

0 総説

0

車種構成	0-2
開発のねらい	0-3
デザイン	0-4
動力性能	0-8
走行性能	0-12
安全性	0-13
静粛性	0-17
快適性・使用性	0-18
その他	0-21

■車種構成

□車両型式一覧

通称名	駆動方式	エンジン型式	トランスアクスル型式	グレード			
				クオリス	グレード		クオリスG
					Sパッケージ	Gパッケージ	
マークIIワゴン	FF	5S-FE (2.2L・ガソリン)	A140E (4A/T・ECT・フロア)	E-SXV20W -HWPGK	E-SXV20W -HWPGK(S)		
		2MZ-FE (2.5L・V6ガソリン)	A541E (4A/T・ECT-i・フロア)	E-MCV21W -HWPGK	E-MCV21W -HWPGK(S)	E-MCV21W -HWPGK(G)	
		1MZ-FE (3.0L・V6ガソリン)	A541E (4A/T・ECT-iE・フロア)				E-MCV20W -HWPGK
	4WD	5S-FE (2.2L・ガソリン)	A541F (4A/T・ECT-i・フロア)	E-SXV25W -HWPGK	E-SXV25W -HWPGK(S)		
		2MZ-FE (2.5L・V6ガソリン)	A541F (4A/T・ECT-i・フロア)	E-MCV25W -HWPGK	E-MCV25W -HWPGK(S)	E-MCV25W -HWPGK(G)	

□車両型式記号

①	E	-	②	MCV20W	-	③	H	④	W	⑤	P	⑥	G	⑦	K	-	⑧	(G)
---	---	---	---	--------	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	-----

①	排出ガス規制適合表示記号 E : 昭和53年度排出ガス規制適合車(ガソリン, LPG)
②	車種シリーズ表示記号 SXV20W: 5S-FEエンジン搭載車(2WD) SXV25W: 5S-FEエンジン搭載車(4WD) MCV21W: 2MZ-FEエンジン搭載車(2WD) MCV25W: 2MZ-FEエンジン搭載車(4WD) MCV20W: 1MZ-FEエンジン搭載車(2WD)
③	車名表示記号 H : マークIIワゴン
④	ボデー形状表示記号 W : ステーションワゴン

⑤	変速機表示記号 P : 4速A/Tフロアシフト
⑥	グレード表示記号 G : クオリス, クオリスG
⑦	原動機仕様表示記号 K : DOHC, EFI (5S-FE, 2MZ-FE, 1MZ-FEエンジン)
⑧	社内設定型式表示記号 S: Sパッケージ G: Gパッケージ

■ はじめに

マークⅡワゴンは、発売以来、日本の風土にマッチした上級ステーションワゴンとして多くのお客様に愛されてきました。

しかし、昭和59年11月に前回のフルモデルチェンジを実施してから今日までの間にお客様のニーズも大幅に変化し、時代の流れに合った本格的ミディアムハイクラスワゴンの登場が待ち望まれておりました。

新型マークⅡワゴンは、マークⅡの伝統である“高級感・華麗さ”を継承しつつ、時代を代表するステーションワゴンとして、動力性能はもちろん静粛性・居住性といった快適性にも優れた車であること、またクラス世界トップレベルの安全性や低燃費などの基本性能が充実した車であることを基本コンセプトとして開発にあたりました。

さらに、地球に優しい車とするため環境・資源といった社会性への配慮にも積極的に取り組みました。

今回のフルモデルチェンジにあたり、マークⅡワゴン独自のグレード名称として“クオリス (QUALIS)”を冠しました。

クオリス (QUALIS) とはラテン語で“特徴のある”の意味です。

■ 開発のねらい

1. 洗練されたワゴンとしてのスタイリング

マークⅡとしての華麗さ・高級感をイメージしつつ、新世代ステーションワゴンとしての先進性・スポーティーさを表現しました。

また、優れたユーティリティースペースを確保するため、基本駆動方式は前輪駆動 (FF) 方式としました。

2. 卓越した動力性能

1MZ-FE、2MZ-FE、5S-FE型エンジンを採用することにより、低中速回転域でのトルクを重視し、マークⅡワゴンにふさわしい余裕のある走りを実現しました。

また、オートマチックトランスミッションには、全車にECTを採用し滑らかな走りを実現しました。

3. 優れた走行性能

操縦性・安定性、乗り心地を高次元で両立させました。

4. 世界トップレベルの安全性能

運転操作のしやすさ、基本性能の高いシャシーに加え、全車にABSの標準設定、4WDを一部車両に設定し、優れた危険回避運動性能を確保しました。

また、衝突安全ボデー“GOA (Global Outstanding Assessment)”を採用し、万一の事故時にキャビンの変形を最小限に抑えます。さらに、運転席・助手席SRSエアバッグを全車に標準装備、SRSサイドエアバッグを全車にメーカーオプション設定するとともに、衝突時に乗員の頭部などの衝撃を緩和するソフトアッパーインテリアを採用するなど、クラス世界トップレベルの衝突安全性を実現した車としました。

5. 優れた静粛性

ボデー剛性の確保、吸遮音材の効果的な配置等により、前席はもとより後席においても優れた静粛性を実現しました。

6. 充実した装備

ミディアムハイクラスのワゴンにふさわしい快適性・使用性を実現するために、きめ細かい配慮を実施しました。

■ デザイン

□ 外形デザイン

デザインコンセプト

上級セダンから抵抗なく乗り換えられ、高級感を備えた新しい時代のステーションワゴン

- ▶ 明るいキャビンと流れのあるピラー構成により、「軽快、洗練、都会的」なイメージを表現
- ▶ シルエット全体をワンモーションに近づけ、スポーティーな新しさを表現
- ▶ 張りのある外板面を活かしたリヤエンドの造形により上質で流麗な車格感を表現

フロントビュー

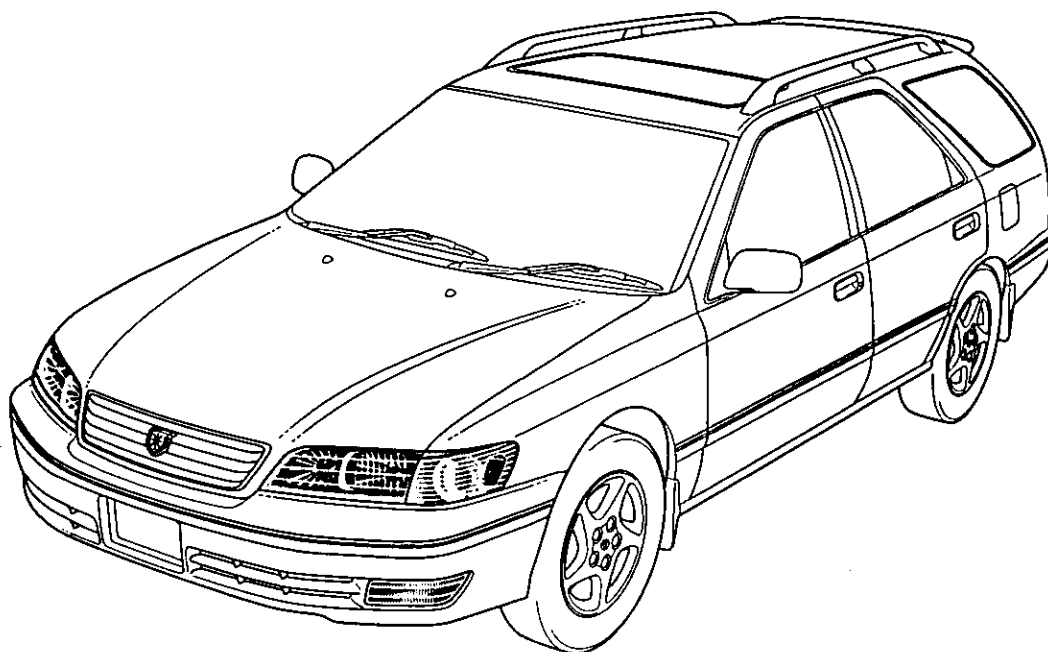
ハードトップと共通のイメージをはかり、マークⅡ伝統の華麗さを追及するとともに新世代ステーションワゴンとしての先進性・スポーティーさ・車格感を表現

フロントグリル

外板面に囲まれたフード一体型の構成とし横基調の中に押し出し感と繊細さを表現

フードレリーフ

フード一体型のグリル形状を受け、彫りの深いレリーフで動きのある立体とし、車格感を表現



XB1191

フロントバンパー

ライセンスプレートの枠をバンパー一体型とした、横長ワイドな構成により、スポーティーな高級感を演出

ヘッドランプ

4灯式マルチリフレクターを採用し、近代感と高級感を合わせ持つ顔立ち

サイドビュー

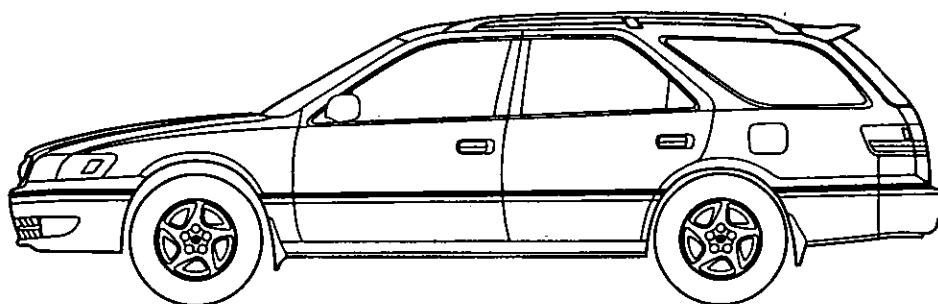
プレスドアの採用により高級感とスポーティーさを合わせ持つ、新しいパーソナルワゴンを表現

