

4 ボデー

4・1	ボデー外装・本体	4-2
4・2	ボデー内装	4-3
4・3	ボデー機能部品	4-5

4・1	ボデー外装・本体
-----	----------

■機構説明

1. 外板色

- 新たにダークレッドマイカ (3N6) および F.F(フリップフロップ) 性*¹ に優れた PIO カラー*² であるダークグリーンマイカ PIO(6N9) を設定しました。なお、マゼンタマイカ (3L3) およびツートーンカラーのフォレストブリーズトーンニング (2CK) を廃止しました。これにより、外板色は従来と同様、全6色設定としました。

* 1 : 見る角度によって塗装面の色が異なる性質。

* 2 : 板状酸化鉄 (Plate IronOxide) のフレーク顔料をベース顔料とした、光輝性に優れた深みのある濃彩色。

4・2	ボデー内装
-----	-------

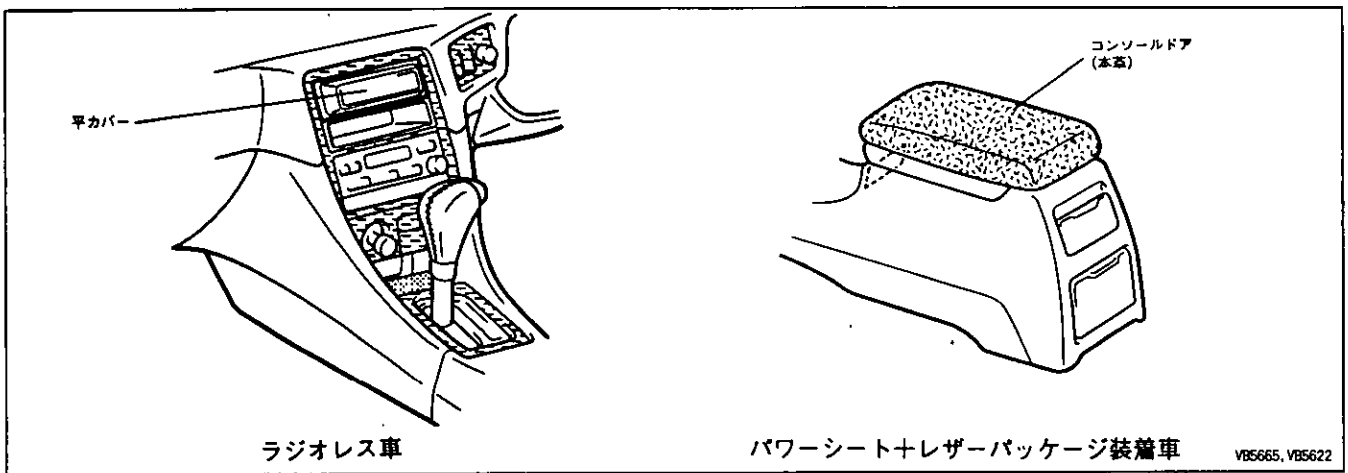
■概要

シート表皮およびコンソールドアに本革を、ドアトリムオーナメント表皮にソフトレザーを採用したパワーシート+レザーパッケージをクオリスおよびクオリス Four の S パッケージ・G パッケージ、クオリス G に設定し、商品性の向上をはかりました。

