

補 機

XI 補機関係

〔1〕 ブレーキ フルード レベル ウォーニング

従来使用していたマスタシリンダの油圧警報装置を廃止し、ブレーキ フルード レベル ウォーニングを全車種に標準装着しました。

〔2〕 ワイパ連動ウオツシヤ

全車とも、ワイパ連動ウオツシヤを廃止し、ワイパとウオツシヤをそれぞれ単独操作としました。

〔3〕 ホーン

全車、平型のものを2個装着しました。

(従来はMX10系のLX、LG車は平型2個で、その他の車種は平型と渦巻型を各1個ずつ使用していました。)

〔4〕 各部照明

スイッチ ノブの内部照明、インストルメント パネルの照度調節を廃止しました。

〔5〕 配線コネクタ

ワイヤ ハーネス結線の信頼性向上と誤配線防止のため、排気系、点火系、充電系のコネクタを緑または黒色のロック付コネクタにしました。

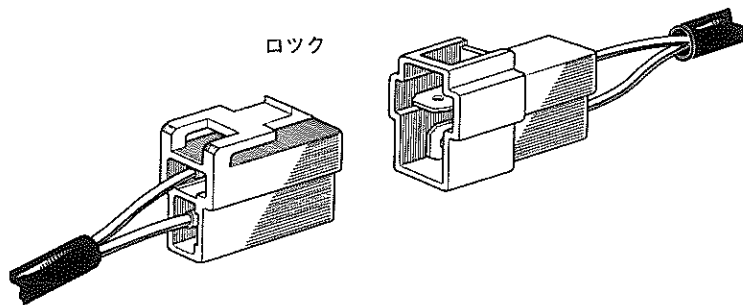


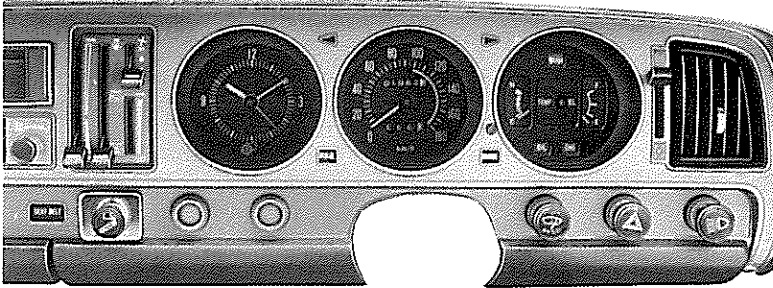
図11-1 ロックつきコネクタ

T 0464

補 機

〔6〕 排気温ウオーニング ランプ, シート ベルト警告灯

排気温ウオーニング ランプをコンビネーション メータに設けました。
この変更にともない, シート ベルト警告灯を移動しました。



F 0006

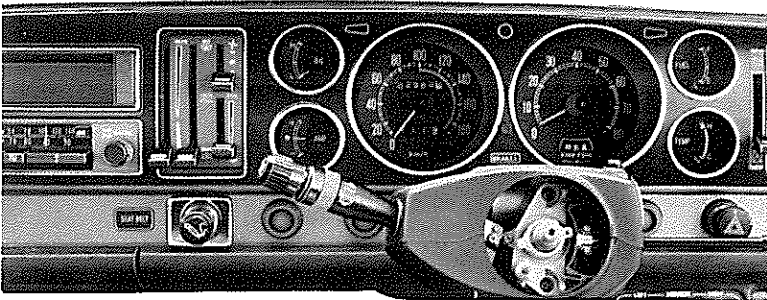


図11-2 排気温ウオーニング ランプ&シート ベルト警告灯

F 0007

〔7〕 バッテリ電圧ウオーニング 装置 (M-EU搭載車のみ)

E F I 車両では, バッテリ電圧の低下は性能に大きな影響をおよぼします。そのためバッテリ電圧が規定値(9.5V) 以下になった場合, コンピュータで検知しチャージウオーニング ランプ (アンペア メータに新設) を点灯させ警報します。なお回路はコンピュータ (触媒過熱警報装置内) 内に組み込まれています。

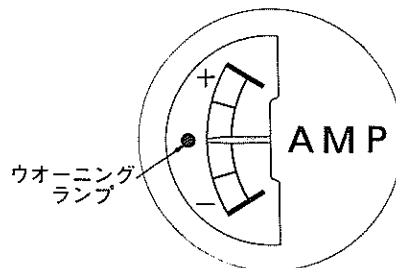


図11-3 バッテリ電圧ウオーニング ランプ

T 0427

補 機

作動

(1) エンジン始動時

イグニション スイッチを ON にすると、 $L_1 \rightarrow D_2 \rightarrow$ ボルテージ レギュレータと電流が流れチャージ ウォーニング ランプが点灯し、ランプの断線が検出できます。一方、 TR_1 のベースには D_1 と R_1 の分割比でバッテリー電圧 (V_B) の分割電圧がかかり ON となります。このため TR_2 のベース電圧は $0V$ となり TR_2 は OFF となっています。

