

### 1. ワイヤ ハーネス

電源用ワイヤ ハーネスにフュージブル リンク（配線ショート時等の過大電流時にフューズの役目をする）を設けて、第2次ショートを防ぐ安全機構を採用しました。フュージブルリンクの取付け位置はメイン ハーネスのスタータ モータ部入力側に設けています。フュージブル リンクはRT80系と同様のものを使用しています。

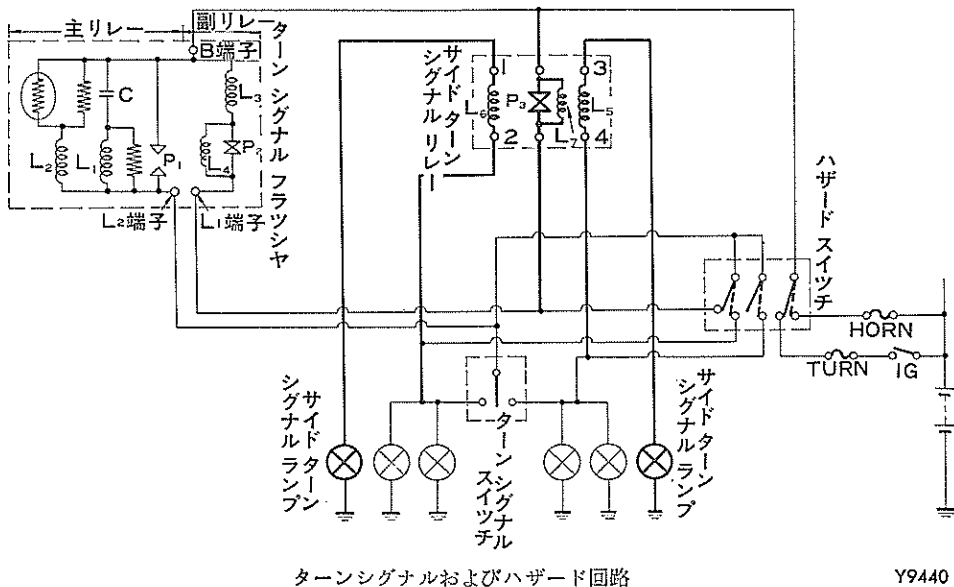
### 2. ターン シグナルおよびハザード ウォーニング関係

ターン シグナル フラツシャの作動はRT80系で使用しているものと同じで、ターン シグナルおよびハザード ウォーニング兼用型です。

ターン シグナル スイッチは従来のリレーを廃止し、これに代用するスイッチをターン シグナル スイッチに組込んだ一体式にして構造の簡略化をはかりました。

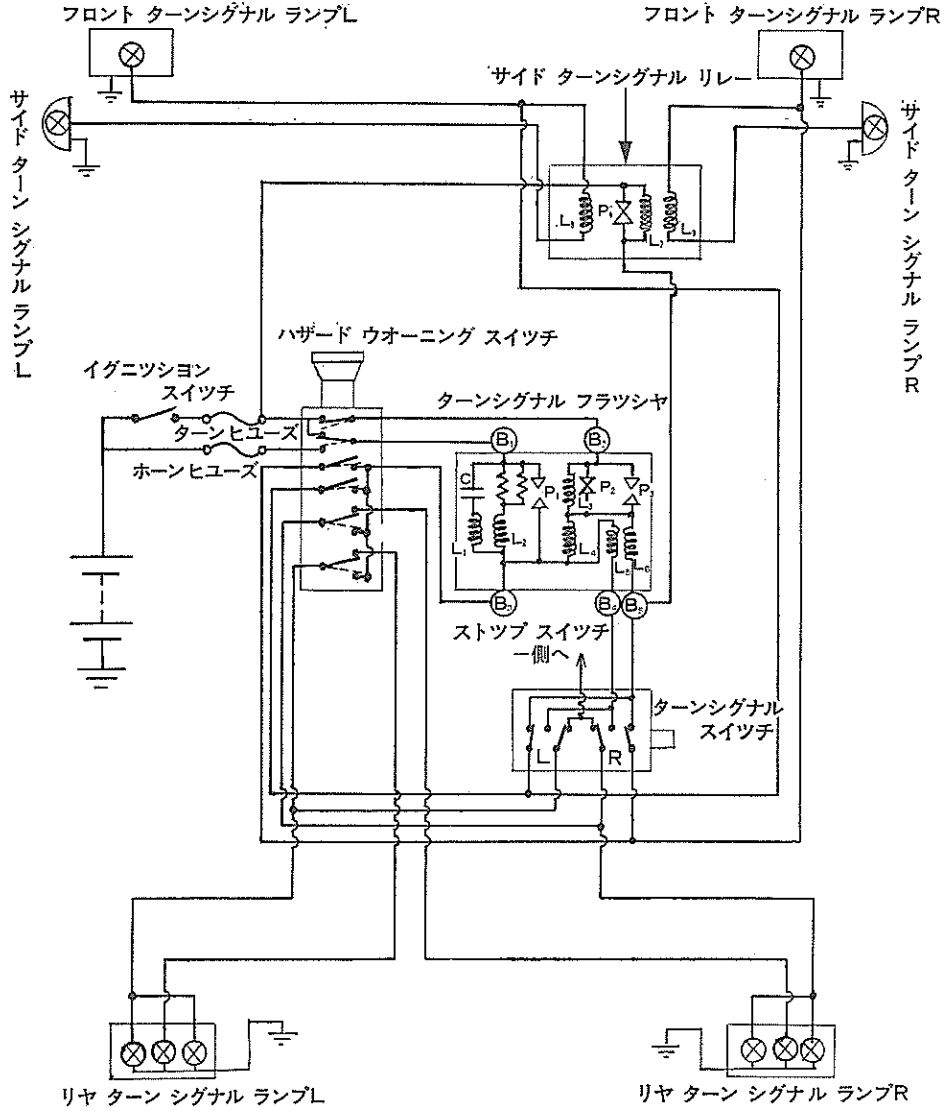
また従来の場合サイド、ターン シグナル ランプ (7.5W) が断線した場合、点滅回数が遅くなるのみで断線警告がありませんが今回の変更によりサイド ターン シグナル ランプが断線した場合でもリレーの作動により常灯状態になり断線を警告する断線標示装置を採用しました。

作動方法はセダン型の場合は RT80 系と同様です。



# 補 機

ハード トップ系はリヤ ターン シグナル ランプの容量が大きいため (ターン シグナル 作動時23W×3) フラツシャ リレーの構造を一部変更しています。



ハードトップ系ターンシグナルおよびハザード回路

Y9487

## 作 動

## 1) ターン シグナル時

ターン シグナル停止時にはポイントP<sub>1</sub>およびP<sub>3</sub>は開き、P<sub>2</sub>のみ閉じています。