■機構説明

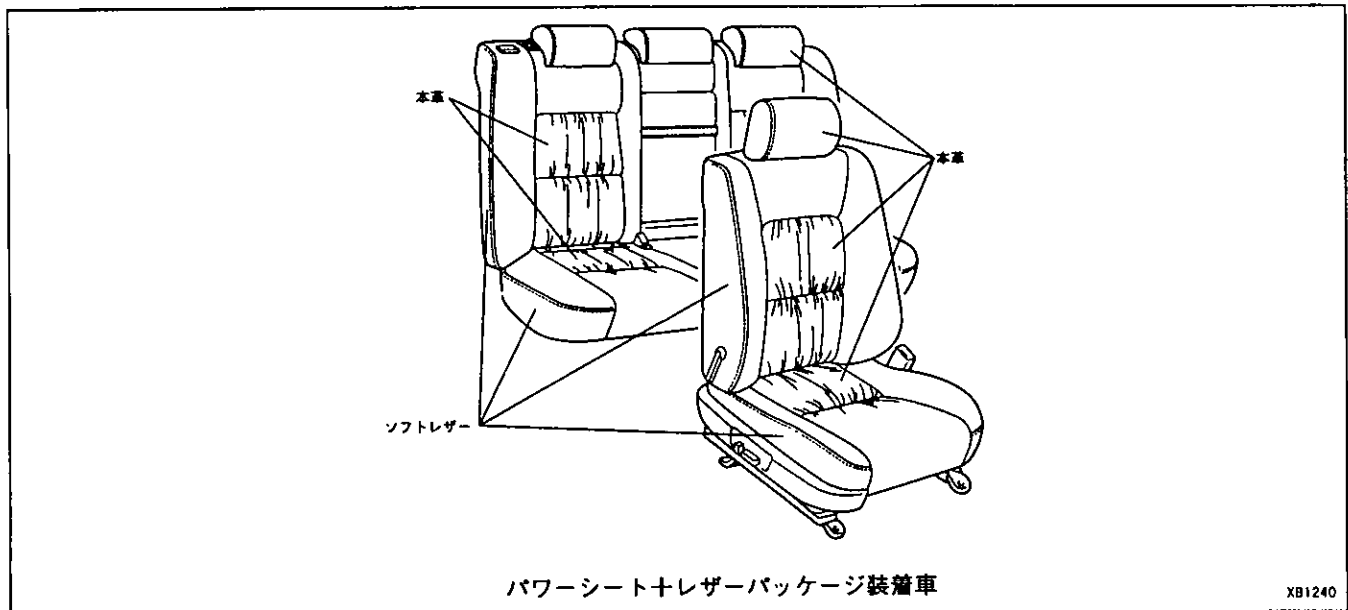
1. インストルメントパネル回り

- クオリスおよびクオリス Four の S パッケージ・G パッケージ、クオリス G のパワーシート+レザーパッケージ装着車に本革巻きのコンソールドアを採用し、商品性の向上をはかりました。
- ラジオレス車のセンタークラスターのボックス上部に平カバーを採用しました。