キャビン

フロントウィンドゥ断面から、ルーフバックウィンドゥ断面を流麗な線分で構成し、面で一体感のある造形

ウインドウグラフィック

乗員スペースと荷室を、外板色のクォーターピラーで分離し乗用車イメージを残しながら、スポーティーさを表現



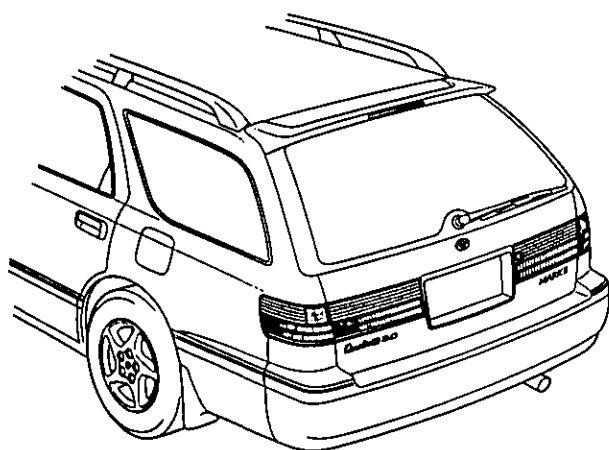
XP0300

プロテクションモール

上部に、クローム処理を施した厚み感のあるプロテクションモールを全周にまわし、伸びやかで上質なアンダーボディーを表現するとともに機能性を考慮

リヤビュー

平面ラウンドを大きくとり、引き締まったカタマリ感と、ライセンスガーニッシュを連続させた横一文字リヤコンビランプにより、車格に相応しいワイド感あるたたずまいを表現



バックドア廻り

ピラー構成をすっきりさせることで後方視界を向上。また水平方向に張りのある面質で艶やかなフォルムを表現

リヤコンビ

大型横一文字タイプによるワイド感の演出と、マルチフレクターランプの採用によりクリスタルな高級感を表現

リヤバンパー

ローディングハイトを下げつつも、水平方向を基調にしたバンパーで、安定感のある、上質な車格を表現

XB1192

□ 室内デザイン

デザインコンセプト

ハードトップの高品質を受け継ぎ、機能性をも両立させた「新世代ワゴン」

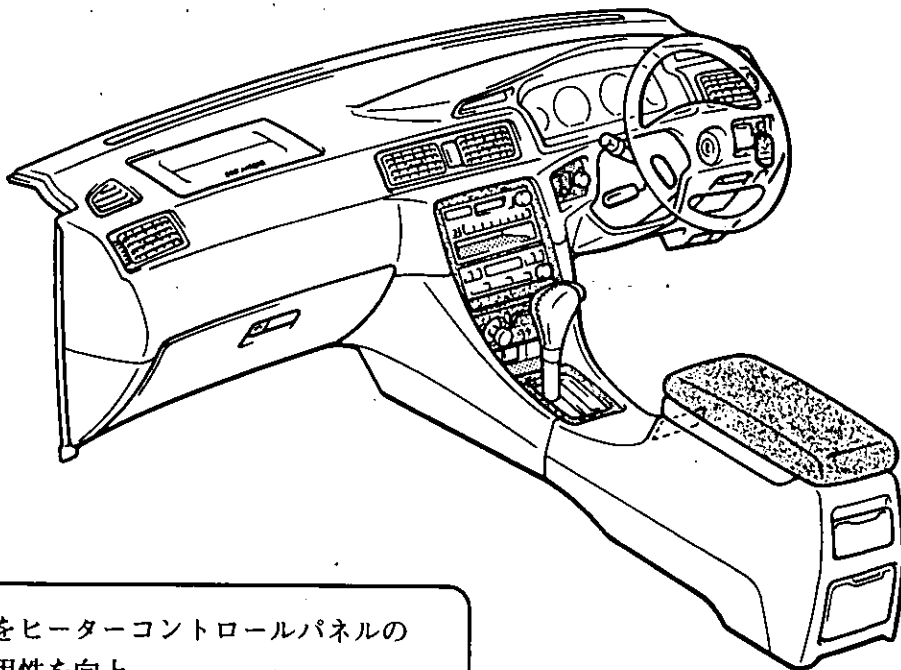
インストルメントパネル廻り

ドアトリム/コンソールに連続感を持たせてインパネ重心を下げ、広々とした開放感を強調

センタークラスター、コンソールアッパーを木目調に、レジスターノブ、A/Tシフトステアー、シフトノブにメッキ処理を施して高級感を表現

特徴ある小型メーターフードでスポーツ感を演出

高級感ある2眼タイプの「オプティロンメーター」の採用



オーディオをヒーターコントロールパネルの上に配し使用性を向上
ヒーターコントロールパネルは高級感のあるプッシュ式ノブ及び液晶パネルを採用

プッシュ式フロントカップホルダーとセンターアームレスト兼用2段式大型センターコンソールボックスの採用

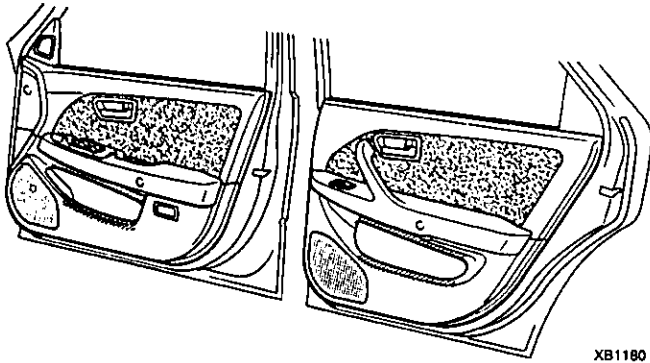
リヤ席用灰皿と2個のリヤ席用カップホルダーを設定

XB1164

ドアトリム

インストルメントパネルとの連続性を持たせ、ファブリックを大きくあしらった高品質な意匠

メッキ処理したインサイドハンドル



XB1180

ドアトリムアッパーに品質感あるメッキモールの処理

ドアグリップと一体化したアームレスト意匠 (フロント席を除く)

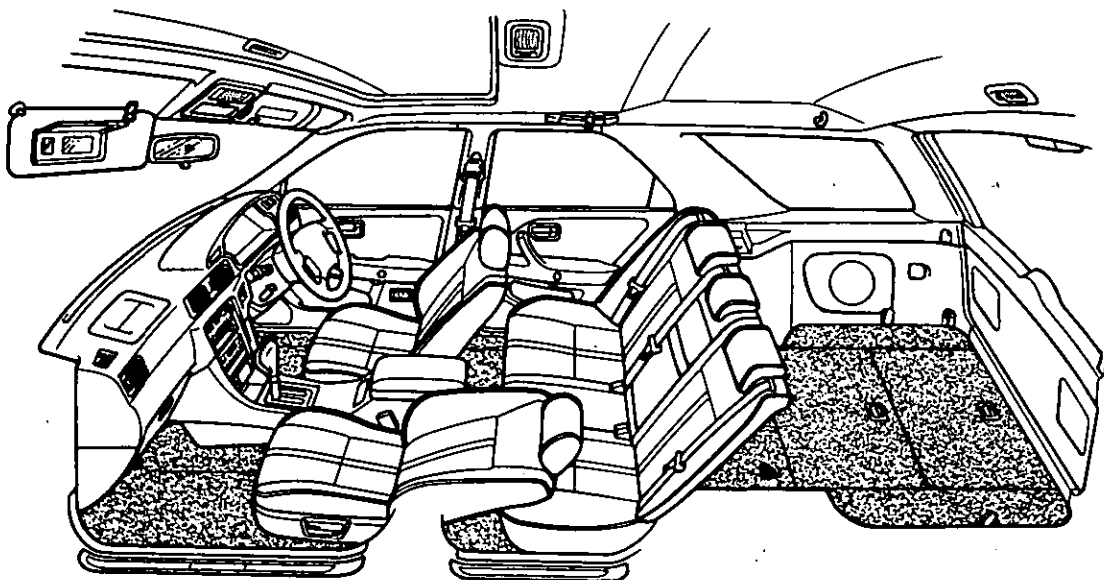
A4サイズ収納可能なドアポケットをフロントおよびリアドアトリムに設定

フロントドアトリムにはカーテシランプを装備

インテリア

サングラスホルダーとしても使用出来るルーフコンソールをマップランプ部に装備 (ムーンルーフ車に設定)

