

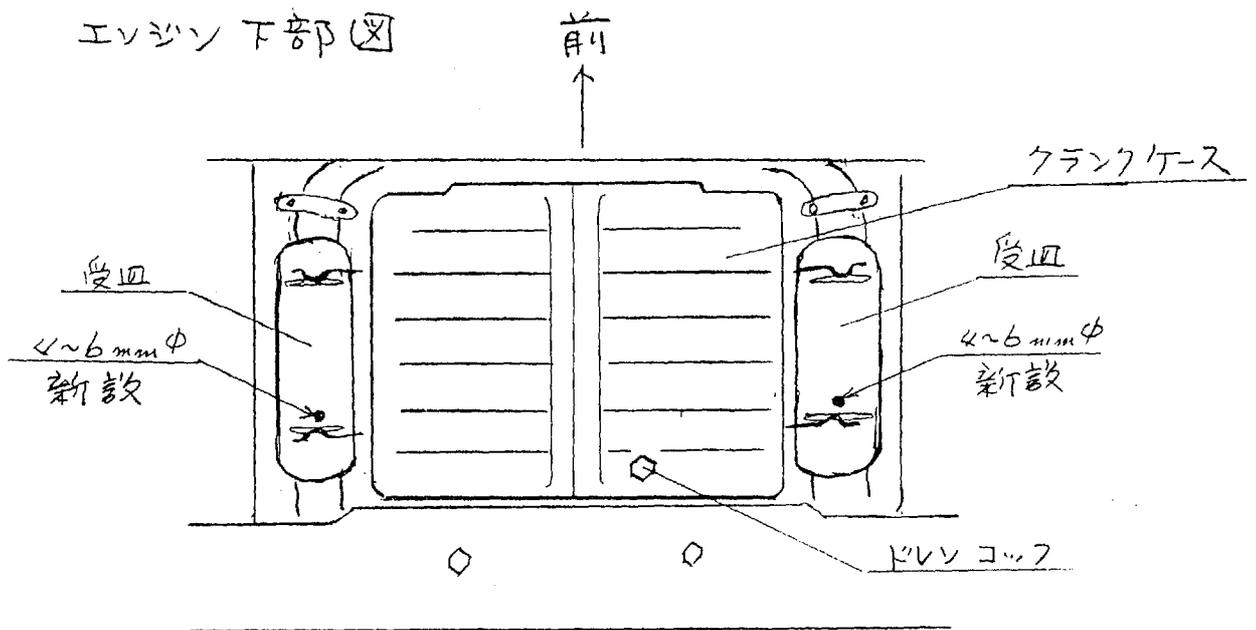
## シロエン GS, 70cc 排気管の腐食防止

故障状況: エンジン下部 両側の排気管が腐食し、排気漏れや異臭が発生する。

原因: 排気管下部のヒートボックス受皿に水が溜り、内部の排気管を腐食させる。

対策: ヒートボックス受け皿後部に  $4 \sim 6 \text{ mm } \phi$  の孔を各1個あける。

注意: 至急実施して下さい。排気管の耐久性に影響があります。



◎ このインフォメーション発行日以降に出庫する車両は、新車工場にて実施します。

・関係者全員に回覧し、読んだ方は下欄に署名して下さい。


住所  
〒240 横浜市保土ヶ谷区岡沢町81番地

電話  
(045)331-1481(代)

ファクシミリ  
(045)322-1943(パナファックス 7500)

低速走行時のジャー7 GSR 1300

GSR1300右ハンドルには、排気ガス対策装置として 触媒コンバーターが低温時(350℃以下)には、イグニッションシステムのバキューム逕角をカットして逕角する事により、排気ガスの温度を上げて、触媒を早く暖める逕角装置が付いています。

エンジンが十分に暖められているにもかかわらず、外気温が低い場合、排気ガスが触媒コンバーターに流れていく間にエキゾーストマニホールドやハイフを通過する時に冷却されて温度が低下し、触媒の温度が上がらない為に逕角装置が作動してしまう場合があります。

逕角装置の作動点検

1. アイドリング時のイグニッションタイミングを点検し、16~20° BTDC/900rpm であること。  
イグニッションタイミングが狂っていてもジャー7が発生します。
2. AIRをカットしてアイドリング時のミステア(CO)が2.5~3.0% であること。  
COの値が低いと混合気が薄く、触媒用逕角装置が作動してしまう場合があります。  
もし、COの値が低い場合は、調整を行なう事によりジャー7しなくなる場合もあります。
3. キャブレターのスロットルバルブマイクロスイッチの2ピンコネクターを外し、ワイヤーハーネス側で配線をジャンピングします。(チョークヒーターの1ピンコネクターやアイドルカットソレノイドの配線と間違わない様に注意して下さい。)
4. ギヤを1~4速のどれかに入れた場合のエンジンの調子を点検します。
  - A. イグニッションタイミングが4° BTDCになり、エンジンの調子が悪くなる場合には触媒用の逕角装置が作動しています。
    - 原因 1. 登坂等の高負荷ロードテストを行ない触媒の温度を上げた時に再度点検を行なって下さい。それでも逕角装置が作動している場合には、EXHランプのアンプリファイヤーが不具合を起こしています。
    - 原因 2. 外気温が低い為に触媒が十分にあたたまらない為と思われる。触媒用逕角装置をカットして下さい。(別紙参照)
  - B. イグニッションタイミングもエンジンの調子も変化ない場合には、触媒の温度も上がり、逕角装置も作動していません。  
この状態でも低速走行中にジャー7が発生する場合
    - 原因 1. 低速走行時の99量EGRによるスパークミスが考えられます。  
スパークプラグのギャップを0.8mmに調整して下さい。(正規は1.1mm)
    - 原因 2. それでもジャー7が出る場合は、EGRによるものですから、正常と思われる。

関係者全員に回覧し、読んだ方は下欄に署名して下さい。


住所 〒240 横浜市保土谷区岡沢町 81番地

電話 (045) 331-1481(代)

フックシミリ (045) 322-1943(11+70778 7500)

(別紙)

遅角装置の作動は、次の3つの条件が満たされた時に作動します。

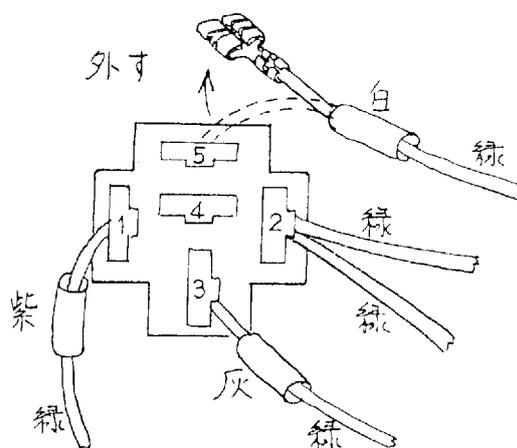
- ① 触媒の温度が350℃以下
- ② スロットルバルブが開いている
- ③ ギヤが入っている。

この3つの条件が満たされるとJ/Eイグニッションシステムのバキュームセンサーにかかるアドバンスバキュームをバキュームスイッチングバルブによって大気開放し、バキューム遅角をカットする事により遅角が行われなくなります。

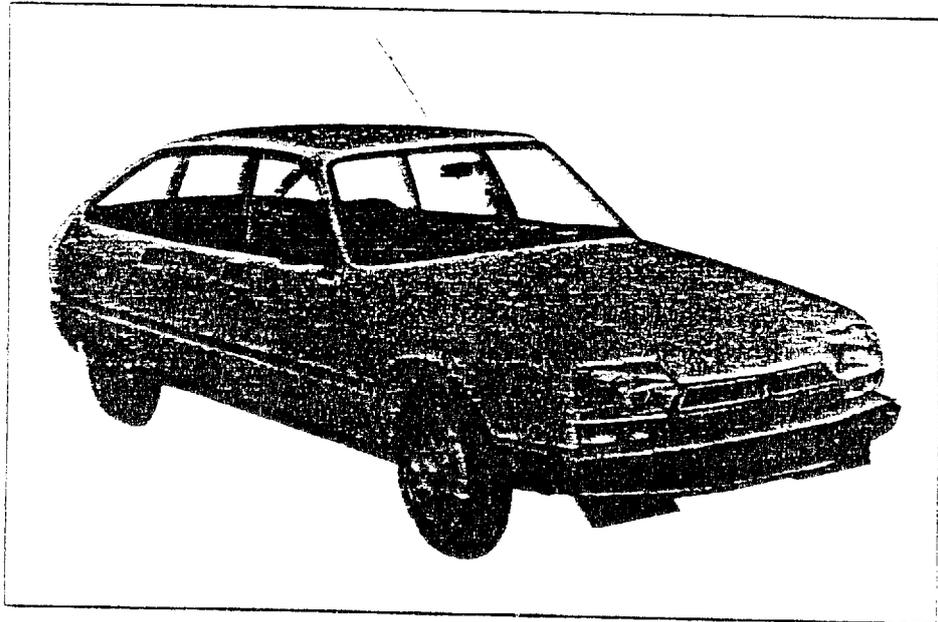
遅角装置を作動させなくするには、このバキュームスイッチングバルブにかかる電流を触媒ウォームアップリレーのNo.5で配線を外すことにより行ないます。外した配線はビニールテープ等で絶縁して付近に固定して下さい。

触媒ウォームアップリレーは、バッテリー横の4個のリレーのうち、普通は後方から2番目です。位置が変わる場合がありますので配線の色と点検の上作業を行なって下さい。

#### 触媒ウォームアップリレーの接続配線



88年 日産 GSA 左ハンドル  
(GSL)



諸元表	1
排ガス対策装置等	3
イグニッションシステム	10
エアブレーキ	11
エコノミー7°(ラン7°)	17
配線図	18

車両諸元票目録

(その1)