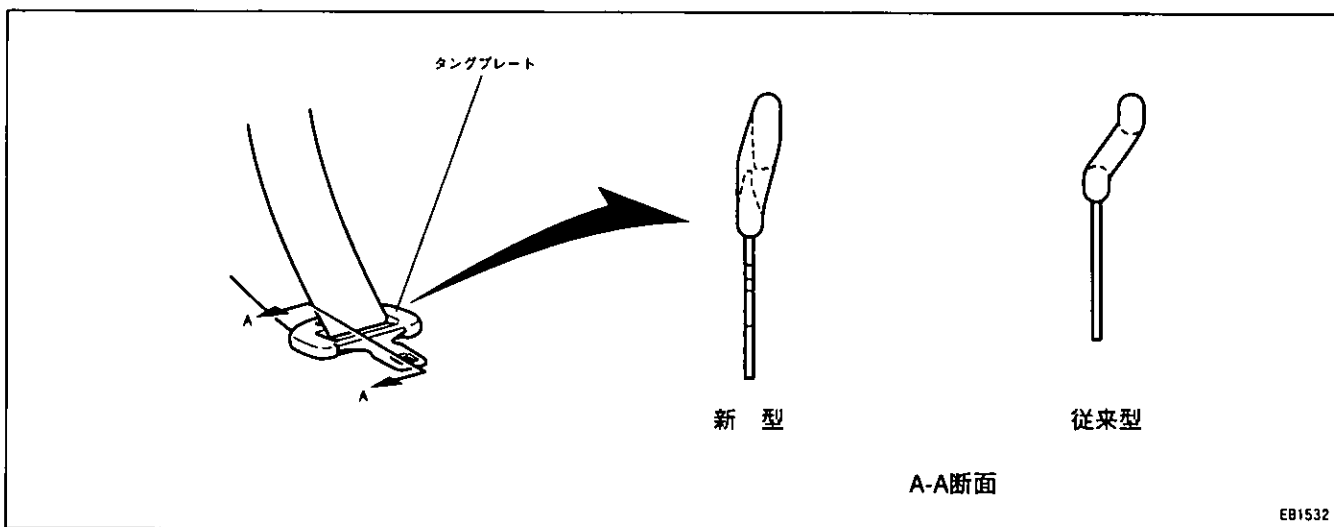
2. シートバリエーション

- クオリスおよびクオリス Four の S パッケージ・G パッケージ、クオリス G のパワーシート+レザーパッケージ装着車のシート表皮に本革を採用し、商品性の向上をはかりました。
- パワーシート+レザーパッケージ装着車を除く全車のシート表皮色を変更し、見栄えの向上をはかりました。



3. シートベルト

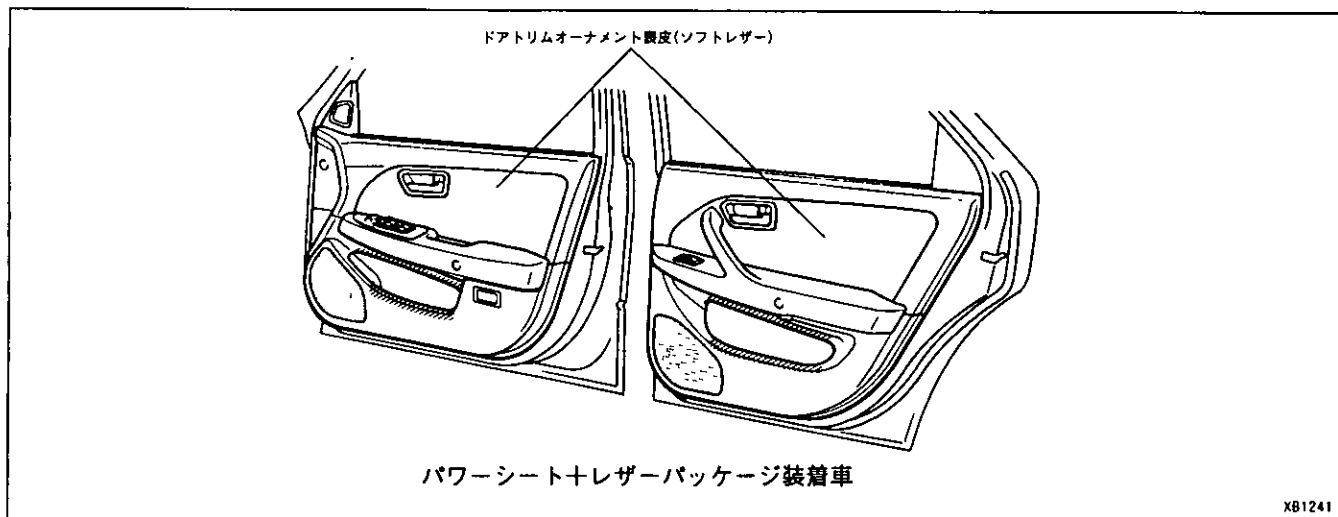
- フロントおよびリヤシートベルト(除くりヤ中央席)は、タングプレートの形状をストレートタイプに変更することにより、使用性の向上をはかりました。



EB1532

4. サイド回り

- クオリスおよびクオリス Four のSパッケージ・Gパッケージ、クオリスGのパワーシート+レザーパッケージ装着車のドアトリムオーナメント表皮にソフトレザーを採用し、商品性の向上をはかりました。
- シート表皮の変更に伴い、ドアトリムオーナメント表皮色を変更し、見栄えの向上をはかりました。