トノカバーの収納を考慮した4分割のデッキボードとトレイを設定



XB1163

人間工学に基づいた機能性と高品質を併せ持つ、玉縁をあしらった高級シート

リヤシートには中央席にも上下可動の分割式ヘッドレストと3点式シートベルトを装備

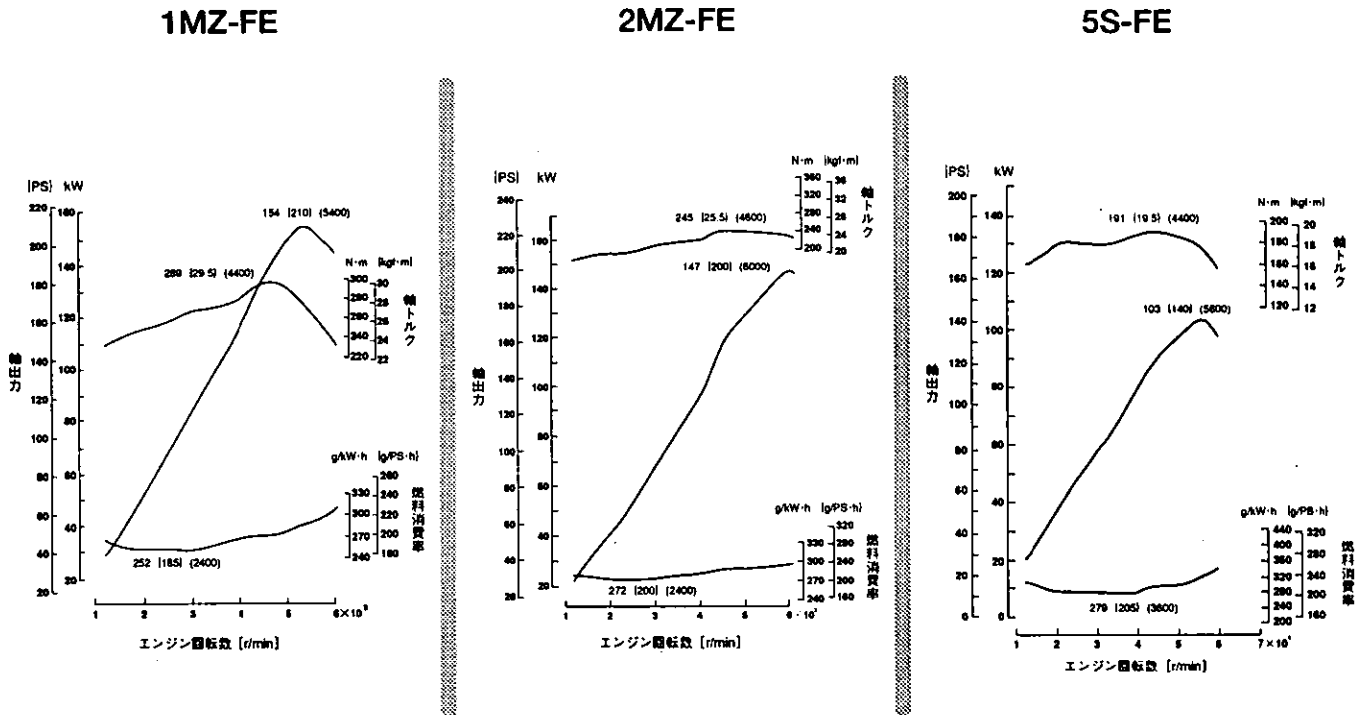
デッキサイドまでカーベット張りとし、仕立ての良いデックルームを演出

■ 動力性能

□ エンジン

3.0L エンジンには1MZ-FE エンジンを、2.5L エンジンには2MZ-FE エンジンを採用しました。また、2.2L エンジンには 5S-FE エンジンを採用しました。

性能曲線



主な仕様

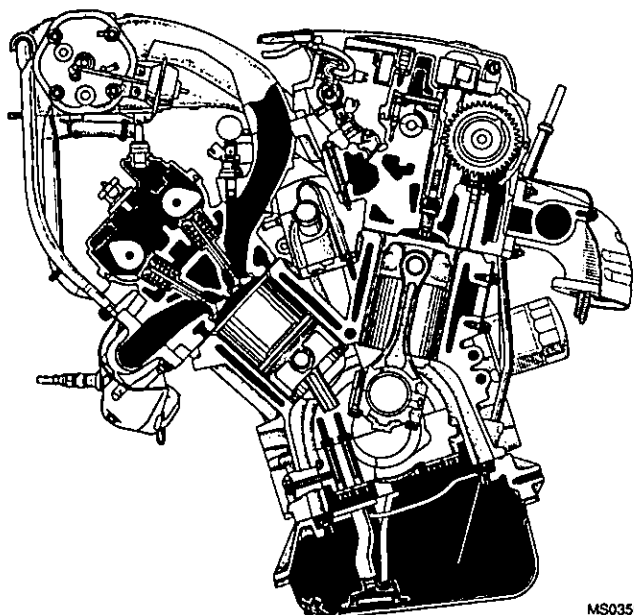
	1MZ-FE	2MZ-FE	5S-FE
排気量 [L]	2.994	2.496	2.163
シリンダー数および配置	60° V型6気筒・横置き	60° V型6気筒・横置き	直列4気筒・横置き
内径×行程 [mm]	87.5×83.0	87.5×69.2	87.0×91.0
圧縮比	10.5	10.8	9.8
最高出力〈ネット〉[kW[PS]] (r/min)	154 {210} (5400)	147 {200} (6000)	103 {140} (5600)
最大トルク〈ネット〉[N·m[kgf·m]] (r/min)	289 {29.5} (4400)	245 {25.5} (4600)	191 {19.5} (4400)
燃料消費率 [g/kW·h(g/PS·h)] (r/min)	252 {185} (2400)	272 {200} (2400)	279 {205} (3600)
寸法 [mm]〈長さ×幅×高さ〉	660×725×700	640×725×700	635×675×660
参考整備重量 [kg]	151	146	134
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン	無鉛プレミアムガソリン	無鉛レギュラーガソリン

1MZ-FE, 2MZ-FE

低中速回転域での高トルクの確保および低フリクション化・アルミシリンダーブロックの採用・振動および放射音の低減などにより、軽量・コンパクトで高性能・低燃費・静粛性を兼ね備えたエンジンです。

軽量・コンパクト

- ・アルミシリンダーブロックの採用
- ・ボアピッチ縮小によりエンジン全長を短縮
- ・シザースギヤ駆動動弁系によるシリンダーヘッドの小型化
- ・クランクシャフトのピン/ジャーナル径を縮小
- ・スティフナー一体型アルミオイルパンの採用
- ・RHマウントブラケットのアルミ化
- ・ウォーターポンプインペラの樹脂化



MS0350

振動・騒音の低減

- ・シリンダーブロック外壁の局面化などによる高剛性化
- ・スティフナー一体型アルミオイルパンの採用
- ・フロントパイプ集合部までの長さが等しい等長排気管の採用
- ・タイミングベルトカバー制振鋼板をフローティングした発泡スポンジでベルトケースの遮音を強化
- ・ヘッドカバーのベンチレーションバッフルに制振鋼板的機能を持たせ、放射音を低減

高性能・低燃費

体積効率の向上（吸入空気量アップ）

- ・4カム24バルブ
- ・たて型細径インテークポート
- ・可変吸気システム（ACIS II）
- ・吸入抵抗の少ない熱線式エアフローメーター

低フリクション化（燃費向上）

- ・クランクピン&ジャーナル径および幅の縮小
- ・コンロッドの高強度化とナットレス化による往復質量の低減
- ・ピストンリングの張力ダウン
- ・樹脂コートピストンの採用
- ・動弁系部品の軽量化によるバルブスプリング荷重低減

高圧縮比の採用

点火時期精度の向上

- ・2ノックコントロールシステムの採用
- ・クランク角センサーの採用
- ・TDIの採用

噴射時期の最適化

- ・左右バンク独立A/Fフィードバック制御の採用
- ・独立燃料噴射システムの採用

5S-FE

吸気系・燃焼室・バルブタイミングの最適化を実施し十分な低中速トルクを発揮させ、実用域での優れた走りを実現するとともに、摩擦損失を低減し、低燃費化をはかりました。

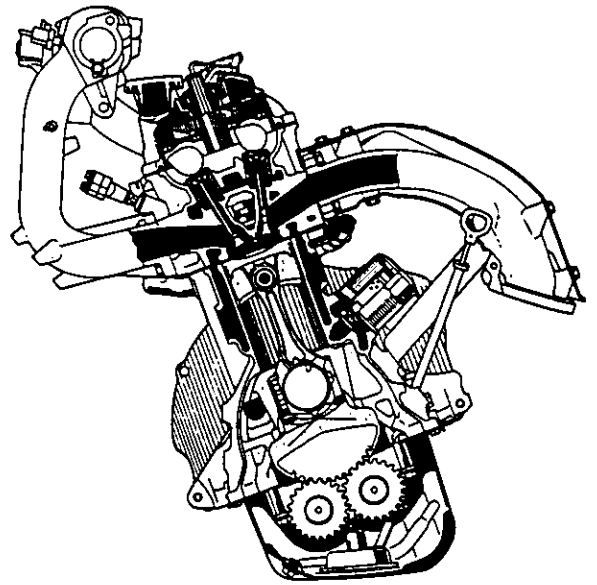
また、バランスシャフトを採用し、こもり音の低減をはかりました。

高性能・低燃費

- ・ インテークマニホールドのポート径および長さの最適化
- ・ バルブタイミングの最適化
- ・ 燃焼室形状の最適化
- ・ 低フリクション化
 - ピストンリングの低張力化
 - エンジンオイルの低粘度化
- ・ 点火時期の高精度化
 - TDIの採用

振動・騒音の低減

- ・ バランスシャフトの採用



SS1372

□トランスミッション

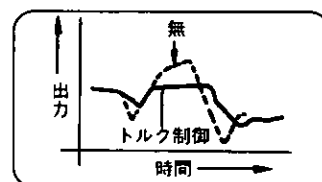
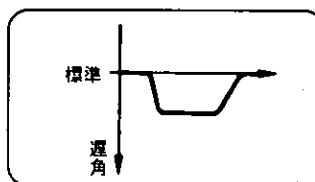
1MZ-FEエンジン搭載車にはA541E型（ECT-iE）を、2MZ-FEエンジン搭載のFF車にはA541E型（ECT-i）を、5S-FEエンジン搭載のFF車にはA140E型（ECT）を採用しました。
また、4WD車には全車にA541F型（ECT-i）を採用しました。