車名及び型式	シトロエン E-GXG3	類別	001 (4扉 ハッチバック)	
車台の名称及び型式	シトロエン GX	届出年月日	昭和58年 5月4日	
車体の名称及び型式		自動車番号	自車第328号 自公第120号	
届出者の氏名又は 名称	西武自動車販売株式会社	自動車の種別	小型	
自動車の製作者名	シトロエン自動車会社	用途	乗用	
長さ m	4.195	車体の形状	箱型	
幅 m	1.625	車両重量 kg	前軸重 570	
高さ m	1.350		後軸重 365	
軸距 m	2.550		計 935	
軸距 m	前軸	1.380	乗車定員 人	5
	後軸	1.330	最大積載量 kg	
車内又は 車台の内寸 m	長さ	1.740	車両総重量 kg	前軸重 670
	幅	1.360		後軸重 540
	高さ	1.140		計 1210
荷台オフセット m		車輪配列	前2駆動・後2	
原動機の型式	G3	タイヤ	前軸 145 SR 15	
総排気量 cc	1,299		後軸 145 SR 15	
燃料の種類	ガソリン			

1. 通称名 シトロエンGSA
2. 旅客運送事業用自動車としての通否..... (否) (頭部後傾加止装置等)
3. 打刻位置及び打刻方法

項目	打刻位置	打刻方法
車台番号	右前輪タイヤハウス防火壁上面	黒皮のまま
原動機の型式	エンジンブロック右後方上面	黒皮のまま

4. 車台番号の打刻様式及び解説 (拓本貼付)



始末記号 (シトロエン社マーク)  
 一連番号 (シリーズ記号Yを含む)  
 符号 (表示内容はない)  
 シリーズ記号 (総排気量: 299cc 原動機搭載を示す)  
 製作者記号

5. 原動機の型式の打刻様式及び解説 (拓本貼付)

原動機の型式

G3

訂正様式

③ 3

G 2

6. その他



車両諸元表

(その1)

車名及び型式	シトロエン E-GXG3	類別	002 (4 扉ハッチバックサンルーフ付)	
車台の名称及び型式	シトロエン GX	届出年月日	昭和58年5月4日	
車体の名称及び型式		届出番号	届出第 328 号 届出第 120 号	
届出者の氏名又は名称	西武自動車販売株式会社	自動車の種別	小型	
自動車の製作者名	シトロエン自動車会社	用途	乗用	
長さ m	4.195	車体の形状	箱型	
幅 m	1.625	車両重量 kg	前軸重 570	
高さ m	1.350		後軸重 375	
軸距 m	2.550		計 945	
軸距 m	前軸	1.380	乗車定員 人	5
	後軸	1.330	最大積載量 kg	
室内又は側面の寸法 m	長さ	1.740	車両総重量 kg	前軸重 670
	幅	1.360		後軸重 550
	高さ	1.130		計 1220
荷台オフセット m		駆動配列	前 2 駆動・後 2	
原動機の型式	G3	タイヤ	前輪	145 SR 15
総排気量 ℓ	1.299		後輪	145 SR 15
燃料の種類	ガソリン			

1. 通称名 シトロエン GSA
2. 旅客運送事業用自動車としての適合.....~~○~~ (○) (頭部後傾抑止装置等)
3. 打刻位置及び打刻方法

備

項目	打刻位置	打刻方法
車台番号	右前輪タイヤハウス防火壁上面	黒反のまま
原動機の型式	エンジンブロック右後方上面	黒反のまま

4. 車台番号の打刻様式及び解説 (拓本貼付)

類別 001 に同じ

5. 原動機の型式の打刻様式及び解説 (拓本貼付)

類別 001 に同じ

考

6. その他



排出ガス規制適合車ラベル及び触媒の交換記録表



排出ガス規制適合車ラベル

昭和53年度排出ガス規制適合車

エンジン型式 G3 型  
 エンジン総排気量 1299 cc  
 装着されている装置 排気ガス再循環方式、二次空気導入方式  
酸化触媒方式(モノリス)  
 エンジン調整値  
 アイドル回転数 900±50 rpm  
 点火遅間 10/900 BTDC°/rpm  
 CO調整値(アイドル値) 0.1 %  
 HC調整値(アイドル値) 50 ppm