XB1241

4・3	ボデー機能部品
-----	---------

■機構説明

1. ウィンドウレギュレーター

●ワンタッチ式パワーウィンドウにトランスミッター連動パワーウィンドウ機能(運転席ドアガラスのみ)を追加しました。

▶構造と作動

【1】パワーウィンドウ

(1) 機能

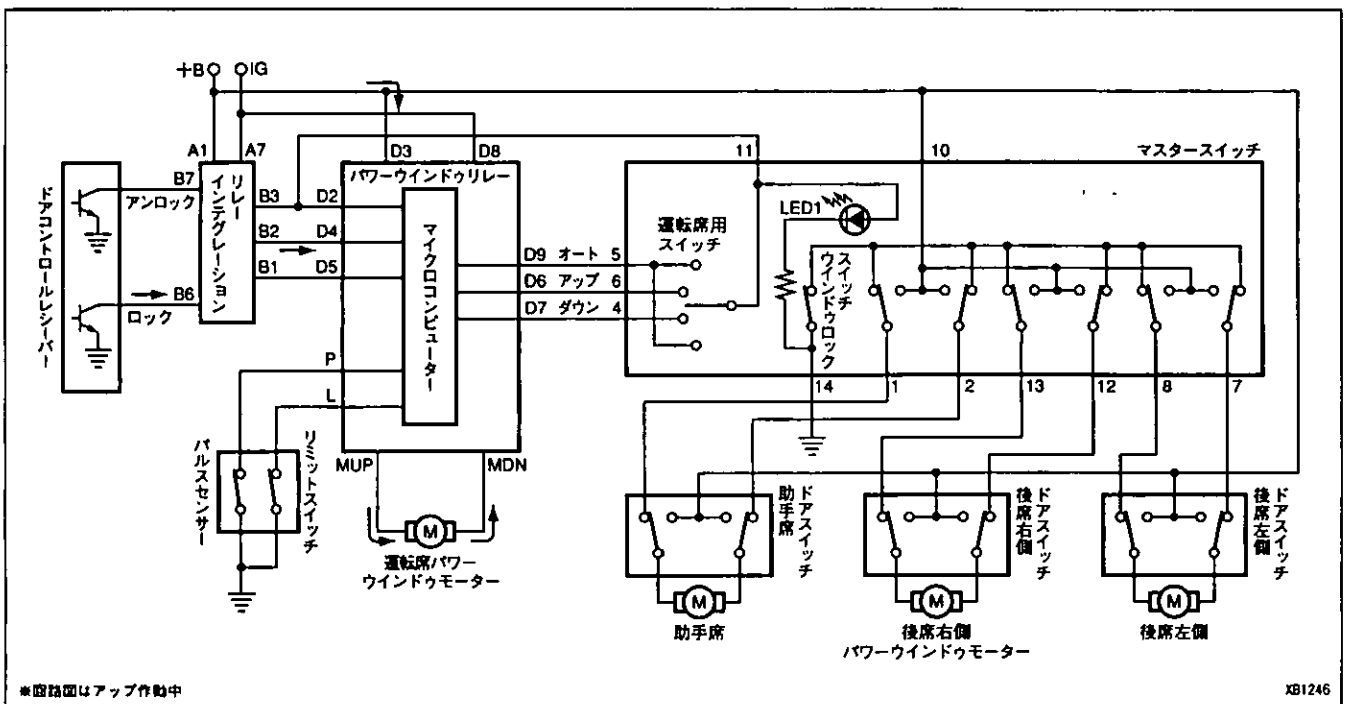
(1) トランスミッター連動パワーウィンドウ機能(運転席ドアガラスのみ)

イグニッションキーシリンダーにキープレートが差し込まれていない状態で全ドア閉のとき、トランスミッターのロックボタンまたはアンロックボタンを約1.5秒以上押し続けると、運転席ドアガラスがマニュアルアップまたはダウン作動を行います。なお、作動中に送信ボタンから手を離すと、途中で停止することができます。

(2) 作動

(1) トランスミッター連動パワーウィンドウ作動(運転席ドアガラスのみ)