ポイントP<sub>1</sub>、P<sub>2</sub>は同時に開閉し負荷側へ送電します。

- ① ターン シグナル スイッチを入れるとB<sub>2</sub>から、P<sub>2</sub>を経てL<sub>4</sub>に電流が流れますがL<sub>4</sub>に磁力が発生しP<sub>2</sub>は開いてしまいます。同時にL<sub>3</sub>に電流回路ができますので、L<sub>3</sub>→L<sub>4</sub>の回路によりP<sub>2</sub>は開いたままの状態保持されます。

一方B<sub>1</sub>側の電流はB<sub>1</sub>からコンデンサを経てL<sub>1</sub>に磁力を発生します。また同時にB<sub>1</sub>から抵抗を通りL<sub>2</sub>にも磁力を発生しますが、電流の流れから互に逆巻きになっていますので磁力は打ち消し合う状態になりP<sub>1</sub>は解放されたままで、ランプは点灯しません。

- ② コンデンサCが満充電近くなるとL<sub>1</sub>の磁力が弱まるので、L<sub>2</sub>の磁力によりP<sub>1</sub>を吸引しランプを点灯します。

P<sub>1</sub>の接触により抵抗の大きいL<sub>2</sub>→負荷の回路はなくなり、Cに充電された電気はC ⊕側→L<sub>2</sub>→L<sub>1</sub>→C ⊖側の回路により放電しますが、電流の方向からL<sub>2</sub>、L<sub>1</sub>は正巻き状態となり、P<sub>1</sub>の吸引力を持続します。

