

1 WICHTIGE SICHERHEITSHINWEISE

1-1 ALLGEMEINE BESCHREIBUNG

1. Schon allein die Vielzahl der Bauteile eines Kraftfahrzeuges stellt ein gewisses Gefahrenpotential dar. Neben dem ordnungsgemäßen Einbau der Teile sind auch korrekte Einstellungen erforderlich, um die Betriebssicherheit zu gewährleisten. Aus diesem Grund erfordert die Wartung und Reparatur von Kraftfahrzeugen umfassende Sachkenntnis.
2. Korrekte Servicemethoden und Reparaturverfahren sind sehr wichtig, nicht nur für die Sicherheit und Zuverlässigkeit eines Fahrzeuges, sondern auch für die Sicherheit des Wartungspersonals.
3. Die in diesem Handbuch erläuterten Verfahren und Vorgehensweisen beschreiben allgemein die vom Hersteller empfohlenen Techniken. Das Befolgen der hier gegebenen Anweisungen ist Voraussetzung für die Zuverlässigkeit des Fahrzeuges. Die Wartung und Reparatur von Fahrzeugen umfasst zahlreiche Arbeitstechniken. Darüber hinaus erfordern die diversen Arbeiten verschiedenste Verfahren, Werkzeuge und Bauteile.
4. Im Rahmen dieses Handbuches können unmöglich alle Techniken, Vorgehensweisen, Bauteile, Werkzeuge und Handgriffe erläutert werden, die für alle Arbeitsschritte erforderlich sind. Daher wird von jedem, der dieses Handbuch erhält, erwartet, dass er eine verantwortungsvolle Auswahl an Techniken, Werkzeugen und Ersatzteilen trifft, die für die ordnungsgemäße Wartung des defekten Fahrzeuges notwendig ist. Überdies muss er Verantwortung für seine Arbeit in Verbindung mit seiner eigenen Sicherheit übernehmen.
5. Das Handbuch wurde für ausgebildete Kfz-Mechaniker erstellt. Es sollten keine Arbeiten am Fahrzeug ausgeführt werden, wenn die hier beschriebenen Anweisungen nicht verstanden oder zugeordnet wurden.

1-2 WARNHINWEISE, VORSICHTSMASSNAHMEN UND ANMERKUNGEN

1. Mit den folgenden Begriffen sind Sicherheitshinweise betitelt, die sich auf die verschiedenen Risiken beziehen.

WARNUNG

- Unter **WARNUNG** sind Hinweise aufgeführt, die zur Sicherheit des Mechanikers und Umstehender unbedingt eingehalten werden müssen. Eine Nichtbeachtung hat Verletzungsgefahr zur Folge.

VORSICHT

- Unter **VORSICHT** sind Hinweise aufgeführt, die zur Vermeidung von Schäden und zur Gewährleistung einer einwandfreien Funktion der betroffenen Teile zu beachten sind.

HINWEIS

- Um die Arbeitsweise effektiv zu gestalten sind zusätzliche Anweisungen aufgeführt, die die Arbeitsweise in diesem Abschnitt betreffen.