イグニッションキーシリンダーにキープレートが差し込まれていない状態(アンロックウォーニングスイッチ OFF)で全ドア閉(カーテシランプスイッチ OFF)のとき、トランスミッターのロックボタンまたはアンロックボタンを約1.5秒以上ONし続けると、この信号がドアコントロールレシーバーに入力されます。これにより、ロック信号またはアンロック信号がインテグレーションリレー(ロック信号をアップ信号に、アンロック信号をダウン信号に変換)を経由してパワーウィンドウリレー端子D4・D5に入力され、マニュアル作動と同様、パワーウィンドウリレーはパワーウィンドウモーターをアップ側またはダウン側に回転させます。なお、送信ボタンから手を離すとパワーウィンドウモーターは停止します。



2. ドアロック

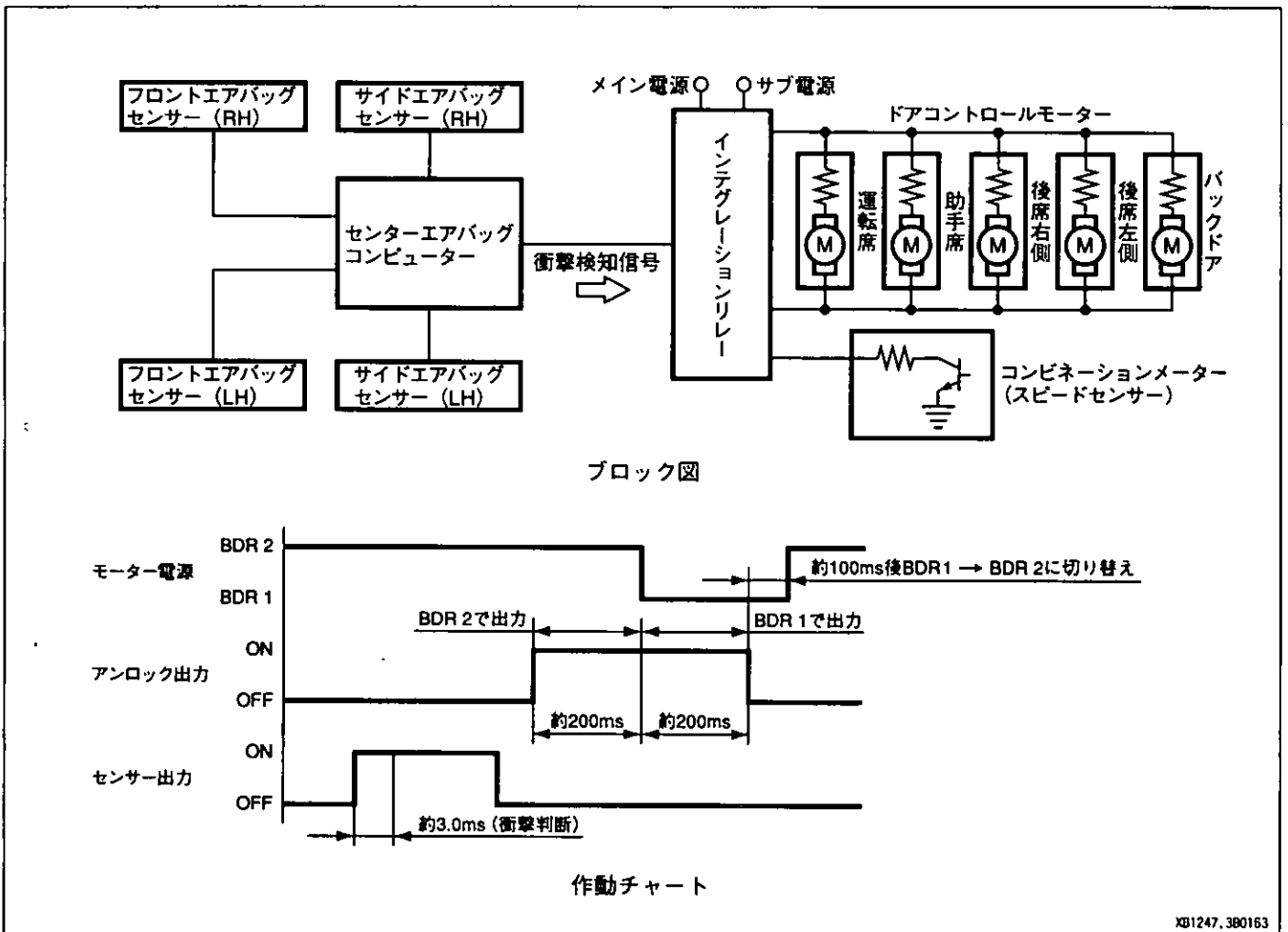
- SRS サイドエアバッグ装着車の衝撃感知ドアロック解除システムの構造と一部の作動を変更しました。また、衝撃を検知するセンサーをクラッシュディテクションセンサーからセンターエアバッグコンピューター(センサー内蔵)に変更しました。なお、SRS サイドエアバッグ非装着車は従来と同様、クラッシュディテクションセンサーによるものとした。
- ワイヤレスドアロックリモートコントロールにトランスミッター連動パワーウィンドウ機能(運転席ドアガラスのみ)を追加しました。(構造と作動はP4-5 参照)
- ワイヤレスドアロックリモートコントロールのトランスミッターをキー一体1ボタンタイプからキー一体2ボタンタイプに変更し、使用性の向上をはかりました。
- ワイヤレスドアロックリモートコントロールのトランスミッターに、点滅しなくなることで電池切れが確認できるインジケータランプ(LED)を追加しました。