この自動車は運路運送車両の保安基準の規定に基づく53年度排出ガス規制に適合したものです。

日本自動車輸入組合

触媒の交換記録表

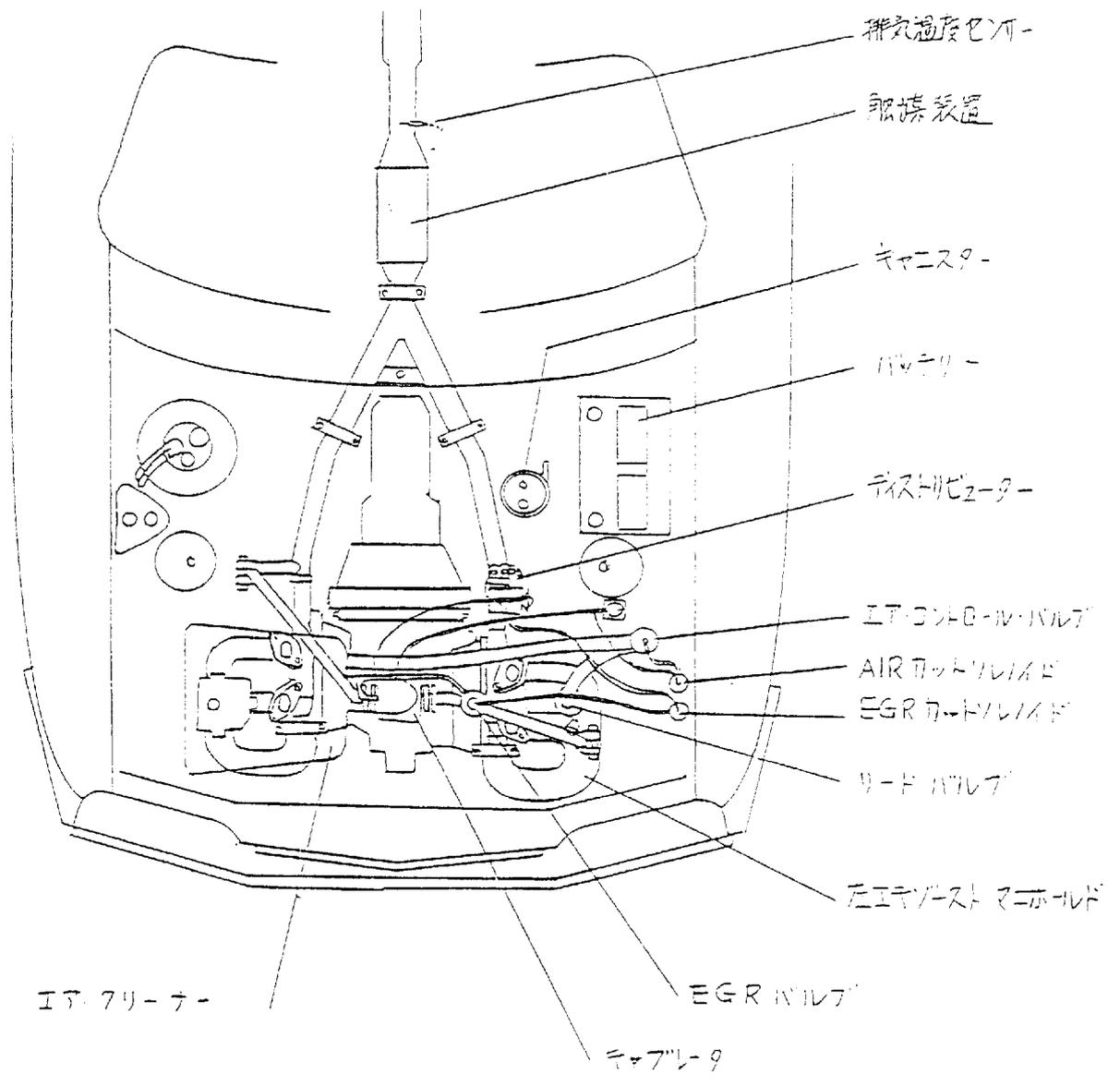
この自動車に使用されている排出ガス対策用の触媒は48ヶ月毎に交換して下さい。

触媒の交換記録表 日本自動車輸入組合

次回交換時期 年 月	交換日付 年 月 日	次回交換時期 年 月	交換日付 年 月 日

排出ガス発散防止装置取付状態図

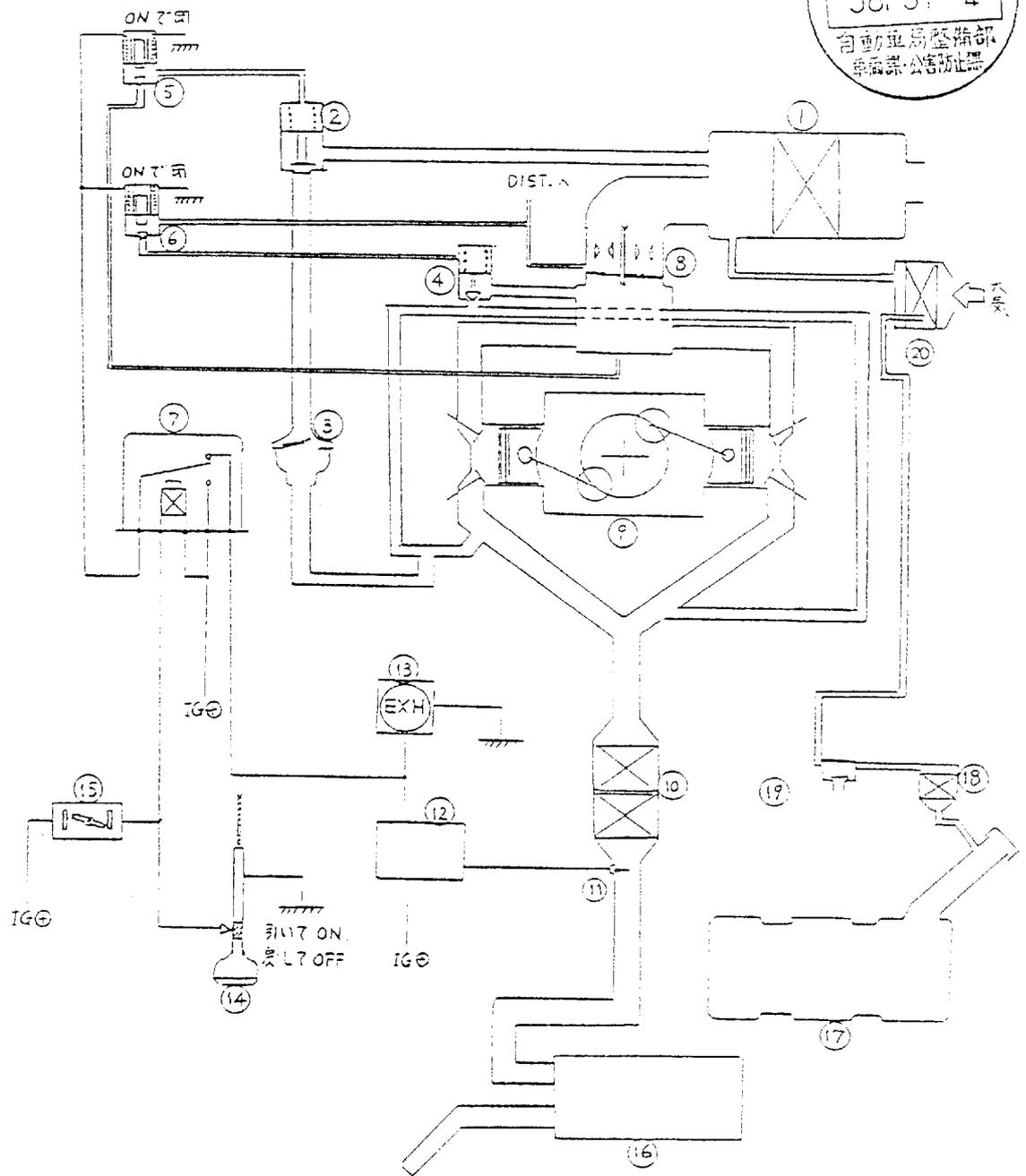
シトロエン E-GXG3 型



排出ガス発散防止装置図

シトロニンE-GXC3型

受理  
58.5.-4  
自動車局整備部  
車両課 公害防止課



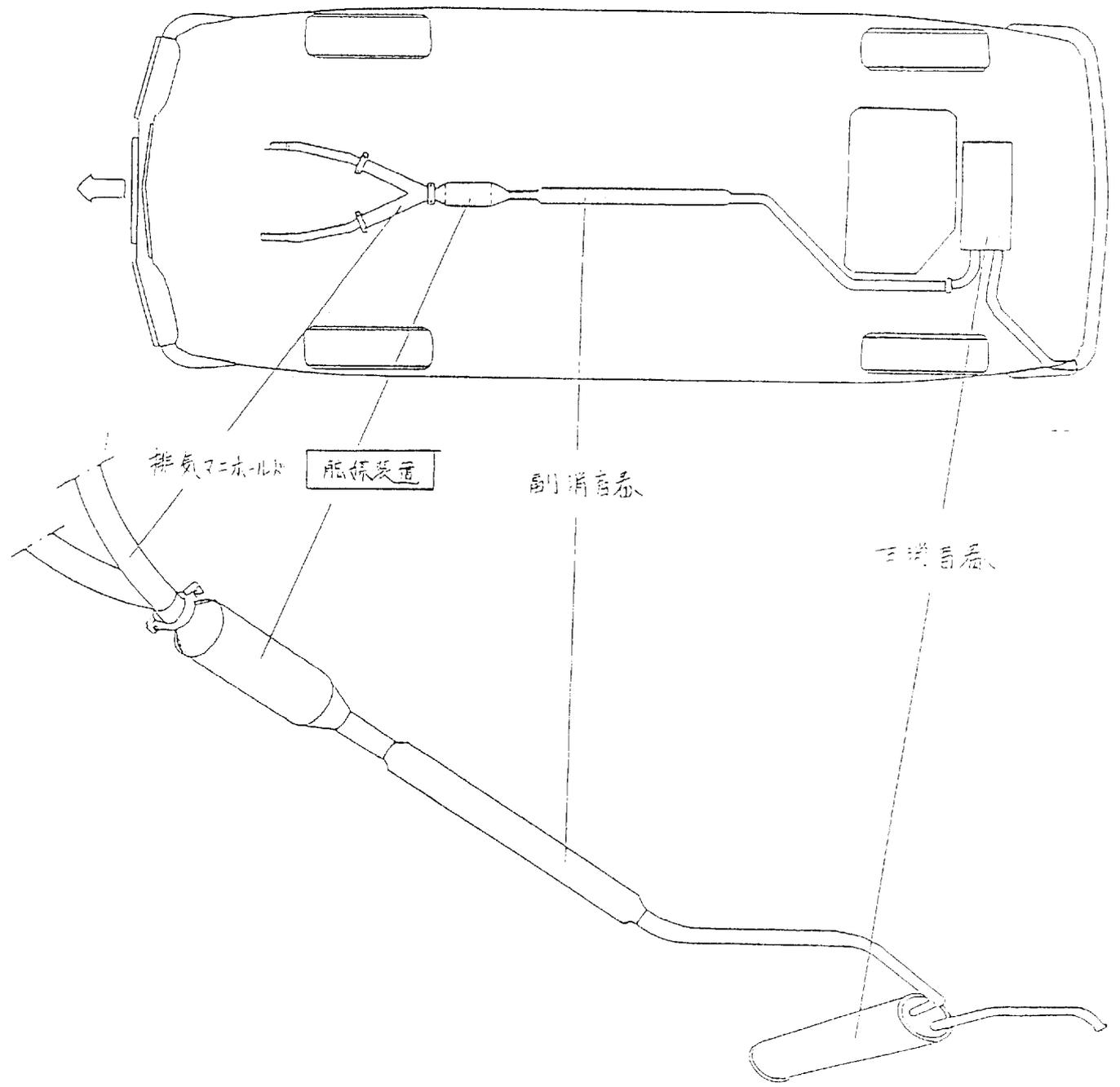
- 1. エア・フリーザー
- 2. エア・コントロール・バルブ
- 3. リード・バルブ
- 4. E.G.R. バルブ
- 5. A.I.R カットソレノイド
- 6. E.G.R カットソレノイド
- 7. コントロール リレー
- 8. キャブレター
- 9. 原動機
- 10. 触媒装置

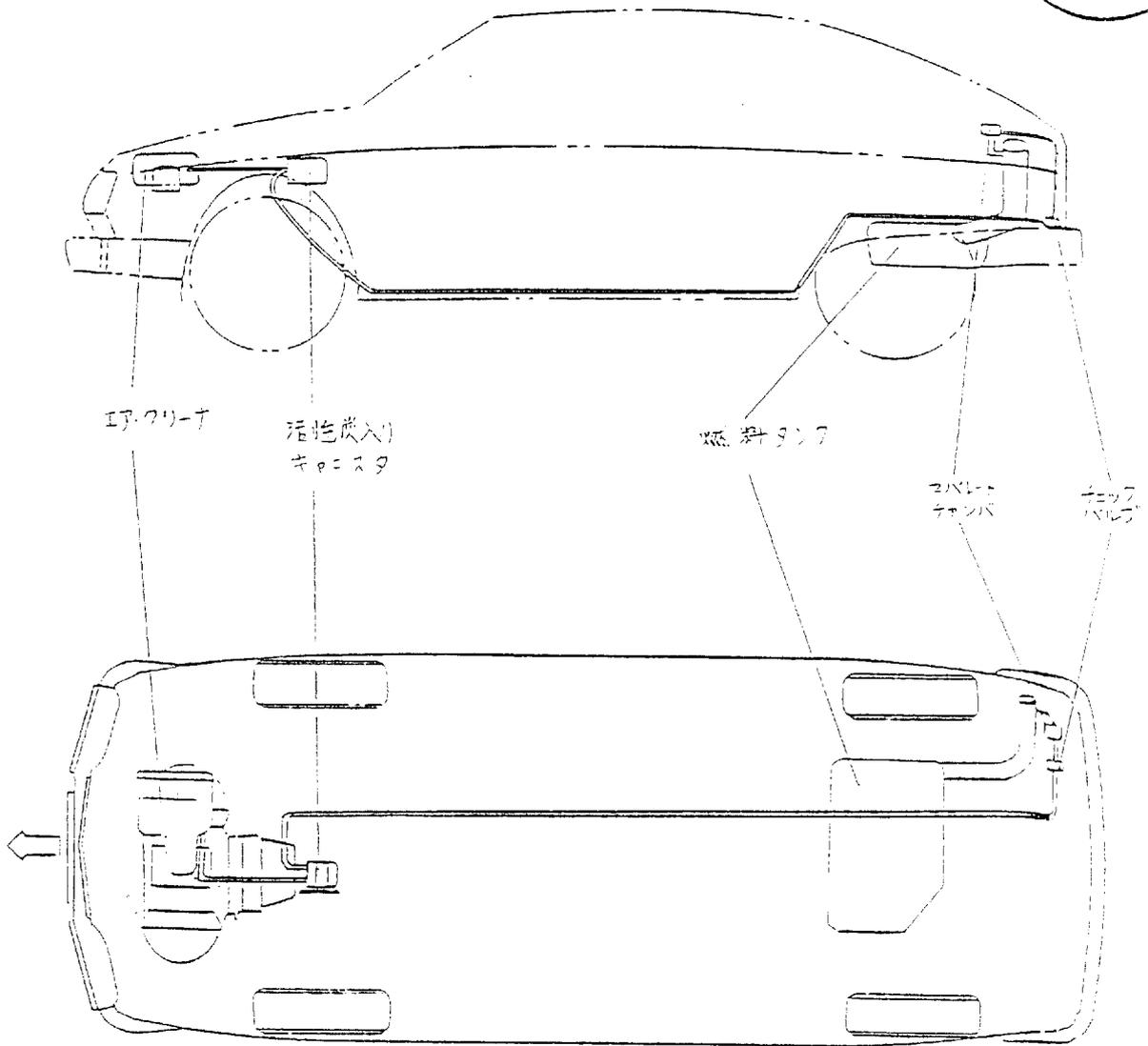
- 11. ヒートセンサー
- 12. モンプリファイヤ
- 13. 排気温度系帯上弁警告灯
- 14. テーク・オフ
- 15. テーク・オフ警告灯
- 16. 消音器
- 17. 燃焼タンク
- 18. セパレート・タンク
- 19. ヒューズ・バルブ
- 20. チェンサー



。 脱 保 装 置

受理  
 58.5.-4  
 自動車局整備部  
 車両課 公害防止課





- ・燃料給油口付近からセパレートタンクと経て大気開放されているエアフィルターの元の既設配管に耐油性フェニルホースと接続し、既設燃料ホースと同一に取り回してエンジンルームに配管する。
- ・キャスタは、エンジンルーム内エンジン後方左側のフレームに取付け、キャスタの1/2IN側は燃料タンクからの配管と接続する。
- ・キャスタからは燃料タンクからの配管と同じフェニルホースとエアフィルターと接続する。
- ・キャスタ下部は、大気開放とする。