1-3 ALLGEMEINE WARNHINWEISE

1-3-1 WARNUNG ZU DEN GESAMTEN WARTUNGS- UND REPARATURARBEITEN

1. Tragen Sie stets einen Augenschutz.
2. Sichern Sie ein aufgebocktes Fahrzeug stets mit Unterstellböcken ab.
3. Vergewissern Sie sich, daß der Zündschalter in der Position "AUS" steht, falls nicht ausdrücklich anders im Arbeitsschritt angegeben.
4. Ziehen Sie vor Arbeiten am Fahrzeug stets die Handbremse an.
5. Lassen Sie den Motor ausschließlich in einem gut belüfteten Raum laufen, um die Gefahr einer Kohlenmonoxid-Vergiftung zu verhindern.
6. Halten Sie bei laufendem Motor ausreichend Abstand zu sich bewegenden Bauteilen wie Lüfter und Riemen, damit keine Körperteile oder Kleidungsstücke erfasst werden.
7. Keinesfalls heiße Metallteile wie Kühler, Abgaskrümmer, Auspuff-Endrohr, Katalysator und Schalldämpfer berühren. Es besteht die Gefahr ernsthafter Verbrennungen. Die Teile vor der Arbeit ausreichend abkühlen lassen.
8. Rauchen Sie während der Arbeit am Fahrzeug nicht.
9. Legen Sie Ringe, Armbanduhren, Halsketten, Armbänder usw. vor der Arbeit ab und tragen Sie eng anliegende Kleidung, um Verletzungen zu vermeiden.
10. Kommen Sie nicht mit den Händen bzw. dem Werkzeug in die Nähe der Lüfterflügel! Der elektrische Lüfter am Kühler ist temperaturgesteuert und kann auch bei ausgeschalteter Zündung durch einen plötzlichen Temperaturanstieg zugeschaltet werden. Bei Fahrzeugen mit Klimaanlage kann der Lüfter durch Einschalten der Klimaanlage plötzlich zu arbeiten beginnen. Der elektrische Lüfter ist ebenfalls am Kondensator für die Klimaanlage montiert und beginnt immer dann zu drehen, wenn die Klimaanlage eingeschaltet wird. Deshalb sollten Sie vor Arbeiten unter der Motorhaube die elektrischen Lüftermotoren vom Bordnetz trennen.

2 ZUR VERWENDUNG DIESES HANDBUCHES

2-1 VORBEREITUNG WERKZEUGE

Wenn ein Spezialwerkzeug (SST), Werkzeug, Messinstrument, eine Fett- oder Ölsorte vor Durchführung des Arbeitsgangs vorbereitet werden müssen, werden diese in der Tabelle als vorzubereitende Werkzeuge zu Beginn einer Beschreibung aufgeführt. Allgemeine Werkzeuge, Heber und Inventar, das in jeder Werkstatt vorausgesetzt werden kann, werden normalerweise ausgelassen.

2-2 VORGEHENSWEISE BEIM AUSBAU UND EINBAU

1. Explosions-Zeichnungen zeigen den Einbauzustand des Bauteils.
2. Das Aufbringen einer Fett- oder Ölsorte sowie von Dichtmitteln sind in der Abbildung mit einem Pfeil markiert. Hinweise auf ein Anzugsmoment und auf Teilen, die nicht erneut verwendet werden dürfen sind ebenfalls aufgeführt. Die einzelnen Bauteile werden unter der entsprechenden Explosions-Zeichnung beschrieben.
3. Eine Liste der Ausbau- und Einbauverfahren befindet sich direkt unter der Abbildung mit den Bauteilen. Die Ausbauverfahren (Zerlegung), die Einbauverfahren (Montage) und die Ersatzteilnamen sind in der Reihenfolge von links beginnend aufgeführt. Der Buchstabe vor einem Ersatzteilnamen stimmt mit dem in der Abbildung/ entspr. Bauteil überein.
4. Beim Einbau (Montage) verfährt man im umgekehrten Sinn zum Ausbau (Zerlegung).