▶ 構造と作動

【1】 衝撃感知ドアロック解除システム (SRS サイドエアバッグ装着車)

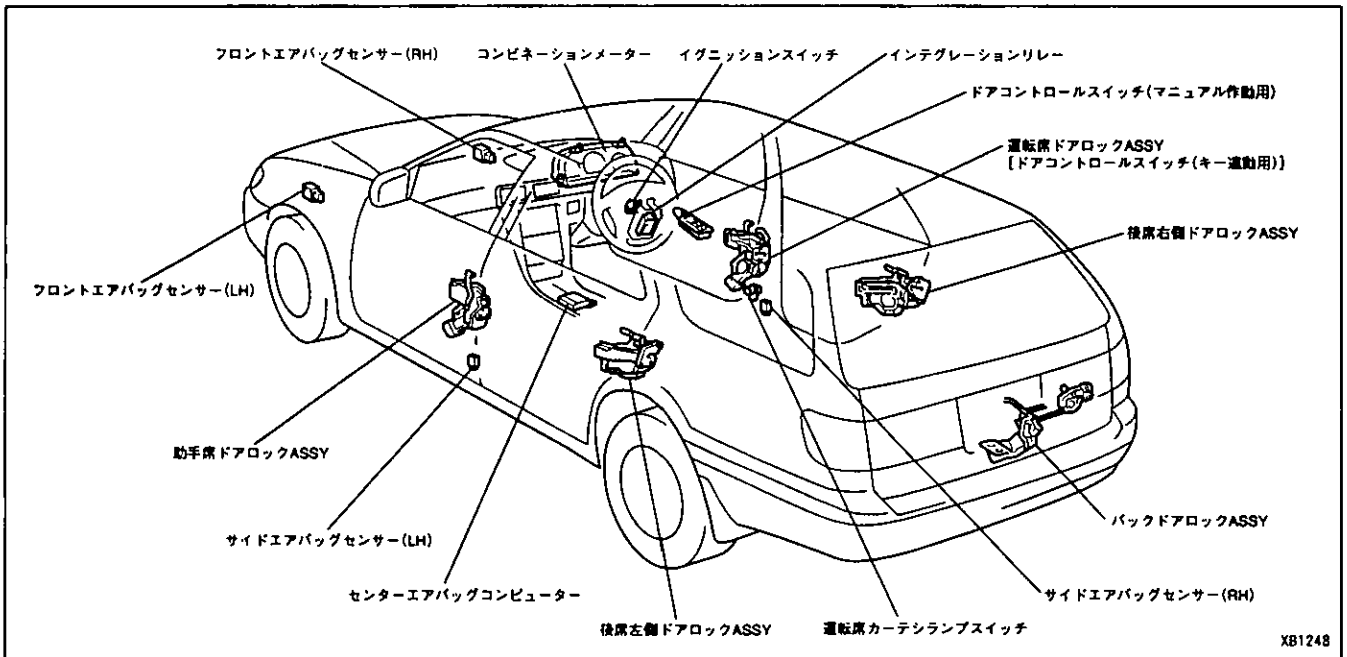
(1) システム概要

衝撃を検知するシステムを、従来の1箇所(クラッシュディテクションセンサー)から5箇所(サイドエアバッグセンサーなど)に変更しました。これにより、車両に衝撃が加わると、センターエアバッグコンピューター・サイドエアバッグセンサー・フロントエアバッグセンサーの衝撃検知センサー(Gセンサー)が衝撃を検知して衝撃検知信号がインテグレーションリレーに出力され、インテグレーションリレーはドアコントロールモーターをアンロック側に回転させ、全ドアをアンロックします。その後の作動は基本的に従来と同様です。