遮熱板取付圖

シトロエン E-GXG3型

駆動装置遮熱板 (上面) 材質: 鋼板 (厚: 鋼板は以て3層構造)

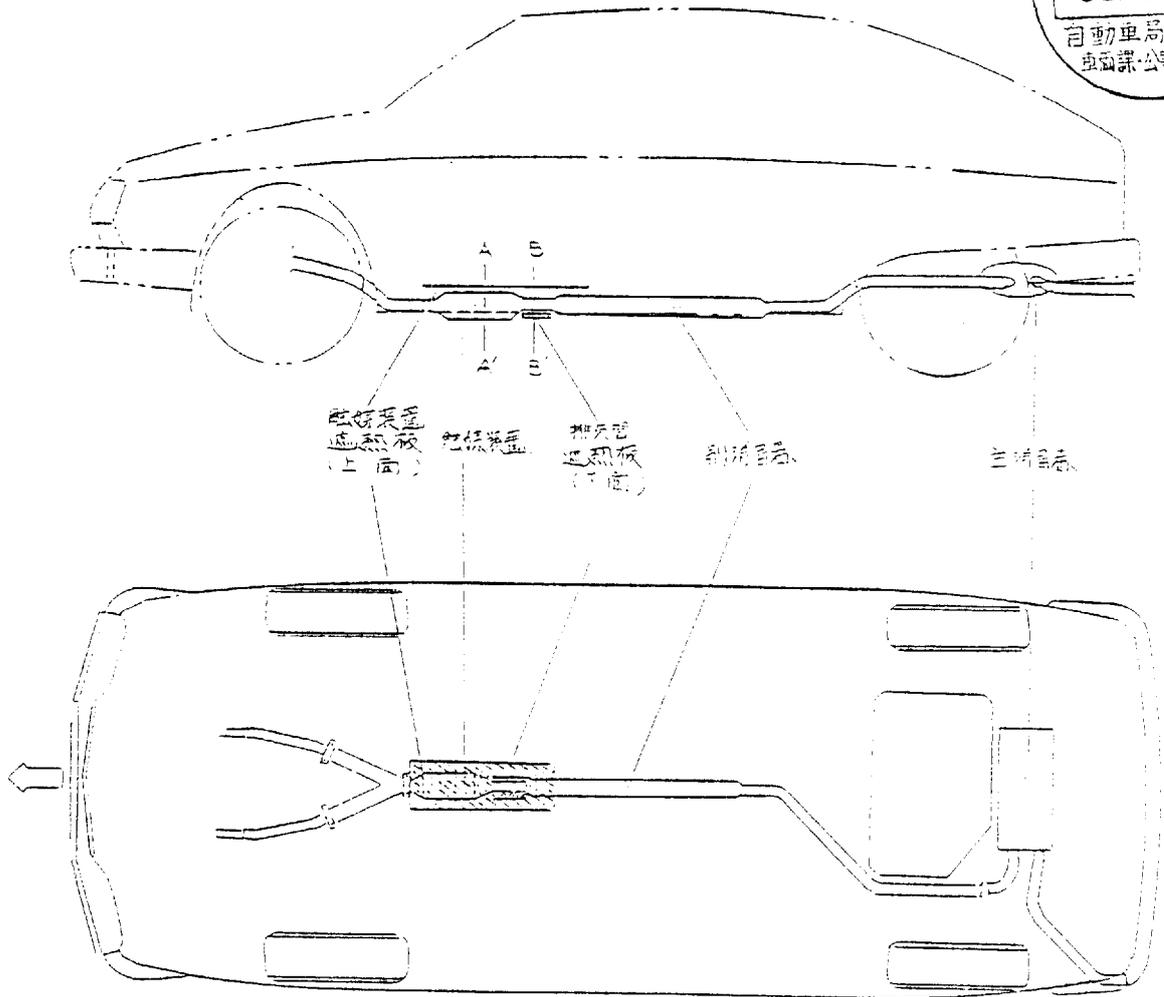
寸法: 丸 = 1.5 mm 740 × 320 mm

取付方法: Uボルトにて車体床面に固持取付

排気管遮熱板 (下面) 材質: 鋼板 (厚: 鋼板)

寸法: 丸 = 1.2 mm 120 × 190 mm

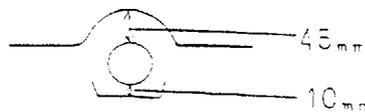
取付方法: Uボルト2本にて排気管に取付



A - A 断面



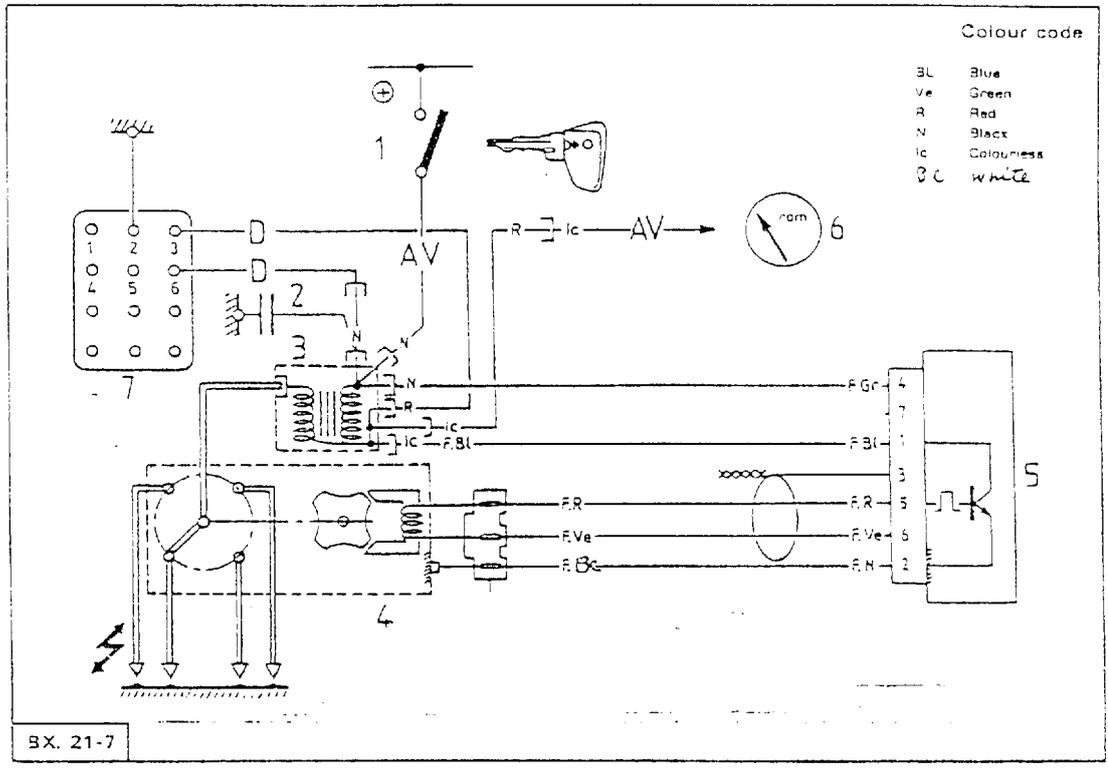
B - B 断面



ハイテンション システム

7Nトランジスタ (無接点) 式 点火装置 (CXと同型式に付きCX参照参照)

7Nトランジスタ	DUCELLIER 525 392 A	P/N 95 494 844
	SEV-MARCHAL 41710002A 497	P/N 95 494 845
コイル	DUCELLIER 520015A	P/N 91 503 380
	BOSCH 0221122317	P/N 91 506 337
モーター	DUCELLIER 521007A	P/N 91 504 912
	BOSCH 0227100111	P/N 91 506 338

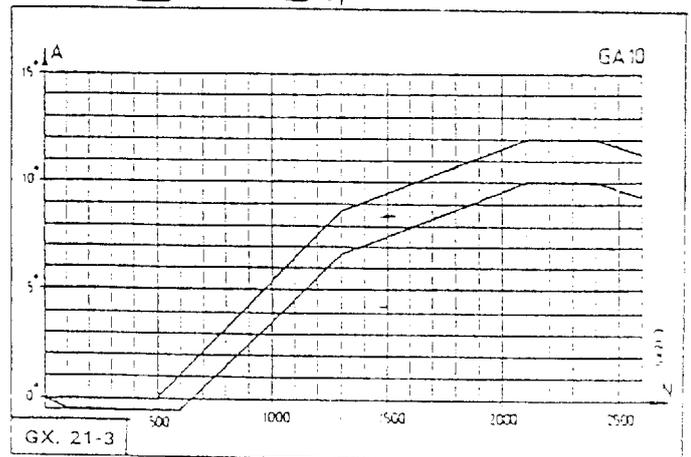
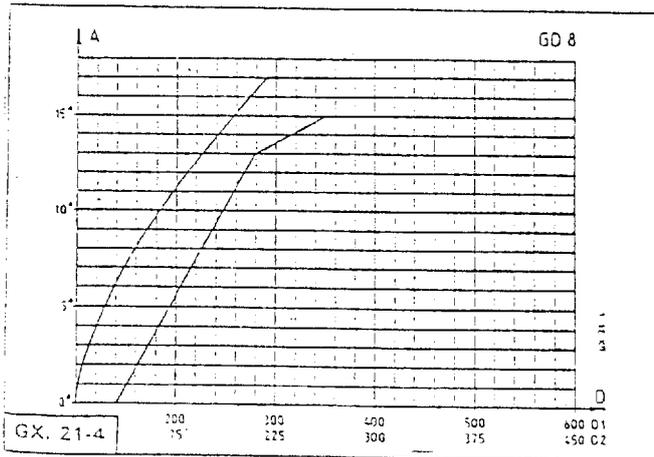


作業上の注意

- 回転計はハイテンションコードクラック式を使用すること。
- 充電器を使用する場合、必ずアーク落接を行なう場合は、バッテリーの両ターミナルを外しておくこと。

ハイテンションシステム

27°クラック 10°, 27°/3000rpm BTDc (バキカムを外して)  
バキカム建角 GD8 遠心建角 GA10



27°クラック 10° N7Y BP6ES 点火角 0.6~0.7 mm

# GSL 1000 キャブ -

SOLEX 28 CIC 4 マフ 230

(80 →)