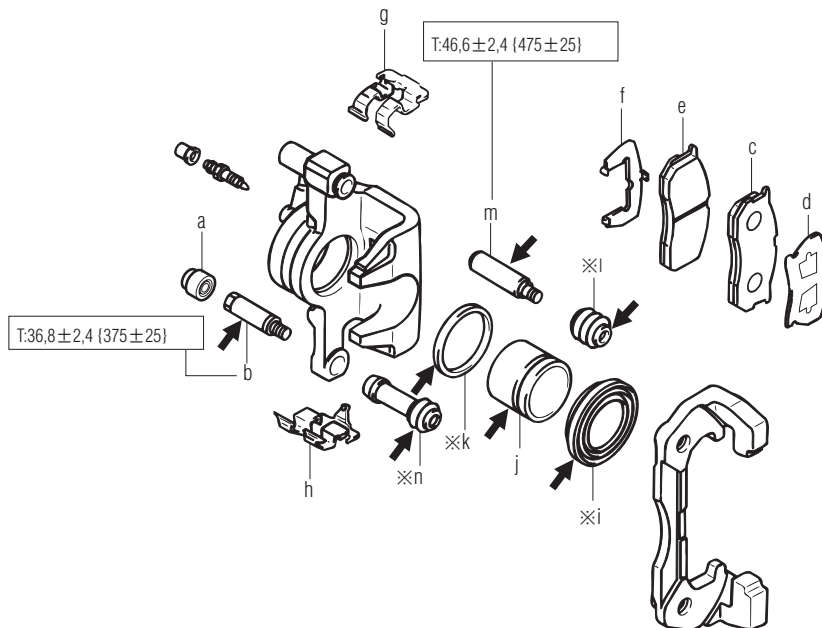
HINWEIS

- Nur in den Fällen, in denen der Einbau (Montage) nicht im umgekehrten Sinn zur Ausbau (Zerlegung) erfolgen kann, wird der Einbau (Montage) separat beschrieben.
5. Wenn eine spezielle Vorgehensweise in einem Arbeitsgang benötigt wird, ist die Nummer für Ausbau (Zerlegung) mit “▼▲” markiert. Weitere Erklärungen werden unter “Hauptpunkte zum Ausbau (Zerlegung)” oder “Hauptpunkte zum Einbau (Montage)” gegeben. Die Markierung “▼” weist auf eine “Hauptpunkte zum Ausbau (Zerlegung)” Zusatzinformation hin, während die Markierung “▲” “Hauptpunkte zum Einbau (Montage)” kennzeichnet.

A1-4

2-2-1- MUSTERBEISPIEL

(1) BAUTEILE



W13C5006S24

→ : Gummifett

※ : Nicht wiederverwendbares Teil

Einheit: Nm{kgf, ·cm}

(2) AUSBAU- UND EINBAU-VERFAHREN

- | | |
|--|-----------------------------------|
| 1 a Bolzenbuchse, Sattelführungsbolzen | 8 h Schuh, Bremsbelagführung |
| 2 b Bolzen, Sattelführung, Nr.1 | 9 i Manschette, Zylinder |
| ▲ 3 c Bremsbelag, Scheibenbremse, Nr. 2 | ▼ 10 j Kolben, Scheibenbremse |
| 4 d Distanzscheibe, Antiquietscheibe Nr. 1 | 11 k Kolbendichtung, Kolben |
| ▲ 5 e Bremsbelag, Scheibenbremse mit Indikator Nr. 1 | 12 l Manschette, Bolzen |
| 6 f Distanzscheibe, Antiquietscheibe Nr. 1 | 13 m Bolzen, Sattelführung, Nr. 1 |
| 7 g Schuh, Bremsbelagführung | 14 n Buchse, Sattelführung |

2-3 BESCHREIBUNG DER WARTUNGS-BEZUGSWERTE

Die benötigten Wartungs-Bezugswerte für Inspektionen und Wartungsarbeiten sind in fett gedruckten Buchstaben im Text als Sollwert und zulässiger Grenzwert beschrieben. Einzelheiten zu den Bezugswerten sind im Abschnitt "Erläuterung der Bezugswerte" aufgeführt.

2-4 NICHT IN DIESEM HANDBUCH AUFGEFÜHRTE ARBEITSCHRITTE

Die Beschreibung der folgenden grundlegenden Arbeitsschritte kann in diesem Wartungshandbuch weggelassen werden; bitte trotzdem während des tatsächlichen Arbeitsganges durchführen.