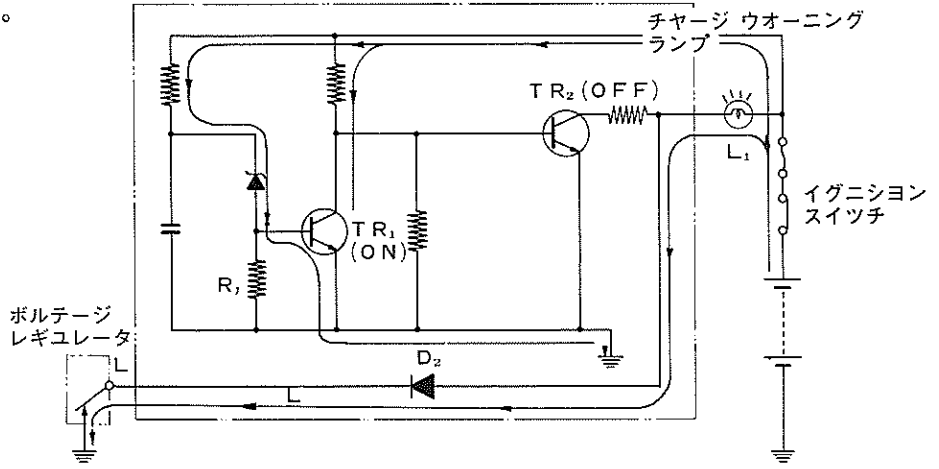


図11-4 回路図

T 0465

(2) エンジン始動後 (バッテリー電圧が 9.5V 以上のとき)

エンジンが始動するとオルタネータが作動しボルテージレギュレータリレーのポイントは開きランプは消灯します。また、 TR_1 のベース電圧は高く ON、そのため、 TR_2 のベース電圧は $0V$ となり、OFF になっています。

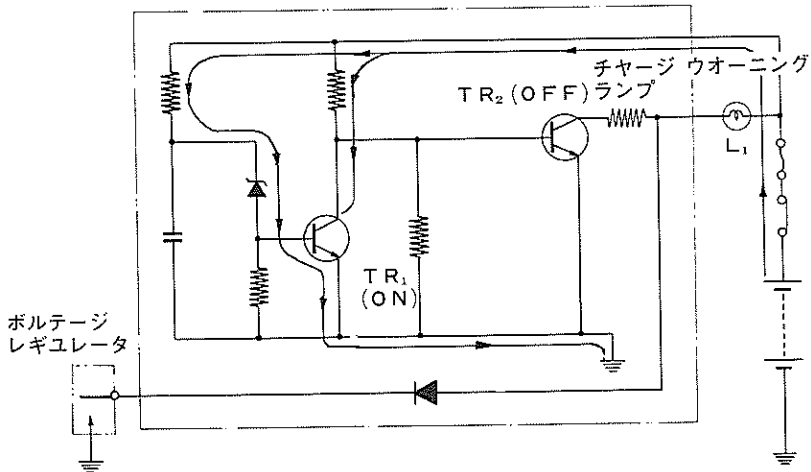


図11-5 回路図

T 0466

補 機

(3) バッテリ電圧が9.5V以下になった場合

バッテリ電圧が9.5V以下になると TR_1 のベース電圧も下り、 TR_1 は OFF となります。そのため TR_2 のベース電圧は高くなり ON となりランプが点灯します。

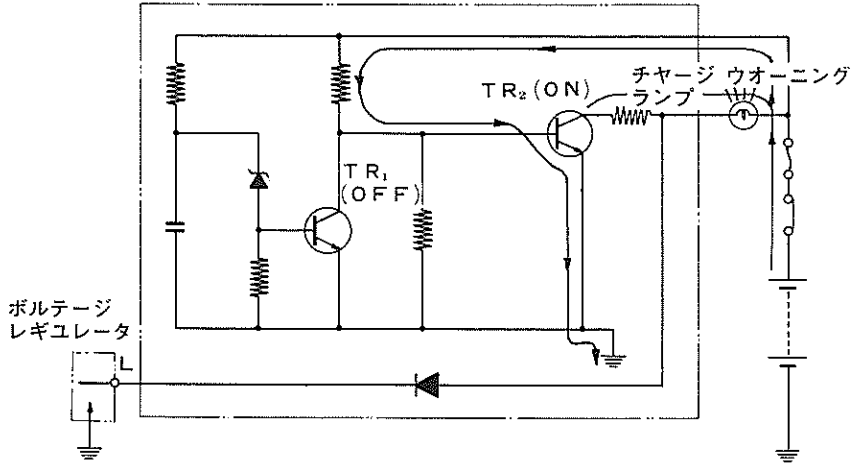


図11-6 回路図

T 0467