一方P<sub>1</sub>の接触によりL<sub>3</sub>、L<sub>4</sub> コイルの電位差がなくなるため通電がなくなります、したがって磁力はなくなりP<sub>2</sub>は触接しランプを点灯します。

- ③ コンデンサCの放電が終るとL<sub>1</sub>、L<sub>2</sub>に電流がなくなるためP<sub>1</sub>は開きます。同時にL<sub>3</sub>、L<sub>4</sub>に電流が流れ磁力を発生するためP<sub>2</sub>は開き、ランプは消灯します。

以上の作動をくり返してフラツシヤは点滅を続けます。

- ④ 23W 球の一球が断線した場合はランプ負荷が減少しますので、L<sub>5</sub>、L<sub>6</sub> コイルの打ち消し合い磁力のバランスがくずれます。したがってL<sub>5</sub>またはL<sub>6</sub>はP<sub>3</sub>を吸収したままとなり常灯状態になつて断線を警告します。

## 2) ハザード ウォーニング時

ハザード ウォーニング時にはハザード スイッチが回路図の点線のようになり、B<sub>2</sub> 電源側のスイッチは断たれ断線検出回路はなくなりますのでランプの断線に関係なくフラツシヤはB<sub>1</sub>側回路のみで点滅を行ないます。また、ヒューズ回路もTURNからHORNに変わりますので、ターン シグナルとハザードが同時に不能となることはありません。

## 3) サイド ターン シグナル リレー

サイド ターン シグナル リレーはフロント ターン シグナル回路中に設けられ、静止時にはP<sub>4</sub>は閉じています。

- ① ターン シグナル スイッチを入れ、P<sub>2</sub>が吸引されると、電流はサイド ターン シグ

ナル リレーの  $P_4 \rightarrow B_5 \rightarrow$  フロント ターン シグナル ランプと  $L_8$  または  $L_9$  に流れ  $L_8$ 、 $L_9$  は磁力を発生します。この磁力によりポイント  $P_4$  は吸引され解除されますのでコイル  $L_7$  に電流が流れ磁力を発生して  $P_4$  を吸引したまま保持します。

- ② ターン シグナル フラツシヤの  $P_2$  が閉じると  $L_7$  コイルの電位差がなくなり、磁力は消滅しますが、 $L_8$  または  $L_9$  に磁力を生じますので  $P_4$  は吸引されたままの状態保持されます。

したがってターン シグナル作動中はサイド ターン シグナル リレーの  $P_4$  は  $L_7$  の磁力がない場合には  $L_8$  または  $L_9$  の磁力で、また  $L_8$  または  $L_9$  の磁力がない場合には  $L_7$  の磁力により  $P_4$  は開いたままの状態になります。

- ③ サイド ターン シグナル ランプが断線した場合には電源  $\rightarrow P_4 \rightarrow B_5 \rightarrow$  フロント ターン シグナル ランプおよび  $B_5 \rightarrow L_8 \rightarrow L_4 \rightarrow L_5 \rightarrow B_4$  に流れますので、 $L_1$  と  $L_2$  コイルの電位差がなくなり、フラツシヤの作動はありません。

この流れによつて  $L_8$  と  $L_5$  は正巻き状態となり  $P_3$  を吸引したままとなりランプを点灯します。

したがってフロントおよびリヤは常灯状態になります。

### 3. メータ関係

角型メータの意匠は従来と変わりませんが、車両走行性能の向上にともないスピードメータ最高速目盛を180km/hにして余裕をもたせました。

### 4. ウインドシールドワイパ

SL, GSL車のウインドシールドワイパブレードは山型羽根付きブレードにして高速走行時のブレード浮き上がりを防止し、走行安全性を高めました。

### 5. ヒータ

ベンチレータルーバの風向調整を上下方向と左右が別々に調整できる方式にしました。ヒータコントロールの照明ランプの穴巾をせまくして洩光を防ぐとともにレンズ色を変えて照明効果を向上しました。

また、ヒータのウォータバルブ部にプロテクタを設けて足元の安全性を高めています。

### 6. リヤウインドデフオツガ

リヤウインドデフオツガを送風式デフオツガから熱線式デフオツガ（熱線入りリヤウインドガラス）に変更してガラスのくもり除去効果を向上しました。