1. Arbeitsschritte zum Aufbocken und Anheben
2. Reinigung und Säuberung ausgebauter Teile -durchzuführen nach Bedarf
3. Sichtprüfung

2-5 ERLÄUTERUNG DER BEZUGSWERTE

SOLLWERT	Diese Markierung zeigt den Sollwert zum Zeitpunkt der Prüfung oder Einstellung.
GRENZWERT	Diese Markierung zeigt den Maximal- oder Minimalwert zum Zeitpunkt der Prüfung oder Einstellung.
ABWEICHUNG	Dieser Wert steht für die Differenz zwischen dem Maximalspiel und Minimalspiel.
WARNUNG	Dieser Hinweis macht auf mögliche Verletzungsgefahren für den Mechaniker oder umstehende Personen aufmerksam, für den Fall, dass es dem Mechaniker nicht möglich ist, die im Handbuch beschriebene Arbeitsweise anzuwenden.
VORSICHT	Dieser Hinweis macht auf mögliche Beschädigung des zu reparierenden Bauteils aufmerksam, für den Fall, dass es dem Mechaniker nicht möglich ist, die im Handbuch beschriebene Arbeitsweise anzuwenden.
HINWEIS	Ergänzende Erklärungen zur Erleichterung der Arbeiten werden so, getrennt von den übrigen Beschreibungen, angegeben. Durch Schwierigkeiten bei Messungen um Grenzwerte zu bestimmen werden in einigen Fällen, wenn Funktionsstörungen unwahrscheinlich sind, Grenzwerte für einfache Meßmethoden angegeben.

3 ABKÜRZUNGEN

Die Abkürzungen, die in diesem Handbuch verwendet werden, stehen jeweils für das Folgende.

ABKÜRZUNGEN	BEGRIFF	ABKÜRZUNGEN	BEGRIFF
2WD	Zweiradantrieb	LHD	Fahrzeug mit Linkssteuerung
4WD	Allradantrieb	LSPV	Lastabhängiger Bremskraftregler
ABS	Antiblockiersystem	MGC	Magnetkupplungsrelais
A/C	Klimaanlage	MP	Mehrzweck
AM 1	Relais ABS	M/T	Schaltgetriebe
AM 2	Relais heizbare Heckscheibe	N/A	Natürliche Belüftung
API	American Petroleum Institute	NOx	Stickoxide
A/T	Automatikgetriebe	OPT	Wahlweise
ATDC	Nach dem oberen Totpunkt	O/S	Übergröße
ATF	Automatikgetriebeflüssigkeit	PCV	Geschlossene Kurbelgehäuseentlüftung
Ay	Zusammengesetztes Bauteil	PR	Reifen-Tragfähigkeit
BTDC	Vor dem oberen Totpunkt	PTO	Antrieb
D-LOCK	Türverriegelung/Zentralverriegelung	RH	Rechte Seite
DLC	Diagnosestecker	RHD	Fahrzeug mit Rechtssteuerung
DLI	Verteilerlose Zündanlage	RR	Hinten / Fond
DVS system	Daihatsu Vehicle Stability System	S/A	Bauteil aus fest verbundenen Einzelteilen
DVVT	Dynamische, variable Verteilersteuerung	SAE	Society of Automotive Engineers
EBD	Electronic Brake force Distribution /ABS	SFR	Zünder
ECU	Elektronisches Steuergerät	SIO	Diagnose-Schaltkreis
EFI	Elektronische Kraftstoffeinspritzung	SST	Spezialwerkzeug
EGR	Abgasumluft System	STD	Standard
EPS	Elektronische Servolenkung	SW	Schalter
ESA	Elektronische Zündverstellung	T	Anzugsmoment
EX	Abgas	T/C	Abgasturbolader
F/L	Schmelzstreifensicherung	TAIL	Schluss-/Rückleuchten
FR	Vorn	TDC	Oberer Totpunkt
G sensor	Schwerkraft-Sensor	U/S	Untergröße
GND	Karosseriemasse	VSV	Unterdruckschaltventil
HC	Kohlenwasserstoff	VTV	Unterdruckübertragungsventil
H/L	Fernlicht/Abblendlicht	W/	Mit
IG	Zündung	Ⓑ	Bolzen
IN	Ansaugung/Einlaß	Ⓢ	Schraube
ISC	Leerlaufdrehzahlregelung	Ⓝ	Mutter
ITC	Integrierte Timersteuerung	Ⓦ	Unterlegscheibe
LED	Leuchtdiode	©	Clip
LH	Linke Seite		

4 EINHEIT

Nachfolgend sind die SI Einheiten (internationales Einheitssystem) aufgelistet. (Die bisher gültigen Einheiten sind ebenfalls angegeben).