ダブルフォーク、インパクトクランク

セコングリ-バタフライはメカニカルコントロール

プライマリ-側にはバキウム式エンリッチメントバルブ、アイドルカットオフユニット及び

スロットルケーブルの調整装置、フエイルリターン回路付き

CO調整スクリューとバタフライストップスクリューに調整禁止キャップ付き

28 CIC 4-230

ベンチリホア

メインジェット

エマルジョンチューブ

パイロットジェット

コンスタントエンリッチメント

パイロットジェット

バイパスジェット

エコスタート

ポンプインジェクタ

ニューマチックエンリッチメントジェット

ニードルバルブ

ポート重量

チューブ側のスロットル開度

バキウムバルブ側のチューブ開度

プライマリ-

20

107.5

210 Y3 (7)

50 (6)

30 (1)

55 (5)

50

セコングリ-

22

95

160 T1 (4)

40 (3)

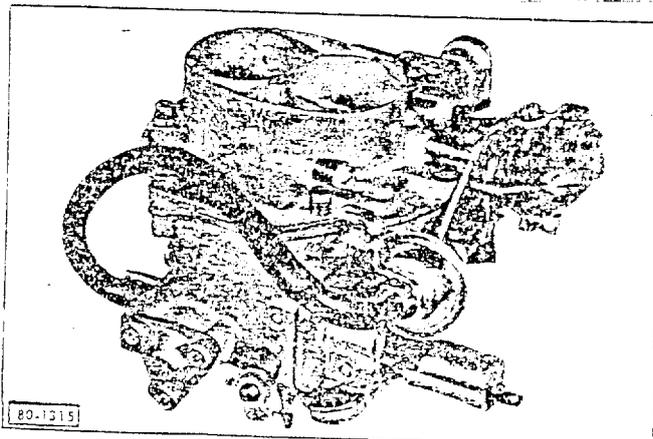
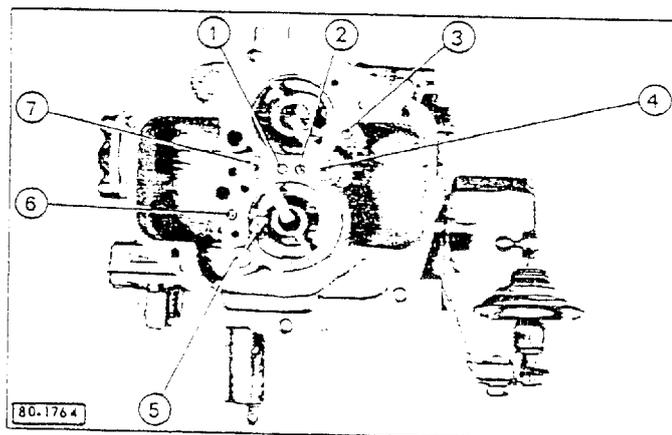
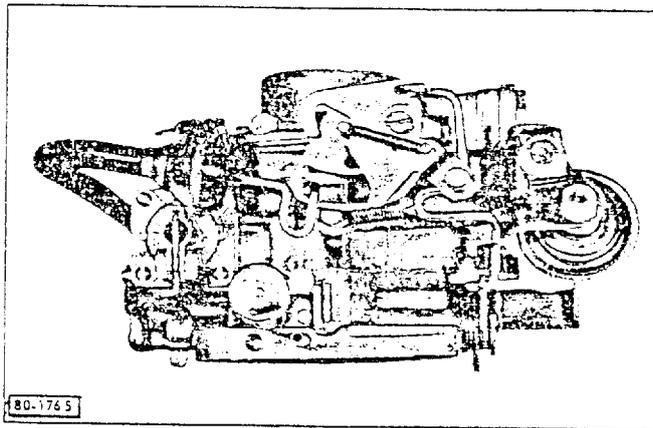
90 (2)

1.8

11.7 g

1.00 ± 0.05 mm

4 ± 0.3 mm



# ニユーマチックエレクトロメットデバイス (SOLEX) 燃料制御方式

この装置は、プライマリ側に設置されている。

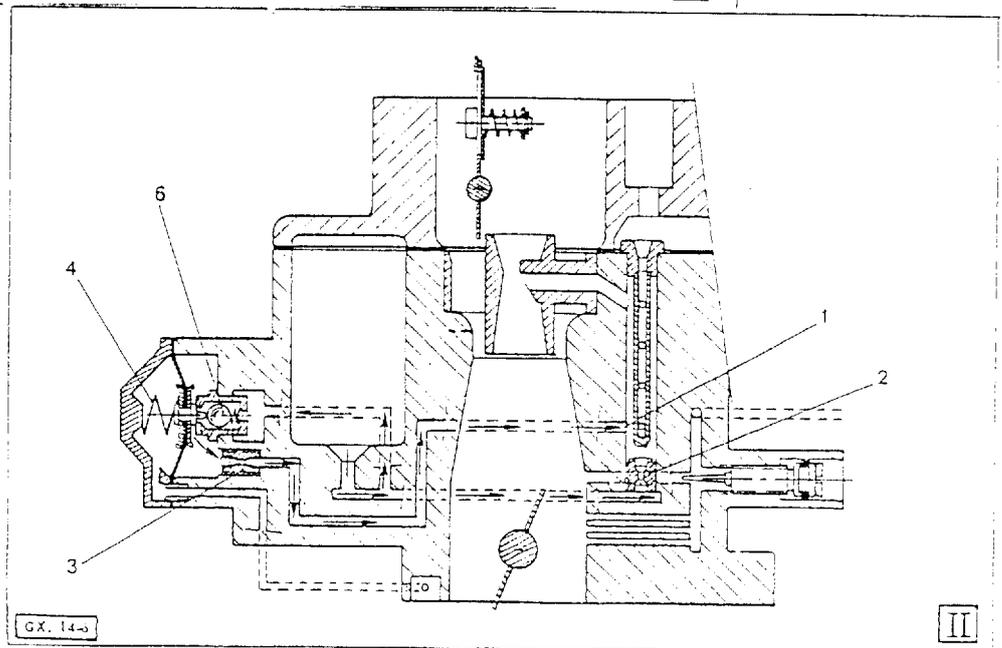
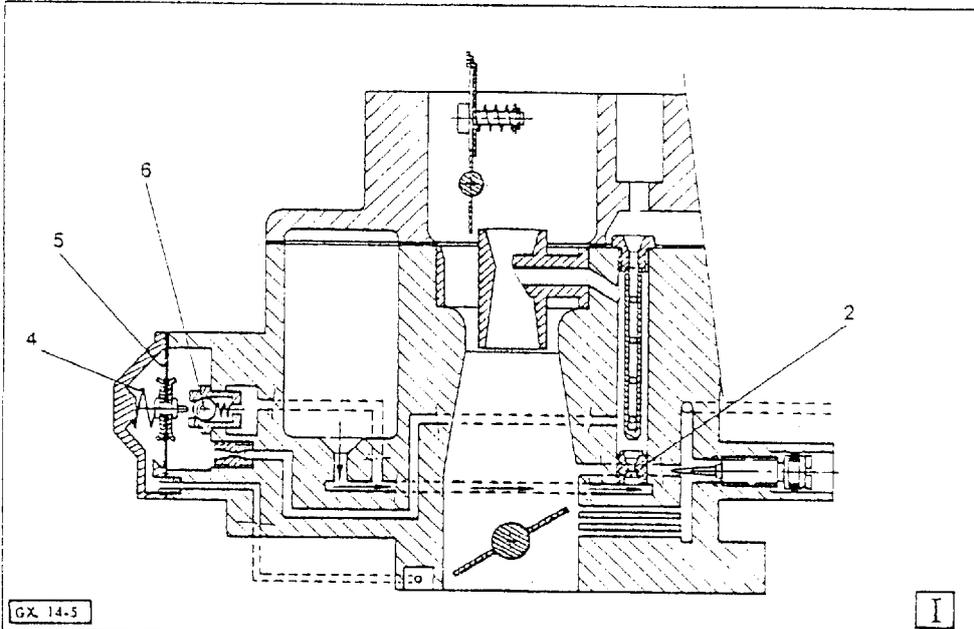
プライマリ側のメインジェットは、セロト立位のものになっていて、エンジン低負荷時には充分であり、且つ燃費を良くしている。

高負荷時には混合気が希薄になるため、このエレクトロメットデバイスの燃料吸入孔(メインジェット下にある)が開いて燃料を送り、エンジンが必要とする濃厚混合気を作る。

このエレクトロメットデバイスはマニホールドバキラムによって作動し、エンジン負荷の変動に対応している。

## 作動

- 低負荷時(図1) スロットルバルブは部分開き、マニホールドバキラムは強い。このバキラムはダイヤフラム(5)をスプリング(4)を圧迫して引き付け、ポート(6)はフェイズ回路を介して閉じる。従って燃料はメインジェット(2)からのみ送られる。
- 高負荷時(図2) スロットルバルブが全開になると、マニホールドバキラムは弱くなり、スプリング(4)が押し戻してポート(6)を開き、燃料はエレクトロメットジェット(3)を流して孔(1)でメインジェット(2)からの燃料と共に送り出される。



# アイドル調整 (SOLEX)

重要: プライマリバルブセ調整の調整は、テスト工具 LPOLLU 2000 を使用し以外は、絶対に行ってはならない。  
調整を行う場合は、エンジン各部を正常に調整し、エアフィルタは清掃し、ロッドネジ等により充分暖機しておく。