XB1247, 3B0163

(2) 構成



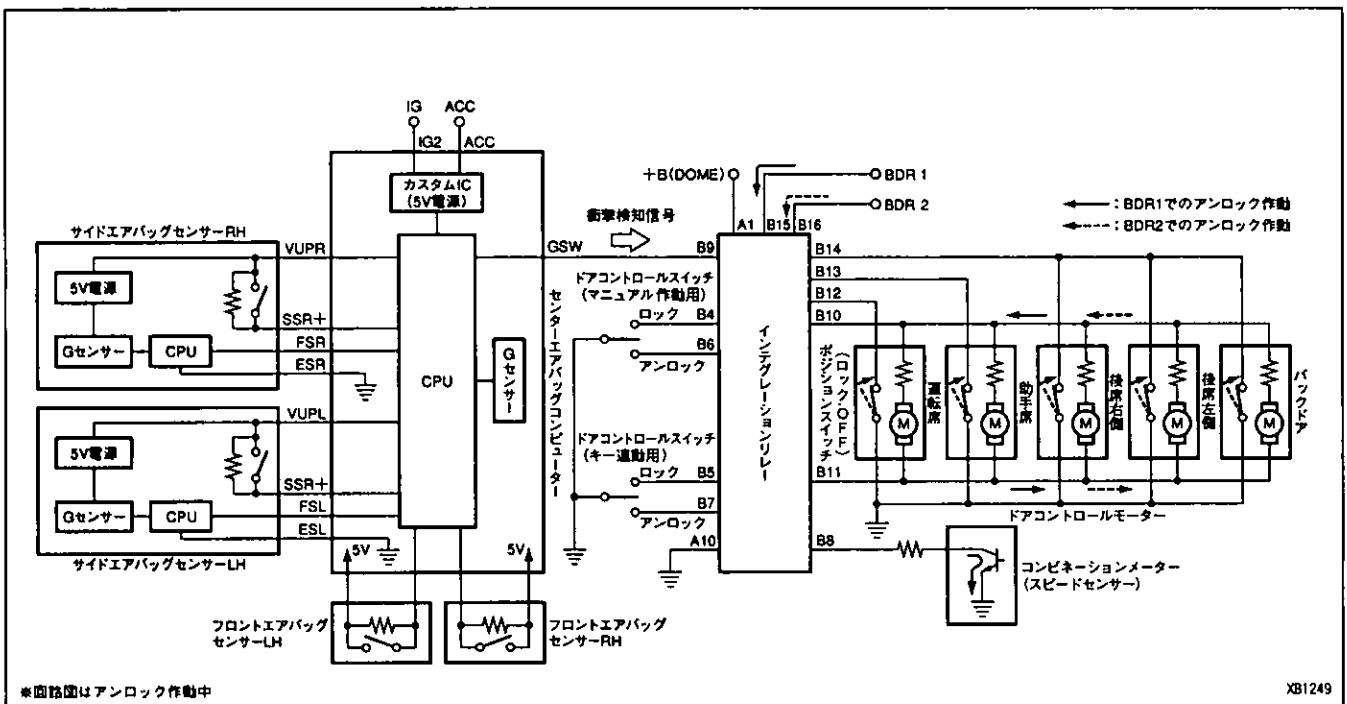
(3) 作動

(1) 作動条件

イグニッションスイッチが過去2秒以内に ON および決められた値以上の衝撃が車両に加わったとき。

(2) 作動

作動条件が成立すると、センターエアバッグコンピューターから衝撃検知信号がインテグレーションリレーに入力されます。これにより、衝撃感知アンロック遅延時間後(約3秒)インテグレーションリレーは、アンロック側リレーを約0.2秒間 ON させドアコントロールモーターがアンロック側に回転して、全ドアをアンロックします。その後の作動は基本的に従来と同様です。



*図内回路はアンロック作動中

(3) 衝突時ドアロック信号入力禁止作動

アンロック作動終了後、インテグレーションリレーはロック信号入力許可作動を行うまで、すべてのロック信号の入力を禁止します。

(4) ロック信号入力許可作動

アンロック作動終了後、下記の条件がひとつでも成立すればインテグレーションリレーへのロック信号入力を許可します。

- ・イグニッションスイッチ OFF → ON で車速約 16km/h 以下の状態から約 20km/h 以上が約 5 秒以上継続したとき。
- ・ドアコントロールスイッチ (マニュアル作動用) でロックしたとき。
- ・イグニッションスイッチ ON → OFF で運転席ドアを開 → 閉したとき。