Beispiel: $33,25 \pm 13,25 \text{ N} \cdot \text{m}$ $\{340 \pm 135 \text{ kgf} \cdot \text{cm}\}$

4-1 NEUE EINHEIT AUFGRUND DER EINFÜHRUNG DER SI-EINHEIT

- Die SI-Einheit ist ein internationales Einheitensystem, das geschaffen wurde, um die Kommunikation im Bereich Technologie behutsam voranzutreiben, indem frühere Einheitensysteme, die international unterschiedlich waren, vereinheitlicht wurden, so dass es einen Wert pro Einheit gibt. Der Sollwert ist in Übereinstimmung mit dem SI-Einheitensystem in diesem Wartungshandbuch beschrieben.

Gegenstand	SI-Einheiten	Gebräuchliche Einheiten	Umrechnungstabelle
Kraft	N	kgf	1 kgf = 9,80665 N
Drehmoment	N · m	kgf · cm	1 kgf · cm = 0,0980665 N · m
Druck	kPa	kgf/cm ²	1 kgf/cm ² = 98,0665 kPa
		MmHg	1mmHg = 0,133322 kPa
Federkonstante	N/mm	kgf/mm	1 kgf/mm = 9,80665 N/mm
Volumen	ℓ	cc	1000cc = 1ℓ
Kraft	kW	PS	1 PS = 0,735499 kW

5 ALLGEMEINE WARTUNGSANWEISUNGEN

1. Kotflügelabdeckungen, Sitzabdeckungen und Bodenteppiche verwenden, so dass das Fahrzeug nicht schmutzig oder verkratzt wird.
2.
 - (1) Wenn nur der vordere oder hintere Teil eines Fahrzeugs aufgebockt wird, sicherstellen, dass Keile vor die Räder gelegt werden, um ein sicheres Arbeiten zu gewährleisten.
 - (2) Aufgebockte Fahrzeuge müssen an den angegebenen Stellen mit Unterstellböcken abgestützt werden.
 - (3) Wenn das Fahrzeug angehoben worden ist, sicherstellen, dass die Gabel der Hebebühne an die angegebene Stelle gesetzt wird, und anheben. Nach dem Anheben sicherstellen, dass Sicherungsvorrichtungen verwendet werden.
3. An- und Abklemmen der Batterieklemme
 - (1) Bevor Elektroarbeiten durchgeführt werden, sicherstellen, dass die Masseklemme vom Minuspol (–) der Batterie getrennt wird.
 - (2) Vor dem Abklemmen des Massekabels vom Minuspol (–) der Batterie sicherstellen, dass der Störungscode des EFI-Systems ausgelesen wird, falls vorhanden.
 - (3) Nach erneutem Anklemmen des Massekabels an der Batterie die Uhr stellen bzw. die Festsender des Radios wieder programmieren, falls Uhr oder Radio vorhanden sind.
 - (4) Falls es notwendig wird, die Stromversorgung der Batterie zur Durchführung von Prüfungen und Reparaturen abzuklemmen, immer zuerst das Massekabel vom Minuspol (–) der Batterie trennen.
 - (5) Zur Vermeidung von Schäden an den Batteriepolen, zunächst die Klemmenmutter lockern und das Massekabel dann gerade nach oben abziehen. Keinesfalls die Anschlussklemme drehen oder abhebeln.
 - (6) Sicherstellen, dass bei Schwierigkeiten ein Batterieklemmenabzieher (handelsüblich erhältlich) verwendet wird, um das Massekabel vom Minuspol der Batterie zu lösen.
 - (7) Die Batteriepole oder die Massekabelklemmen mit einem Tuch reinigen. Niemals eine Feile oder andere Schleifmittel verwenden.
 - (8) Die Kabelklemmen nach dem Lösen der Muttern an den Batteriepolen befestigen und die Muttern nach der Montage festziehen. Auf die Klemmen der Batteriepole niemals mit einem Hammer oder etwas ähnlichem schlagen.
 - (9) Nicht vergessen, die Abdeckung der Plusklemme (+) wieder korrekt aufzusetzen.
4. Reparaturen am Kraftstoffsystem
 - (1) Nicht in der Nähe von offenem Feuer arbeiten.
 - (2) Vor dem Lösen der Kraftstoffleitung einen geeigneten Behälter oder einen Putzlappen unter dem Anschlussbereich platzieren.
 - (3) Vor dem Lösen der Kraftstoffleitung den Tankverschluß abschrauben, um den Druck im Kraftstofftank abzubauen.
 - (4) Beim Lösen oder Lockern von Hohlschrauben oder Überwurfmutter der Kraftstoffleitungen mit einem Tuch o.ä. verhindern, das Kraftstoff herausspritzt.
 - (5) Anschlüsse mit dem vorgeschriebenen Drehmoment festziehen.
 - (6) Die angegebenen Clips an jedem Anschluß anbringen.
5. Spezialwerkzeuge einsetzen, um einen effizienten Arbeitsablauf und Genauigkeit zu gewährleisten.