- アイドルスピードの調整は スケ12-(1) で行う
- CO 調整は スケ12-(2) で行う。

調整値	アイドルスピード	850 ± 50 rpm	AIR 混合比
	CO	0.1 % 以下	1 ~ 1.5 %
	H/C	50 ppm 以下	

## - タンクバルブ調整

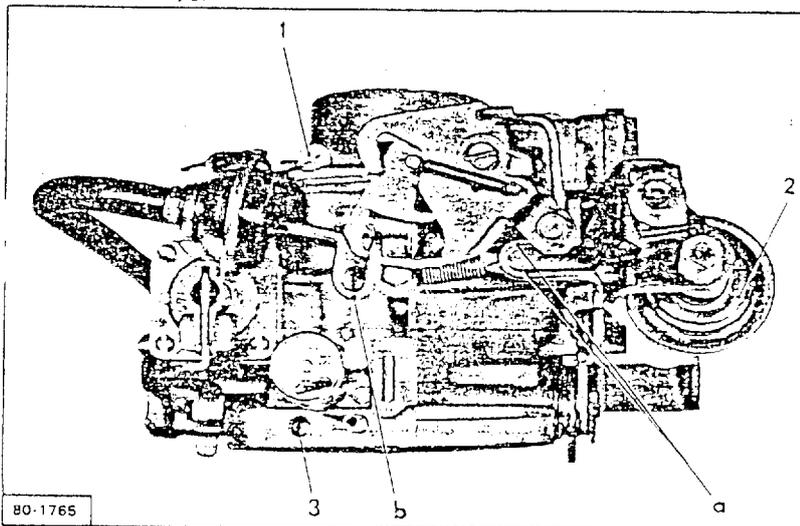
エンジン回転 4500 rpm ± 50 rpm の状態で、タンクバルブ(2)の先端(5)を11°(4)に当てるように調整する。エンジン回転 5000 rpm から急にアクセルを踏んだ時 4500 rpm から 1200 rpm に落ちるのに 2 ~ 4.5 秒で減速はよい。

## - ファーストアイドル調整

プライマリバルブのフォークが全開している時、ロッドネジの下端とボウの(前降)が  $1.3 \pm 0.05 \text{ mm}$  であること。調整はコネクティングロッドの U 字部(a)を曲げて行う。

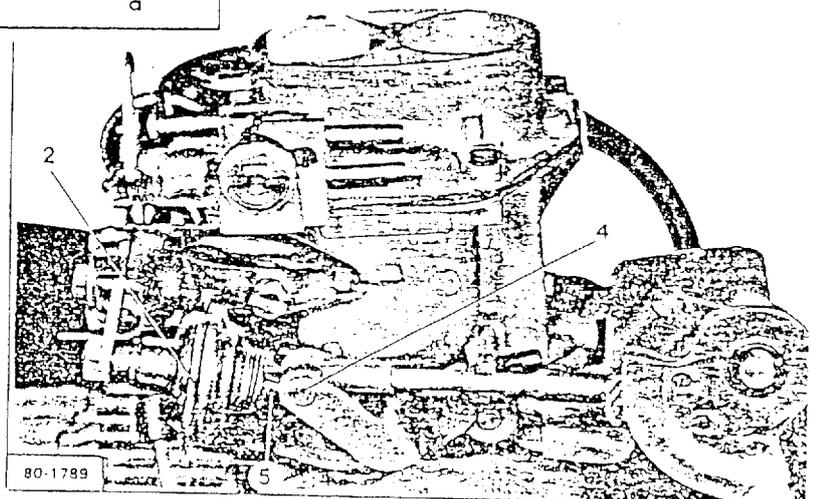
## - オーバークラック防止アクティブ調整

フォークが全開で、マニホークが 0.5° の時に、ロッドネジの下端とボウの(前降)の間隔は  $4 \pm 0.2 \text{ mm}$  であること。調整はロッドの U 字部(b)を曲げて行う。



1. アイドルスピード調整 スケ12-1
2. タンクバルブ
3. CO 調整 スケ12-2

a. ファーストアイドル調整部  
b. オーバークラック防止調整部

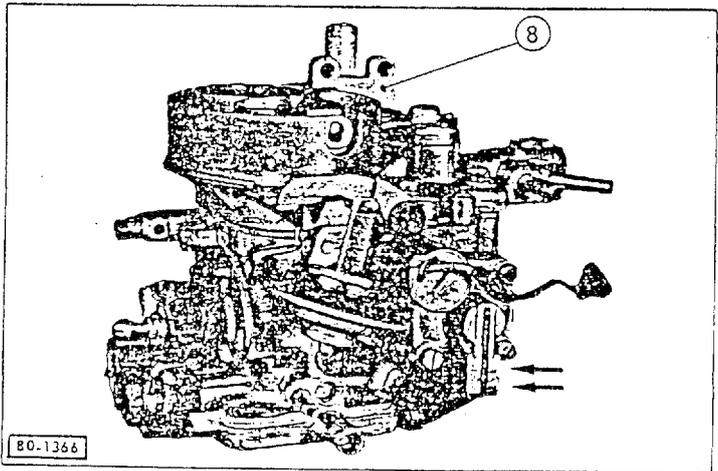
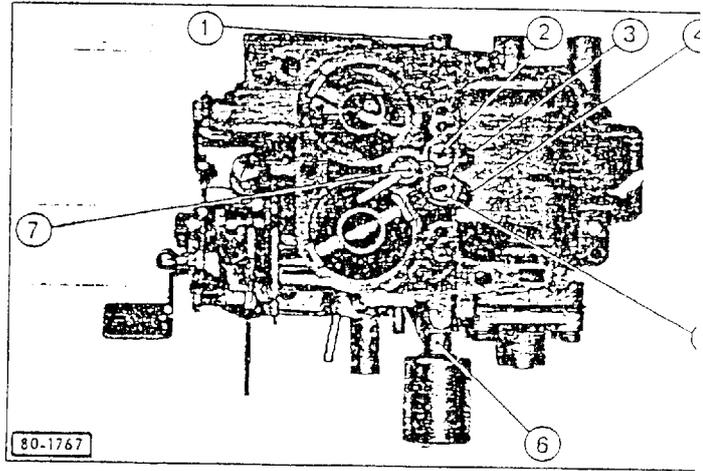
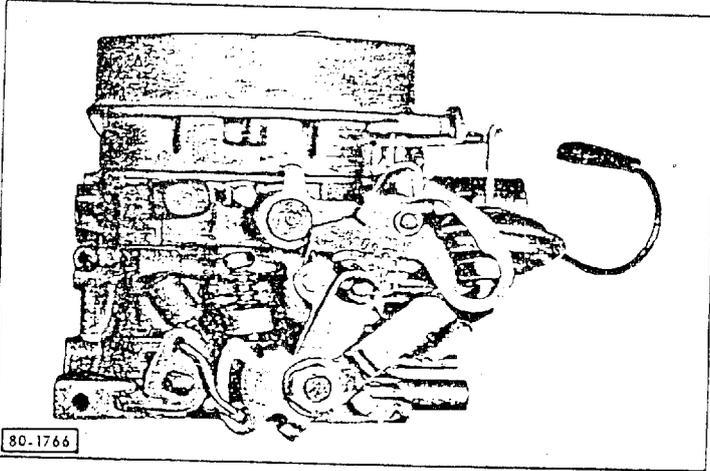


WEBER 917° JODGS 16/250 マーク W96-50 ('80 →)  
 ジェットノズ. コンピュート 917°  
 センターリバーブワイスは マカニルコンボ-ル

30 DGS 16/250, W96-50

- ベンチ=4 ボア
- メインジェット
- エアミクスチャージェット
- エアクリーンフィルター
- バリエーションジェット
- ホーンインジェクタ
- ホーンバルブの位置
- エコノジェット (カバー内)
- リッチエアインレット (カバー内)
- ニードルバルブ
- ジェット重量
- フォーク閉時のスロット開度
- バキウの50ml/s時のフォーク開度
- ジェットバルブの調整: ガスケット面から 6.5 mm

7°3124-	セコンダリー-
21	21
103 (4)	103 (3)
230 (5)	175 (2)
F74	F74
45 (6)	45 (1)
45 (7)	
No. 2 (→)	
200	65
	1.5
	11g
	1.35 ± 0.05 mm
	3.25 ± 0.25 mm



# アイドル調整 (WEBER)

重要: エンジンへのロスタバルバスターの調整は、マニュアル LPOULLU 2000 を  
使用する場合以外は絶対に行わない。

調整を行なう場合は、エンジン各部を正味に調整し、エアフィルタ-は清掃し  
ロードテスト等により充分暖機しておく。

- アイドルスピードの調整は スクリュー (5) で行なう。

- CO調整は スクリュー (1) で行なう。

調整値、アイドルスピード 850 ± 50 rpm

CO 0.1 % 以下

HC 50 ppm 以下

AIR カット時

1 ~ 1.5 %

- オバーフロー防止、アクチュエータの調整

エンジン回転中: フォークを -15° に引くと、アクチュエータは マニホバルバキラムによって  
作動し、フォークバタフライは 8.25 ± 0.25 mm 開く。

キャブリングを外した時: フォークを -15° に引いてキャブリングを、アクチュエータのオイルスにバキ  
ラムバルバを接続し、580 mm 以上の厚さをかき、アクチュエータの作動して  
フォークバタフライは 8.25 ± 0.25 mm 開く。

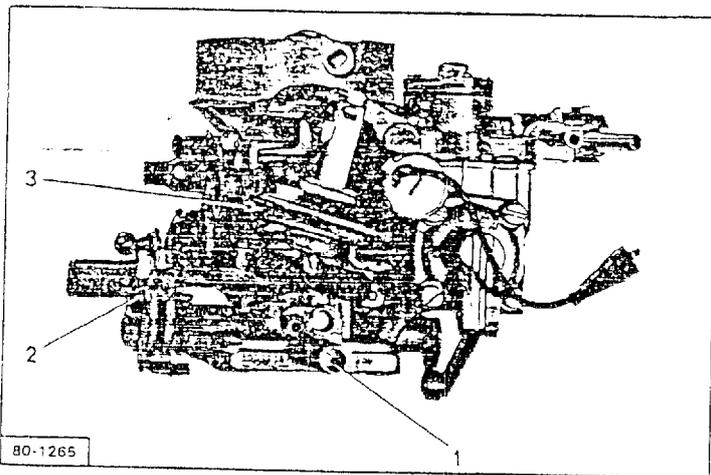
調整は プラスチック スクリュー (3) で行なう。

- ファーストアイドルの調整

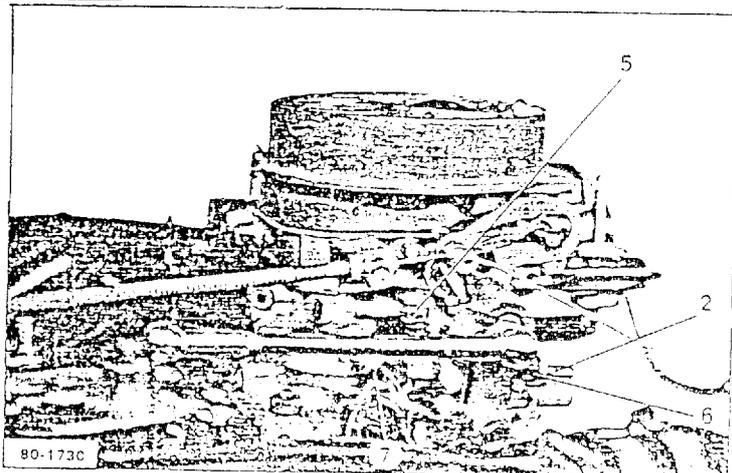
フォークを -15° に引いた時、17° のロスタバルバフライの下端とホークの直線  
の間は 1.35 ± 0.05 mm であること。