(5) システム異常判定

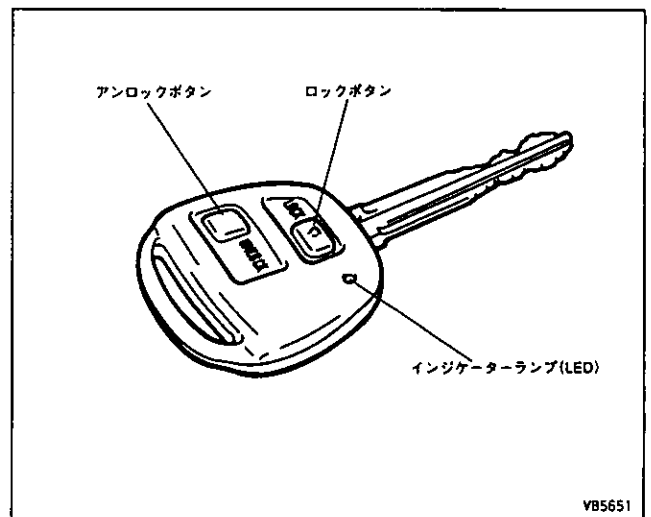
イグニッションスイッチ OFF が約 2 秒以上継続してからイグニッションスイッチ OFF → ON 後、約 5 秒間異常検知を行います。インテグレーションリレーは衝撃検知センサーの異常 (断線またはショート) またはサブ電源 (BDR1) に電圧がかかっていない場合、ルームランプおよびイグニッションキー穴照明を点滅させます。なお、異常時は車速感应オートロックおよび衝撃感知ドアロック解除作動を禁止します。

【2】ワイヤレスドアロックリモートコントロール

(1) 構造

(1) トランスミッター

キー一体 2 ボタンタイプを採用しました。また、トランスミッターのいずれかのボタンを押すとインジケータランプが点滅します。なお、バッテリーが切れるとインジケータランプが点滅しなくなることで運転者に知らせます。



3. アウターリヤビューミラー

- ミラーバイザーの形状を変更し、風切り音の低減をはかりました。

4. シートベルト非着用ウォーニングシステム

- 運転席シートベルトの着用を促すため、シートベルト非着用ウォーニングランプの警告方法を点灯式から点滅式に変更しました。なお、運転席シートベルト非着用ウォーニングランプの表示部は従来と同様、コンビネーションメーター内としました。(詳細はエレクトリカルメーター P5-2 参照)