6. AUSBAU, ZERLEGUNG

- (1) Bei Arbeitsgängen an schwer zugänglichen Stellen, sollten Markierungen dort angebracht werden, wo sie keinen Einfluß auf die Funktion haben, so dass sich die Montage einfach gestaltet.
- (2) Bei jedem Ausbau von Teilen den Zustand prüfen, in dem sie sich eingebaut befanden, Verformung, Bruch, Unebenheit oder Vorhandensein von Riefen.
- (3) Die ausgebauten Teile in Reihenfolge anordnen und unterteilen in eine Gruppe die ersetzt wird und eine andere die wiederverwendet werden.
- (4) Jedes wiederverwendete Teil sollte ausreichend gereinigt werden.

7. PRÜFUNG UND MESSUNG VON TEILEN

- (1) Ausführliche Prüfung und Messung sollte nach Bedarf für die Teile durchgeführt werden, die wiederverwendet werden sollen.

8. EINBAU, MONTAGE

- (1) Die noch verwendbaren Teile gemäß der korrekten Vorgehensweise und unter Beachtung des angegebenen Sollwerts (Wert für die Einstellung, Anzugsmoment) montieren.
- (2) Beim Austausch von Teilen Originalteile verwenden.
- (3) Sicherstellen, dass Dichtungsmasse und Fett an den jeweiligen Stellen aufgebracht werden.
- (4) Sicherstellen, dass neue Dichtungsringe, Dichtungen oder ähnliches, Splinte usw. verwendet werden.
- (5) Bei Verwendung von Dichtungsschrauben die angegebene Flüssigdichtung und die Dichtungsversiegelung verwenden.
- (6) Die angegebene Schraube und Mutter verwenden. Wenn nicht anders angegeben, sollte die Seite für die ein Anzugsmoment angegeben ist bis zum vorgeschriebenen Wert mit einem Drehmomentschlüssel festgezogen werden. Um zu verhindern, dass das Gegenstück mitdreht, Ring- oder Hakenschlüssel verwenden.

9. EINSTELLUNG, ÜBERPRÜFUNG VON ARBEITSSCHRITTEN

- (1) Mit dem angegebenen Wartungs-Sollwert durch Verwendung einer Messlehre oder eines Testers einstellen.

10. HANDHABUNG VON SCHLÄUCHEN oder ähnlichem.

- (1) Sicherstellen, dass der Kraftstoffschlauch, Wasserschlauch oder ähnliches nach dem Einbau richtig sitzen nicht herauszurutschen können oder undicht sind.
- (2) Darauf achten, dass beim Ausbau des Kraftstoffschlauches kein Kraftstoff auf benachbarte Teile tropft. (Besondere Vorsicht sollte bei Gummilagerungen des Motors oder ähnlichen Teilen gelten, da die Möglichkeit besteht, dass das Material durch den Kontakt mit Kraftstoff schneller verschleißt.)