調整は ホークナット (6) をゆるめて スクリュー (2) で行なう。

- ガシポットの調整は ソリダスと同じ



- 1. CO調整 スクリュー -
- 2. ファーストアイドル調整 スクリュー -
- 3. オバーフロー アクチュエータ - スクリュー -
- 5. アイドル スクリュー -



ニューマチックエントラチメントデバイス (WEBER) 空気制御方式

この装置はフロアバルブ側に設置されている。

フロアバルブ側の燃料と空気は、メインジェット(7)及びエアジェット(5)によって計量されてエマルジョンチューブからベリフェイ(6)を経て噴出する。

このエントラチメントデバイスはこの時の空気の流入量を増減することにより、メインジェット(7)からの一定量の燃料に対して空気の量を変化させて混合気を濃厚にする。

この作動はマホールドバキラムによって行なわれ、エンジンの負荷に対応している。

作動

- 低負荷時: (図1) スロットバルブの部分開でマホールドバキラムが強い。

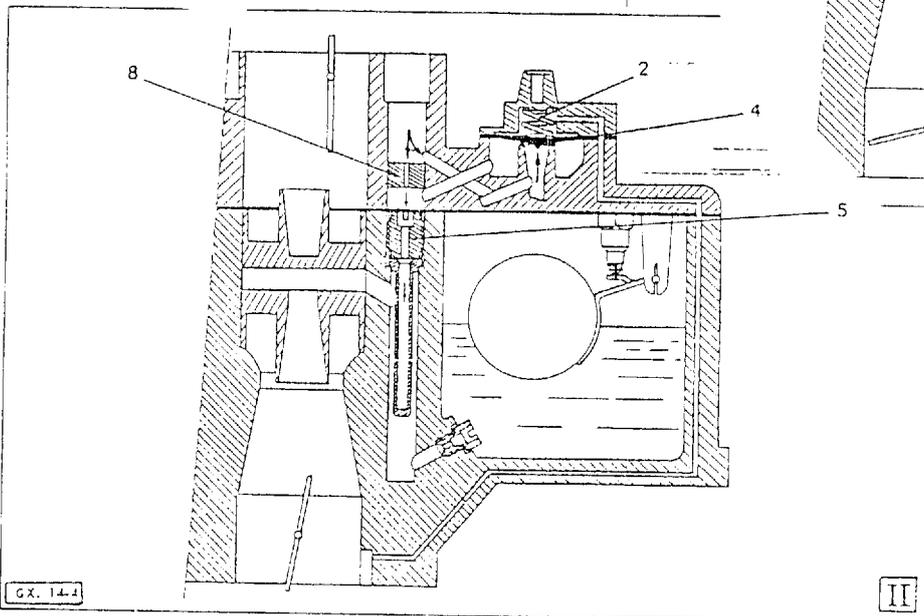
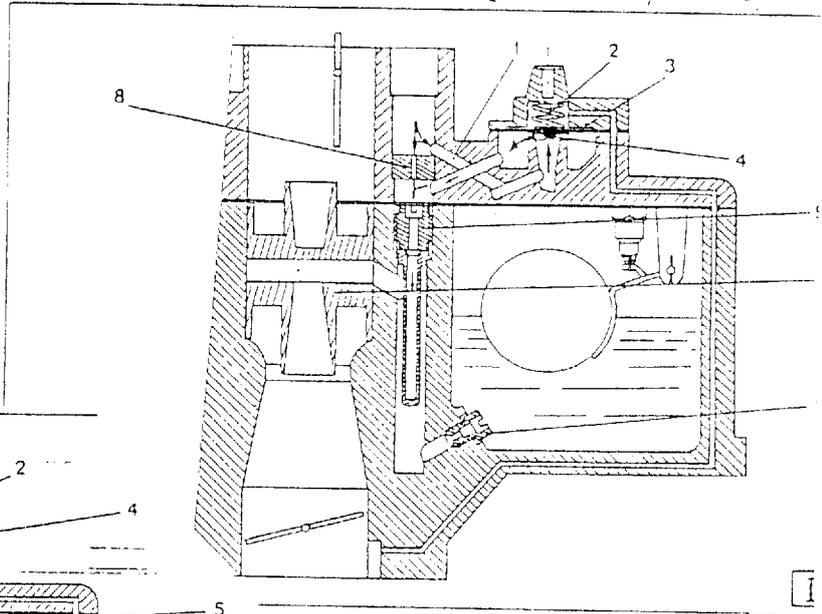
このバキラムはダイヤフラム(3)に作動して、スプリング(2)を圧縮し、バルブ(4)は引上げられて開く。

空気は径の小さい濃厚エアインレット(8)及びダイヤフラム(1)を通り、径の大きい希薄エアインレット(5)を通過する。

従ってエマルジョンチューブは一定の燃料に対して多く空気を吸入するので混合気は希薄となる。

- 高負荷時: (図2) スロットバルブが全開になると、マホールドバキラムは弱くなり、スプリング(2)によってバルブ(4)が下り、空気の流入を止める。空気の流入は径の小さい濃厚エアインレット(8)からのみとなり、エアインレット(5)を自由に通過してエマルジョンに達する。

従ってエマルジョンチューブは一定の燃料に対して少ない空気を吸入するので混合気は濃厚となる。



GX. 14-1

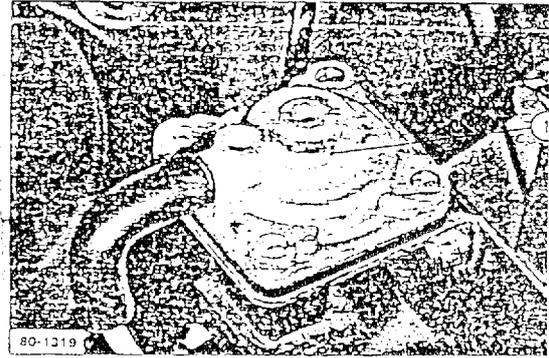
II

# エコスコーフ

この装置は、経済的な走行を目的に装着したもので、エンジンの燃費消費状態の変化をランプにより運転者に知らせ、燃費のよい走行が可能になるようになっています。

この装置は次の部品により構成されています。

- センサ (1) : エンジンルーム内左側に取付けられていて、スロットルの開度により変化するマニホウバキュームの検出を行い、負圧の変化を電位差の変化に換えて計器板上のランプを点滅させています。
- スイッチ : 右側のコンビネーションスイッチブロックにあって、この装置の電源のオン/オフを行います。
- ハイロッドランプ (2個) : 計器板上に黄色とオレンジ色の2個があり、点灯、消灯及び薄く点灯等によって燃費の状態を運転者に知らせます。F図参照。

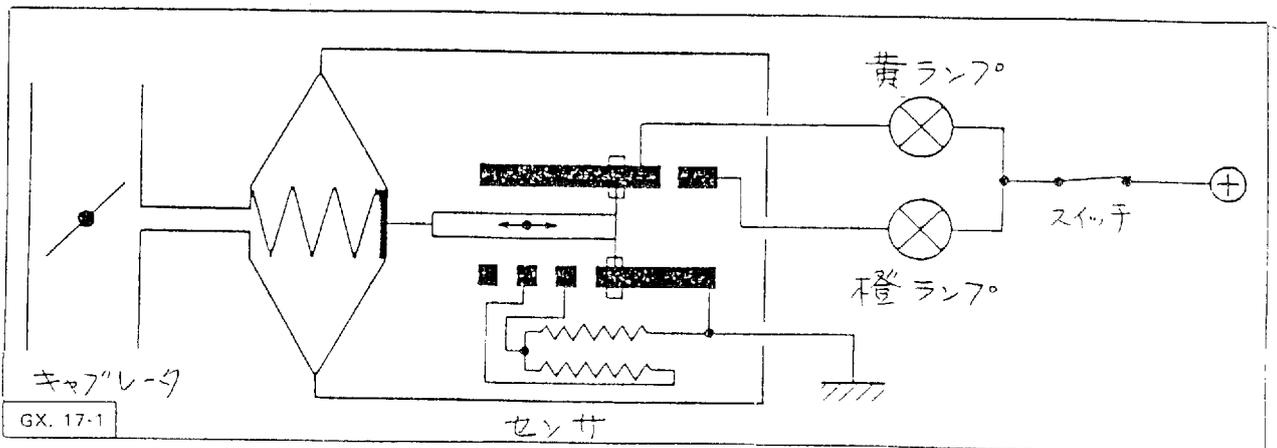


- コンビネーションスイッチ オン - エンジン停止 - エコスコーフスイッチ オン	
ランプ	
黄	橙

- 消えている
- (with light rays) 薄く点灯
- (with dots) やや濃く点灯
- (with shaded center) 点灯

エンジン回転中、エコスコーフスイッチ オン			
ランプ		バキューム mb	燃料消費
黄	橙	> 275	少
		250 ± 25	正常
		200 ± 50	やや大
		150 ± 50	大
		< 100	過大