エンジントランスミッション総合制御

	A140E	A541E		A541F
		1MZ-FE	2MZ-FE	
エンジントルク制御	○	○	○	○
クラッチ油圧制御		○	○	○
フレックスロックアップ制御		○		

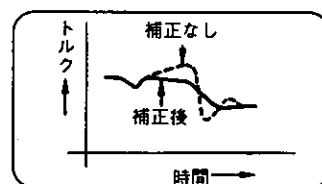
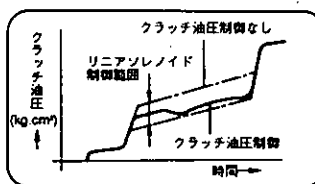
▶エンジントルク制御

変速時にエンジントルクを一時的に低減することにより、滑らかな変速特性を実現



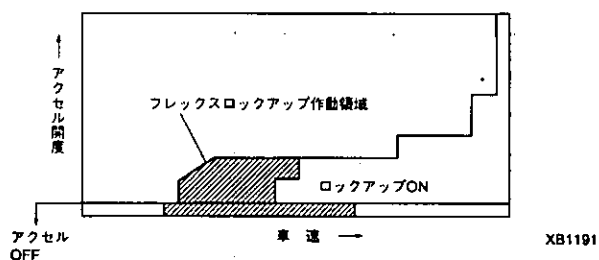
▶クラッチ油圧制御

変速時にクラッチ系油圧を制御することにより、より滑らかな変速特性を実現



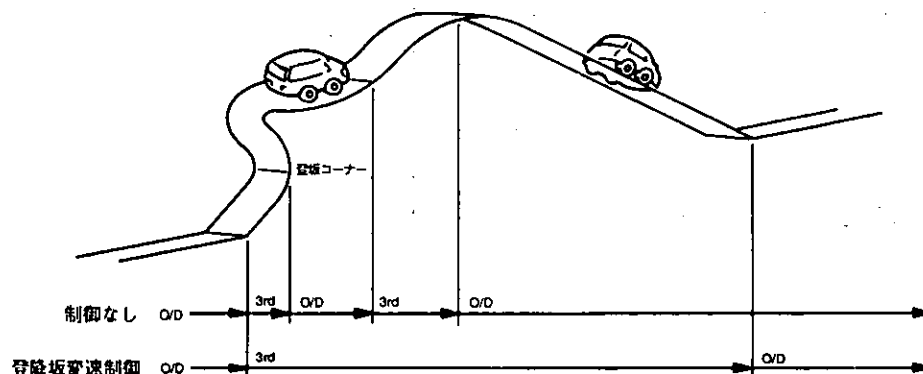
▶フレックスロックアップ制御

ロックアップの油圧をきめ細かく制御し、ロックアップの作動領域を拡大することにより燃費を向上



登降坂変速制御

各センサーからの信号によりECTコンピューターが登坂路・降坂路を判断することにより、ワインディング走行などにおける登坂路でアクセルワークによる変速回数を低減し、滑らかな走りを実現するとともに、降坂路ではエンジンプレーキを積極的に利用し、フットブレーキの負担を軽減しました。



XP0302

■走行性能

ミディアムクラスワゴンにふさわしい操縦性・安定性、乗り心地を確保しました。
また、4WD車は、使用条件を考慮し、専用のチューニングを行いました。

フロントサスペンション

マクファーソンストラット式

直進安定性の向上

- ・ハイキャスター化

操縦性・安定性・乗り心地の向上

- ・スプリング、アブソーバーの最適化

- ・各ブシュの最適化

リヤサスペンション

デュアルリンクマクファーソンストラット式

旋回時のロール剛性・横剛性の確保

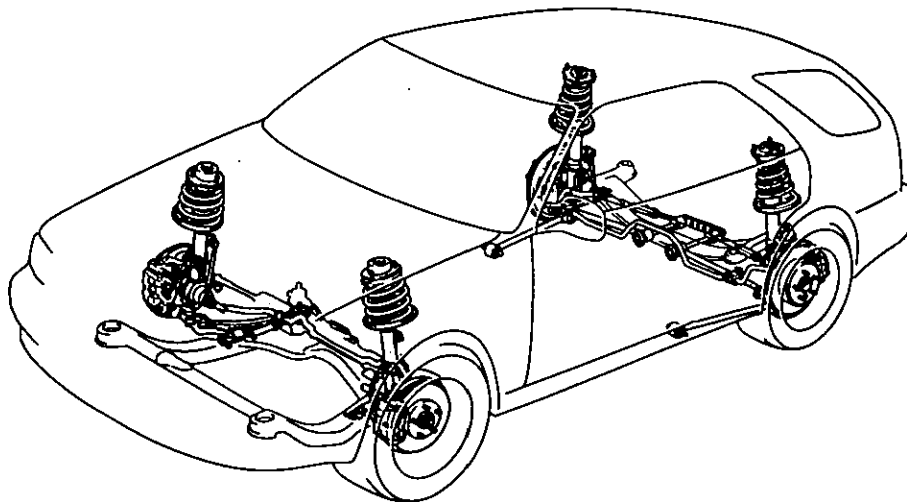
- ・ネガティブキャンバー化

- ・ロールセンター高さの最適化

操縦性・安定性・乗り心地の向上

- ・スプリング、アブソーバーの最適化

- ・各ブシュの最適化



図は4WD車

XP0303

ブレーキ

ABSを全車に標準装備

4輪ディスクブレーキを全車に採用

タイヤ

全車205 / 65HR15 タイヤを採用

低燃費化

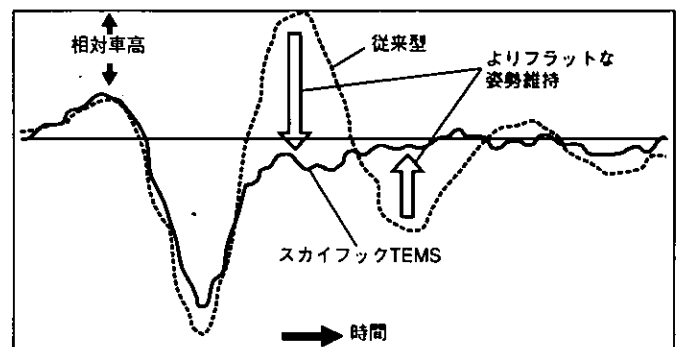
- ・低転がり抵抗タイヤの採用

スカイフックTEMS(一部車両に装備)

路面の凹凸に対する車両挙動変化を抑制・振動吸収すると共に、ドライバー操作による車体挙動を抑制することにより、乗員の乗り心地確保と車両の安定感を向上させるための減衰力制御システムです。

ドライバーの好みに応じて、4段階の乗り心地を選択できます。

路面の凹凸に対しては、スカイフック理論に基づき最適な減衰力が得られるように制御を行います。また、ドライバー操作に対しては、各種センサーからの信号により運転状態を検知して、最適な減衰力に制御します。

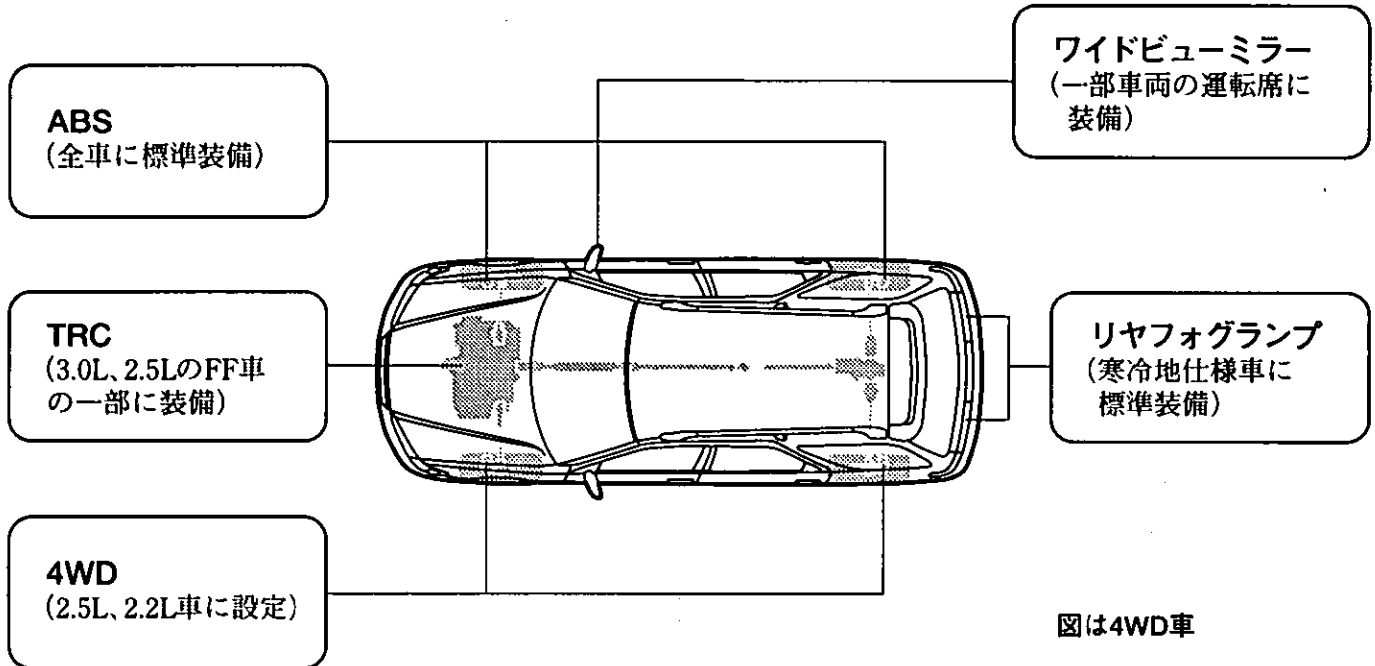


XP0304

■ 安全性

事故を未然に防ぐための“予防安全（アクティブセーフティ）”、万一事故が発生したときに乗員の被害を最小限に抑えるための“衝突安全（パッシブセーフティ）”の両面から様々な配慮をすることにより、クラス世界トップレベルの安全性を確保しました。

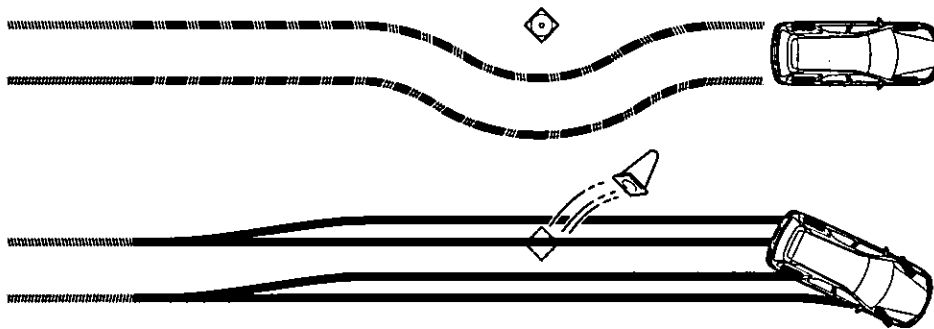
□ 予防安全



XP0307

ABS

急制動時や滑りやすい路面での制動時に、4輪すべてのホイールシリンダー油圧を制御し、車輪のロックを防ぐことにより車両の安定性と操舵性を確保するシステムです。



XP0306

TRC

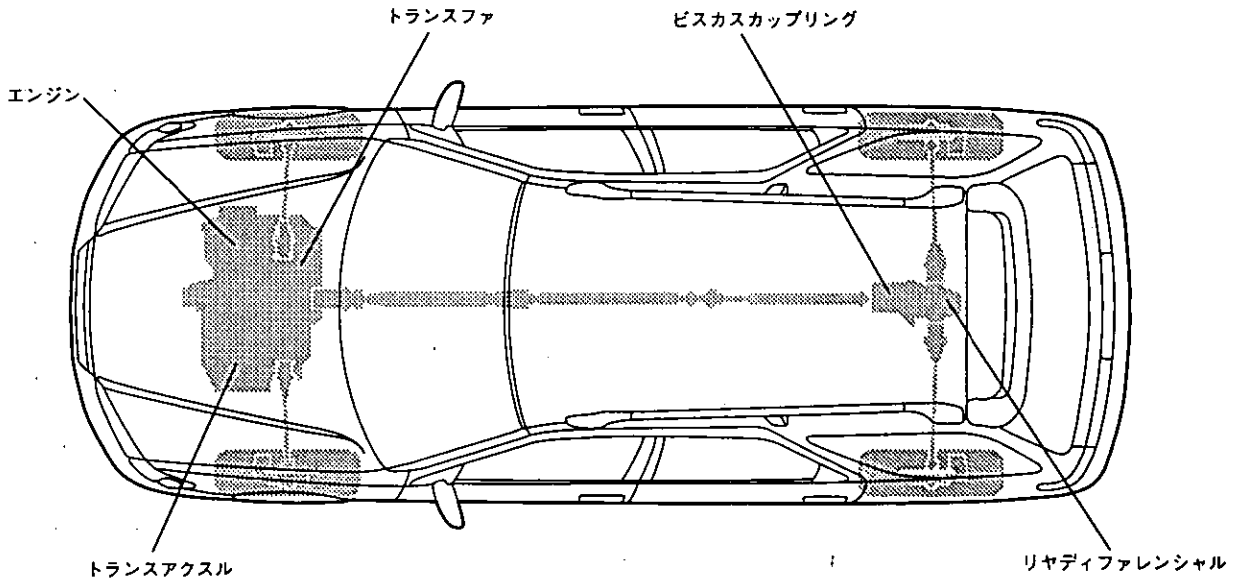
滑りやすい路面などでの発進・加速時に、駆動輪の空転を抑制し、車両の操縦安定性と駆動力を確保するシステムです。

左右独立のブレーキ制御と、部分気筒フューエルカット等によるエンジン出力制御により次のような特徴があります。

1. 滑りやすい路面などでの発進・加速時でもアクセル操作が容易
2. 加速中の高い操縦性・安定性を確保
3. 旋回中の加速時でも、安定した旋回が可能
4. またぎ路面での加速性、ぬかるみでの脱出性の確保

4WD

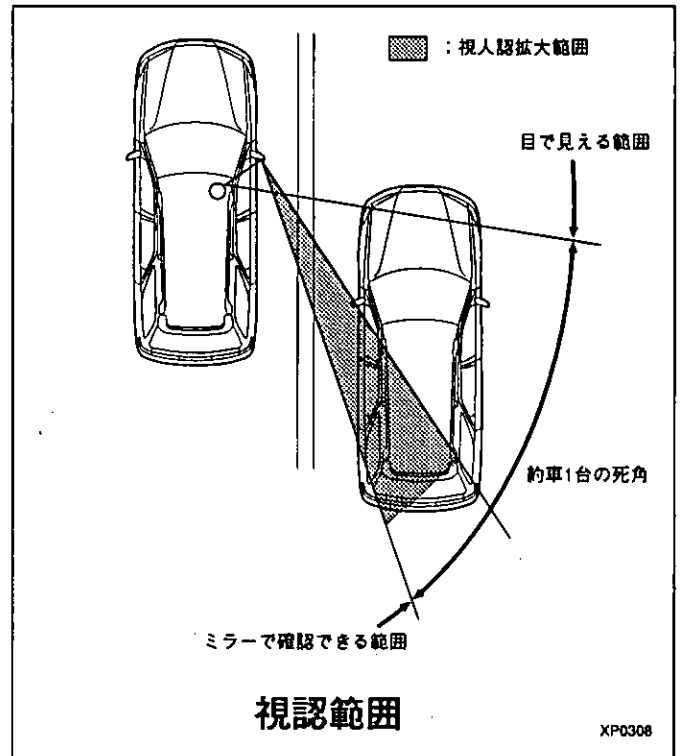
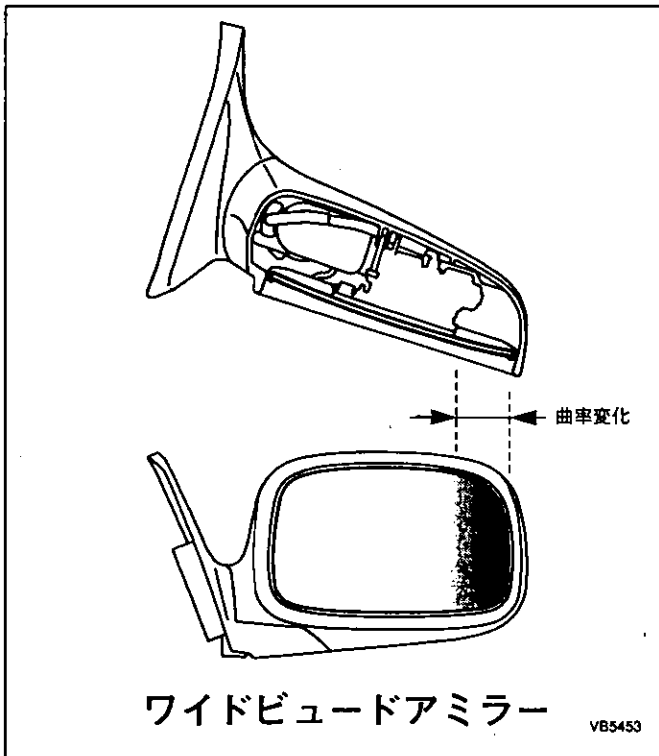
車両の走行状態に応じて、後輪へのトルク配分を自動的にコントロールするフレックスフルタイム4WDシステムを採用しました。



XP0307

ワイドビュードアミラー

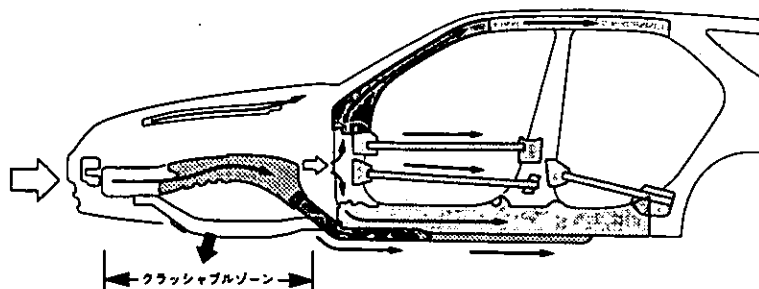
運転席ドアミラー外側の鏡面を非球面とし、右斜め後方の視界を拡大することにより、視認性を向上させました。



□ 衝突安全

GOA (衝突安全ボデー)