## 回路図



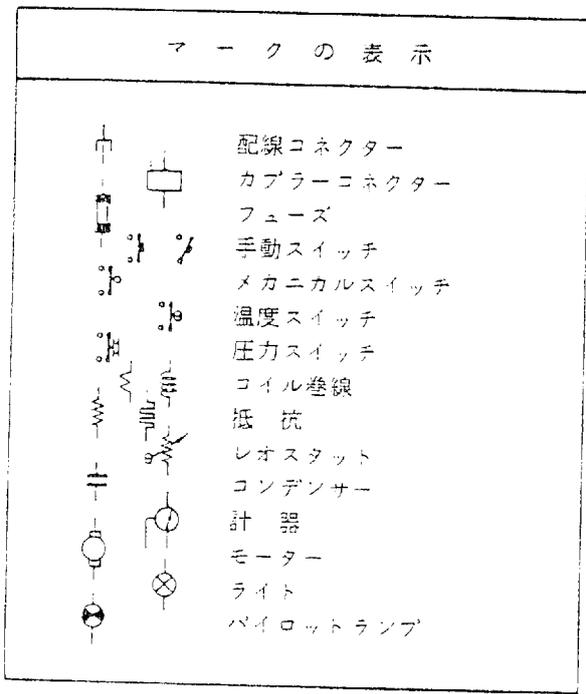
GX. 17-1

フューズ一覧表

電源	フューズ規格	色	保護回路
エンジンスイッチ 付	紫	16A	V.レギュレータ, アイドルカットソレノイド バックランプ, ハヤウインドミスタ ブローモーター
バッテリー, +  エンジンスイッチ 付	赤	16A	時計, ハザードランプ 計器類の電源, 照明 各ウオウンプランプ フューエルポンジ, タコメーター フォークボタンランプ ウインドワイパー, ウォッシュャ, 前後炎 ホーン, フラッシュャー, エコノスコープ
ライトスイッチ 付	緑	10A	サイドランプ, テールランプ, パイロットランプ, 各照明.
	黄	10A	(ハヤブカランプ) ライセンスランプ
バッテリー, +	白	10A	ストップランプ ルームランプ, トランクランプ シグナリャー

ワイヤハーネス記号

マーク各シ	フロント	GP	ハヤドア, 左
C	エンジン(オプション)	DP	ハヤドア, 右
D	故障診断灯	VS	フォークパイロットランプ
E	エコノスコープ	EC	トランクランプ
AR	ハヤ	MR	ハヤアース
P	ルームランプ		



カラーコード

Bc	: 白
Bl	: 青
Gr	: 灰
J	: 黄
Mr	: 茶
Mv	: 紫
N	: 黒
R	: 赤
Ve	: 緑

GSA LH 80→

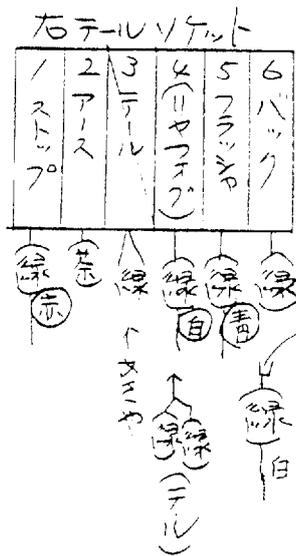
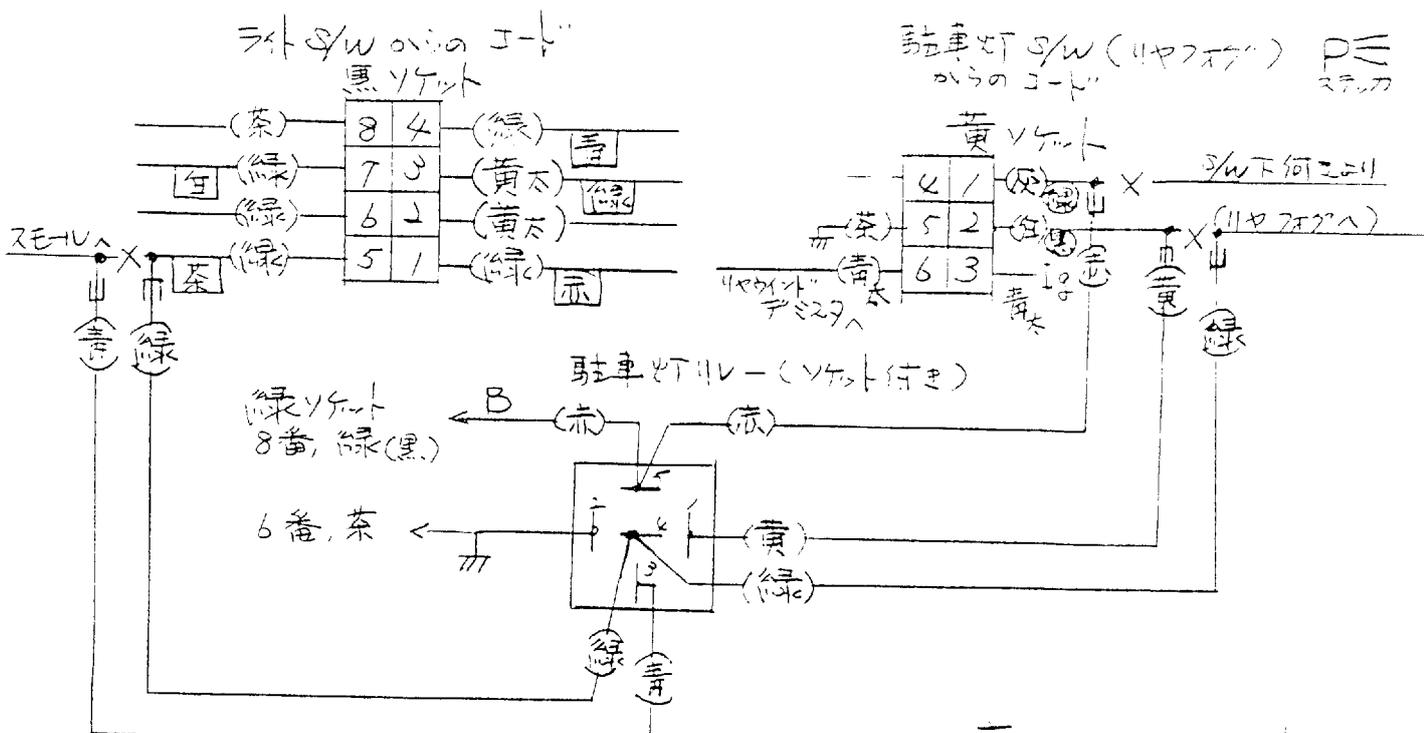
1	パーキングランプ, 右 ブレーキランプ, 右	52 47	46 11ヤウイットワイパー (両尺) スイッチ (4尺) 両尺ユニット	39 41
2	ヘッドランプ, 右	58, 54	エニスコープランプ	28
3	ホーン	32	47 計器板	
4	フロントフォグランプ (X3) 右	58	ウォッシュランプ	
5	サイドリアランプ (トコロン)	6	- バックリフター	15
6	フロントフォグランプ (X3) 左	57	- フォグランプ	16
7	ヘッドランプ, 左	51, 52	- トコロン フォグ (トコロン)	17
8	パーキングランプ, 左 ブレーキランプ, 左	61 45	- エンジン油温	18
9	オイルクーラー, レギュレーター (両尺)	8	- フォグランプ 最低	19
10	ノイズシールド	7	- エンジン油圧	22
11	サイドリアランプ (トコロン)	11	- 非常 "STOP"	23
12	エンジン油温 スイッチ	18	- LHM レベル	24
13	フロントブレーキパッド, 右	17-18	- フォグランプ	21
14	フロントブレーキパッド, 左	15-16	- 時計と照明	25-25
15	故障診断ソフト	27	- タクシー	26
16	11V (トコロン用)	4~6	- シルエット ライト	27
17	11V (フロントフォグ用) X3	53~55	- ドラム ライト	28
18	11V (リアフォグ用) X3	53~55	- タクシー ライト	66
19	エンジン油圧 スイッチ	22	- フォグランプ 照明	67
20	スターター	2~4	- フォグランプ	24
21	テストビュウ	25~30	- エニスコープランプ, 黄, 黄	27-27
22	TDC センサー	28	48 レスタター, ドラムとシルエット 照明	26
23	フォグウォッシュランプ ブレーキランプ	32-33	49 ブレーキランプ	47
24	ノイズシールド	30	50 スイッチユニット	
25	イグニッションコイル	29-30	- ウイットワイパーウォッシュ スイッチ	31~35
26	エニスコープ センサー	28	- ホーン スイッチ	32
27	72V ホックス	10-21-58-60-72	- 方向器 スイッチ	47~48
28	ウイットワイパーポンプ	31	- ライト スイッチ	51~55
29	LHM 油圧 スイッチ	23	- パーキングランプ	52, 55, 56
30	ブレーキライト (トコロン)	5	51 イグニッション モーター	69
31	LHM レベル スイッチ	24	52 イグニッション スイッチ	4-10-21-2
32	ウイットワイパーモーター	34~36	53 フォグランプ	32
33	リアフォグ	19~24	54 フォグランプ	20
34	バック スイッチ	10	55 ルーラー	25-26
35	エンジン油温 スイッチ (トコロン)	17	56 11ヤウイット テキス	12
36	フロントフォグ (トコロン)	6	57 11ヤウイット ワイパー 両尺ユニット	39~41
37	バックリフター	1	58 テールランプ 右	
38	ドラム スイッチ, 右	25	- スタック, テール ランプ	31-64
39	ドラム ランプ	23-24	- ブレーキランプ	48
40	リアフォグランプ	13, 67, 68	- バック ランプ	10
41	両尺ワイパーユニット	35, 36	- フォグ ランプ	60
42	スタック スイッチ	31	59 トランク ランプ スイッチ	22
43	ドラム スイッチ, 左	24	60 11ヤウイット ワイパー モーター	39-40
44	シグナライザー	69	61 ライト ランプ	65-66
45	ラジオ電源	68	62 トランク ランプ	22
46	キーボード スイッチ		63 テールランプ 左	
	11ヤウイット スイッチ	12	- スタック, テール ランプ	20-61
	バックリフター	44~46	- ブレーキランプ	46
	フロントフォグ スイッチ (X3)	57-58	- バック ランプ	9
	11ヤウイット スイッチ (X3)	60	- フォグ ランプ	59
			64 11ヤウイット ワッシュポンプ	42

(一部異名あり)

# CS 配線改善

## 駐車灯

リヤフックの S/W と純正 LLV- を使用する。



- (左) 4の2-ミナルは外して「テール」
- 3の2-ミナルをソケット4. に入る。
- (右) 4の2-ミナルは外して番号灯のソケットへ接続
- 3の2-ミナルをソケット4. に入る。
- ② 元フックランプの球(下)は S/W に取替える。