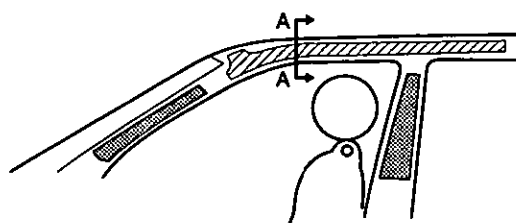
ボデーの前位部をクラッシュアブル(つぶれやすく)にすることで万一の衝突時の衝撃荷重をできる限り吸収しつつボデー骨格全体に効果的に分散させ、乗員にかかる衝撃荷重を緩和する衝撃吸収ボデー & 高強度キャビンを採用しました。





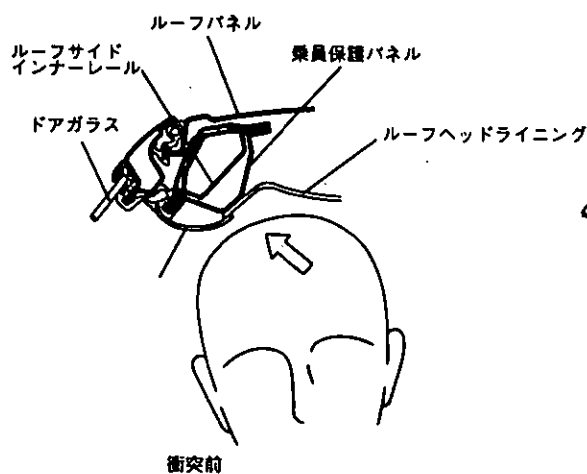
XB1213

ソフトアッパーインテリア

衝突時の反動による乗員頭部などへの衝撃を緩和するため、衝撃吸収構造のインテリアを採用しました。



 : 乗員保護パネル
 : 樹脂リブ



衝突前

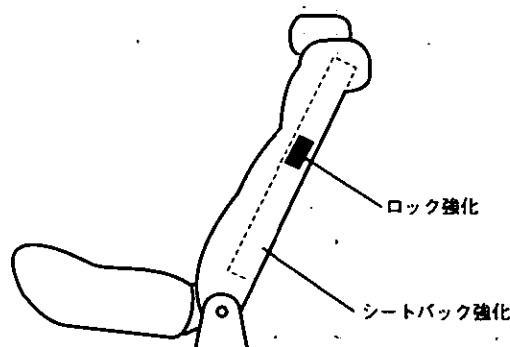
衝突後

A-A断面(乗員保護イメージ)

XP0309.VB5517

リヤ強化シート

前面衝突時にトランクスペースの荷物の飛び出し防止をはかるため、リヤ席シートバックまわりの強度アップを施しました。



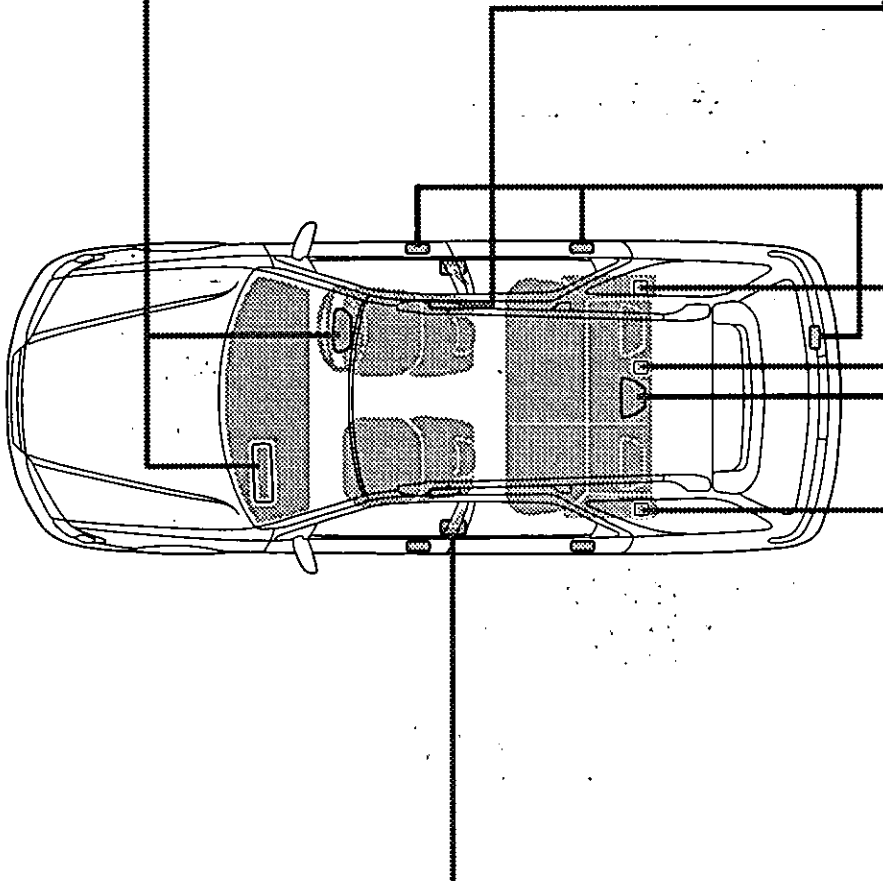
XP0310

SRSエアバッグ（運転席・助手席）**（全車標準装備）**

前突時に衝撃を感知し、瞬時にバッグを展開することでシートベルトと相まって、運転席ならびに助手席乗員の頭部・胸部の傷害を低減します。

SRSサイドエアバッグ**（全車にオプション設定）**

側面からの衝突時に衝撃を感知し、瞬時にシート内蔵のバッグを展開することで運転席ならびに助手席乗員の主に胸部の傷害を低減します。

**衝突感知ドアロック解除システム**

車両に決められた以上の衝撃が加わったときに、自動的に全ドアロックを解除します。

分離式ヘッドレスト

リヤ中央席にも分離式ヘッドレストを採用

プリテンショナー＋フォースリミッター機能付きELR3点式シートベルト（フロント）**プリテンショナー機能**

衝突時初期にシートベルトを瞬時に巻き取り乗員拘束効果を高める機能

フォースリミッター機能

衝突時、シートベルトに大きな荷重がかかったとき、エネルギー吸収しながらシートベルトをゆるめていくことで、シートベルトによる胸部への傷害を低減させるための機能

チャイルドシート固定機構付き**3点式シートベルト（リヤ）**

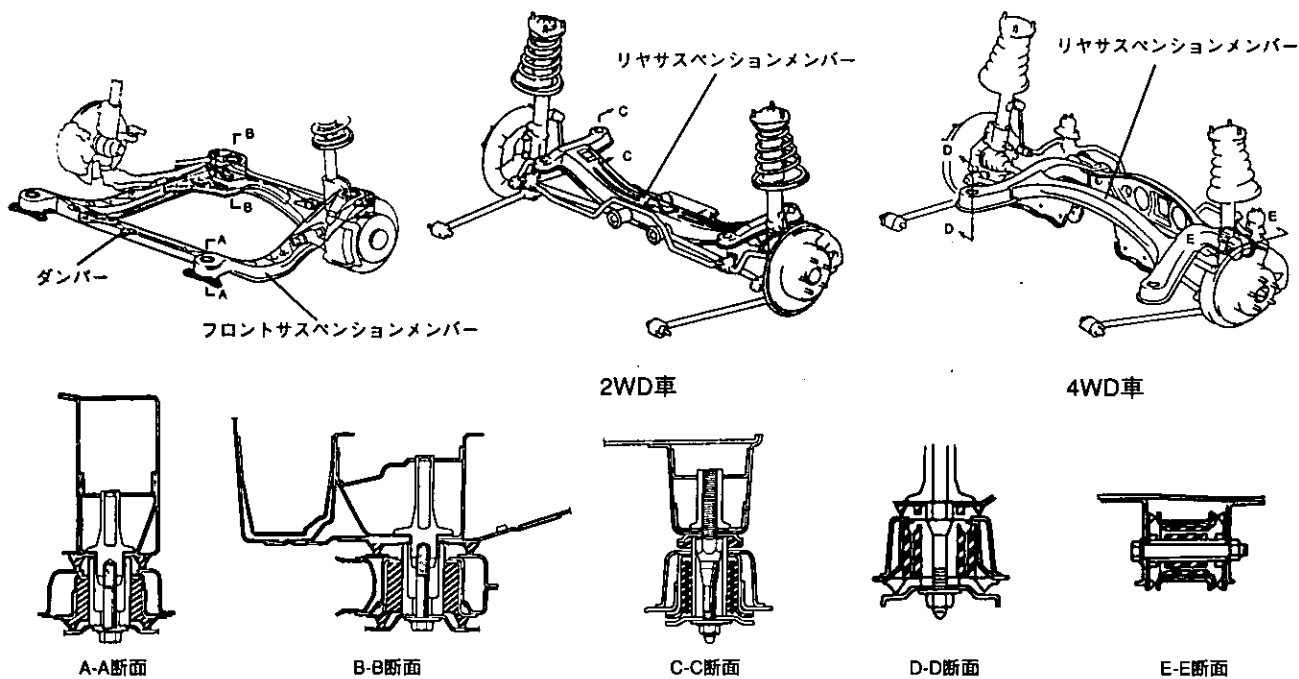
シートベルトをすべて引き出すことによりALR機能に切り替わり、チャイルドシートを固定できる機構

XP0311

■ 静粛性

フロント井型フレーム、リヤI型(FF車)、井型(4WD車)サブフレームに防振マウントを採用
 ・エンジン振動・ロードノイズの低減

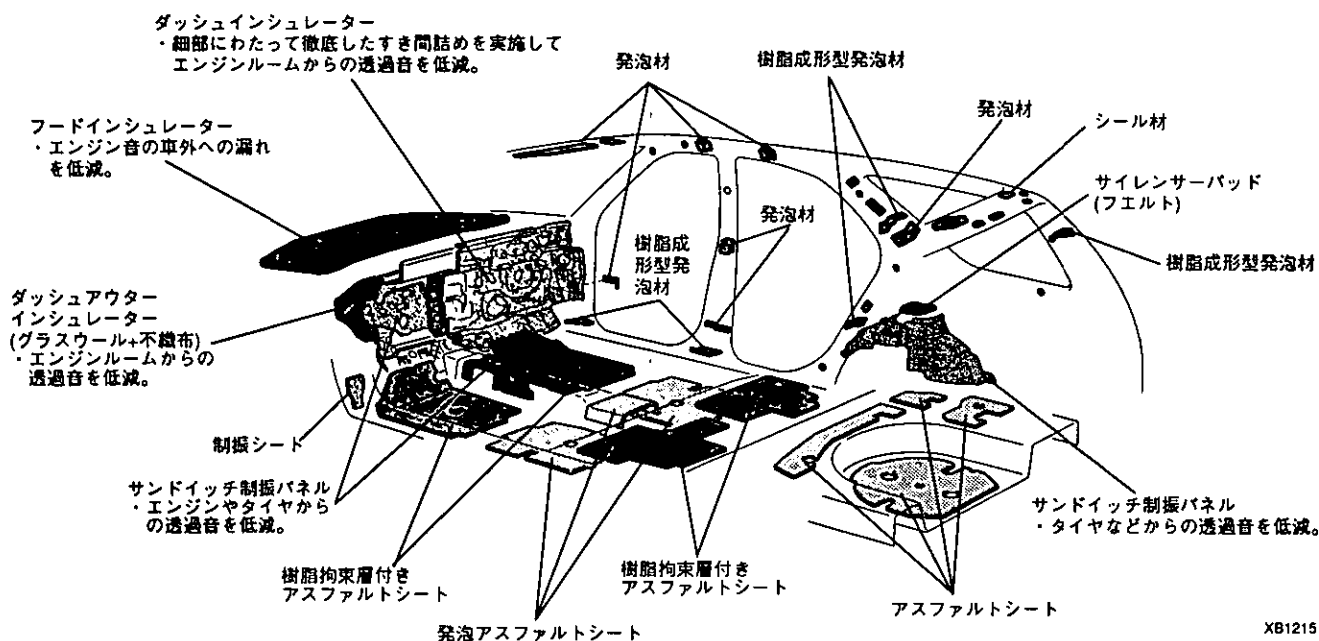
ボデー骨格、パネル形状の最適化により、
 高いボデー剛性の確保



VD5380,VD5154,VD5155,VD5280,XP0315,XP0317,XP0318

吸遮音材、制振材の効果的な配置
 ・遮音性能の確保

フラッシュサーフェイス化
 ・風切り音の低減

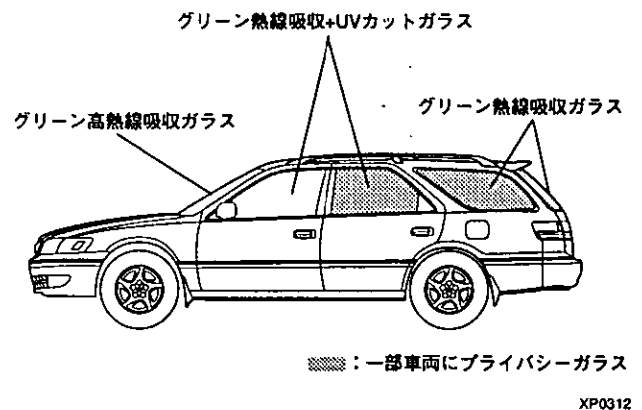


XB1215

■ 快適性・使用性

ウインドウガラス

フロントウインドシールドガラスにグリーン高熱線吸収ガラスを、ドアガラスにグリーン熱線吸収+UVカットガラスを、クォーターウインドウガラス・バックウインドウガラスにはグリーン熱線吸収ガラスを採用しました。なお、一部車両のリヤドアガラス・クォーターウインドウガラス・バックウインドウガラスには、プライバシーガラスを標準またはオプション設定しました。



パワーウインドウ

マニュアル機能・オート機能の他に運転席に以下の機能を採用しました。

▶ 挟み込み防止機能

マニュアル作動以外のアップ作動中に異物を挟み込むと、ドアガラスを一定量ダウンさせる機能

▶ キーOFF作動機能

イグニッションスイッチをONからOFFにした後、約45秒の間、運転席パワーウインドウのマニュアル・オート作動が可能な機能

(ただし、この間に運転席ドアを閉めると作動は停止)

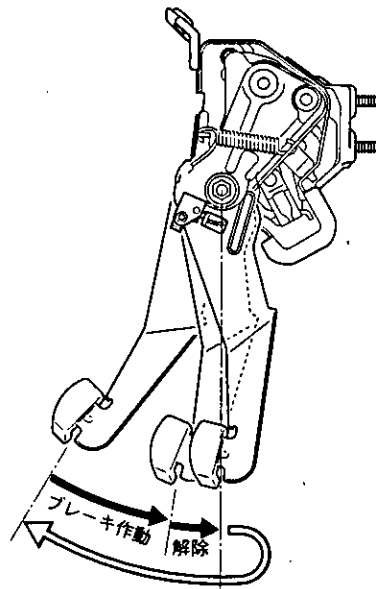
▶ ドアキー連動パワーウインドウ機能

運転席ドアキーシリンダーにキープレートを差し込み、ロックまたはアンロック側に1.5秒以上保持すると、運転席ドアガラスがアップまたはダウンする機能

パーキングブレーキ

パーキングブレーキペダルを再度踏み込むことによりパーキングブレーキの解除ができる足踏み式パーキングブレーキを採用しました。

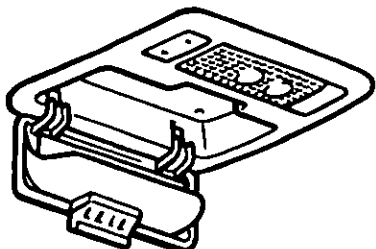
したがって、上体をかがめることなく、パーキングブレーキを解除することができます。



オーバーヘッドコンソール

(ムーンルーフ装着車に装備)

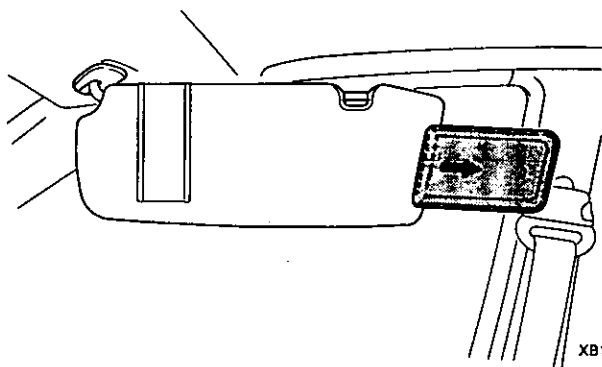
マップランプと一体で、サングラスなども収納できる収納スペースです。



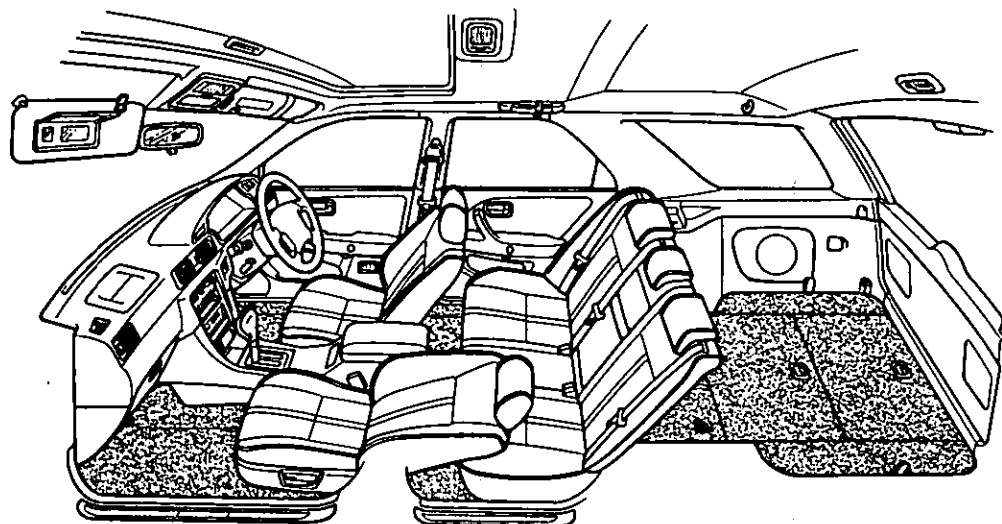
XP0314

サンバイザーエクステンション

サンバイザーに内蔵のエクステンションプレートを引き出すことにより、サンバイザーとしての機能を向上



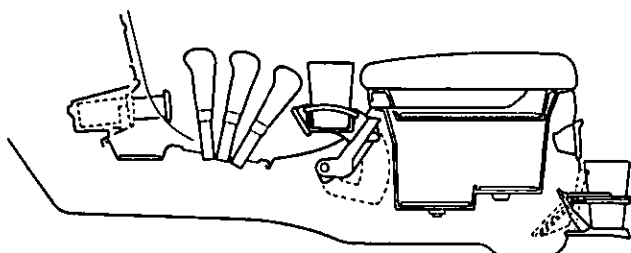
XB1182



VB1163

センターコンソール

灰皿をセンタークラスター下部に、カップホルダーをコンソール前に配置し同時に使用することができる構造としました。

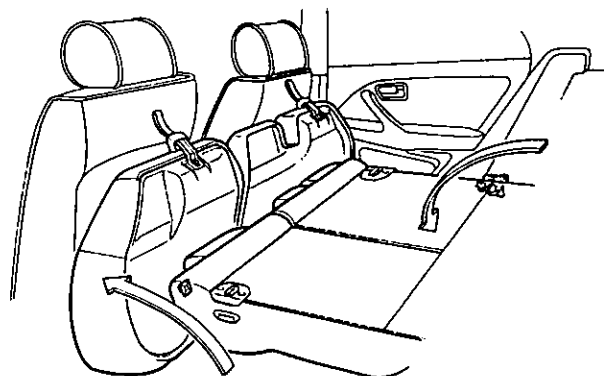


VB5574

リヤシート

クッション引き起こしタイプの6:4分割式シートを採用しました。

また、フロントシートの位置により、ヘッドレストを付けた状態で格納可能です。

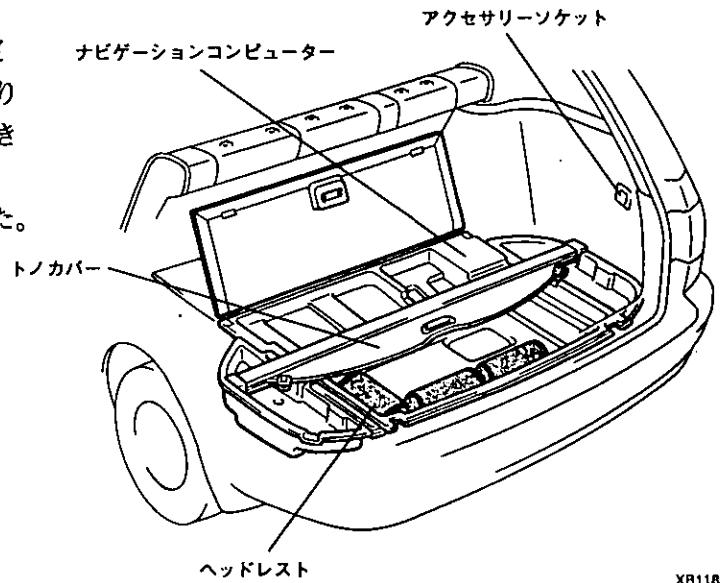


VB5587

デッキルーム

4分割のデッキボードの下にアンダートレイを設定し収納スペースを確保するとともに、不要時に取り外したトノカバー・リヤ席ヘッドレストを収納できる構造としました。

また、右側面にアクセサリースOCKETを設定しました。



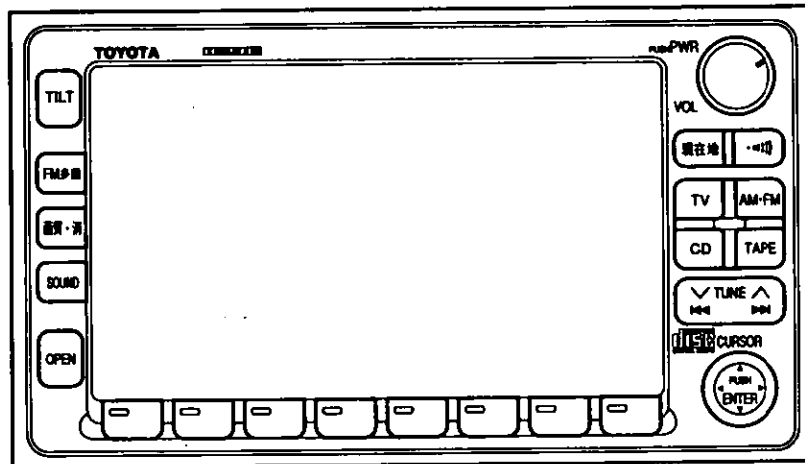
XB1185

ワイドマルチ AV ステーション

2DINサイズのユニットに5.8型のワイド画面ディスプレイパネルとTV/AM/FMチューナー・カセットデッキ・CDプレーヤーを一体化しました。

GPSボイスナビゲーションシステムにより、自車位置を地図画面上に表示し、目的地周辺までの参考ルート情報を地図および音声によって案内します。

横長ワイド画面を利用して、2分割画面に縮尺等の違う地図を同時に表示することができます。



VJ5576

■その他

□環境への配慮

1. リサイクル性向上

廃棄物を削減するため、リサイクルしやすい材質を積極的に採用しました。また、一部の部品を除き樹脂部品の裏面に材質を表すマーキングを実施し、リサイクル性に配慮しました。

2. 省資源化

低燃費化および優れた排気ガス清浄性とすることで、省資源化および環境へ配慮しました。

□サービス性

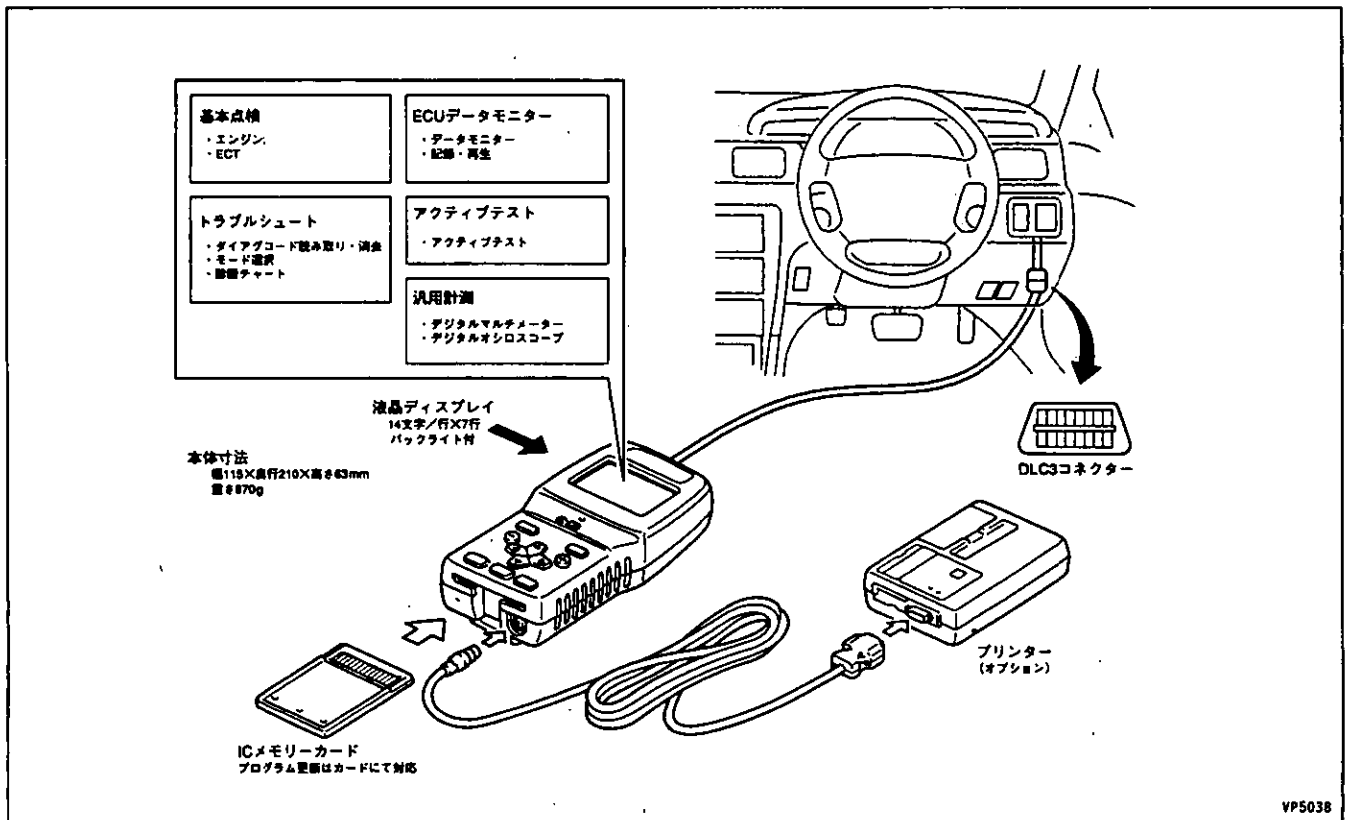
1. 新ダイアグシステムと診断ツール S2000 (1MZ-FE・2MZ-FEエンジン搭載車)

新ダイアグシステムとは、高度化・複雑化する TCCS エンジン・ECT など車載エレクトロニクスシステムに対応した新しい故障診断システムです。新ダイアグシステムの故障診断は、車載コンピューターに診断ツール S2000 を接続するのみでリアルタイムに情報のやりとりをしながら進められるため、従来以上に高精度な作業が可能となります。

診断ツール S2000 には以下の特徴があります。

- ・室内ダイアグノーシスコネクター (DLC3) に接続するだけで、車両状態を容易に確認できる。
- ・1台のツールで基本点検からトラブルシュートまで幅広く対応が可能。
- ・プログラムソフトの更新および通信回路の変更により、車載システムに柔軟に対応できる。
- ・ハンディーサイズのため持ち運びに便利。

診断ツール S2000 には以下の機能があります。



VP5038

MEMO