11. AUSBESSERUNG

- (1) Wenn eine Schraube oder ähnliches während des Verschraubens der Karosserie oder ähnlichen Arbeiten ausgebaut wird, sollte der Kratzer an der lackierten Oberfläche auf Karosserie und Schraube entsprechend der Karosseriefarbe repariert werden.

A1-10

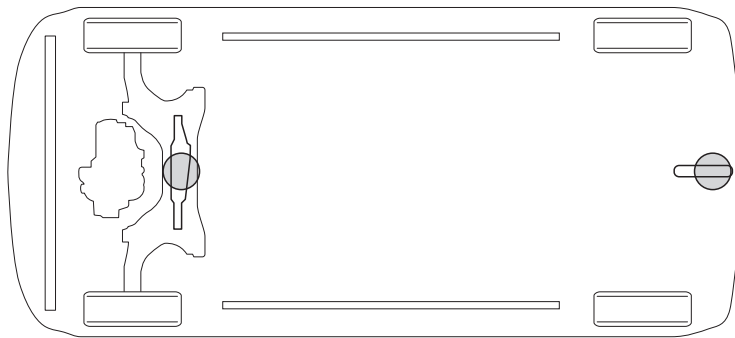
6 ANSATZPUNKTE FÜR WAGENHEBER UND UNTERSTELLBÖCKE

6-1 ANSATZPUNKTE FÜR WAGENHEBER

VORSICHT

- Das Fahrzeug muß immer auf einer horizontalen und ebenen Fläche aufgebockt werden.
- Das Fahrzeug niemals vorne und hinten gleichzeitig aufbocken.
- Sicherstellen, dass der Wagenheber so angesetzt wird, dass der Stoßfänger nicht beschädigt wird.

● = Ansatzpunkte

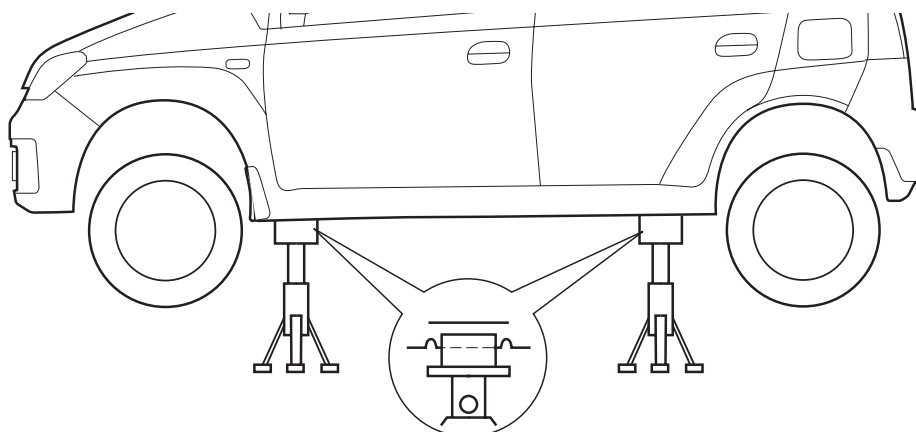
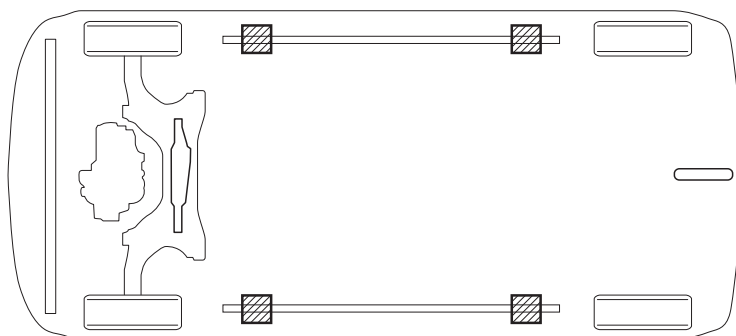


6-2 ANSATZPUNKTE FÜR UNTERSTELLBÖCKE

VORSICHT

- Das Fahrzeug nicht an anderen als den angegebenen Punkten aufbocken.

 = Ansatzpunkte für Unterstellböcke



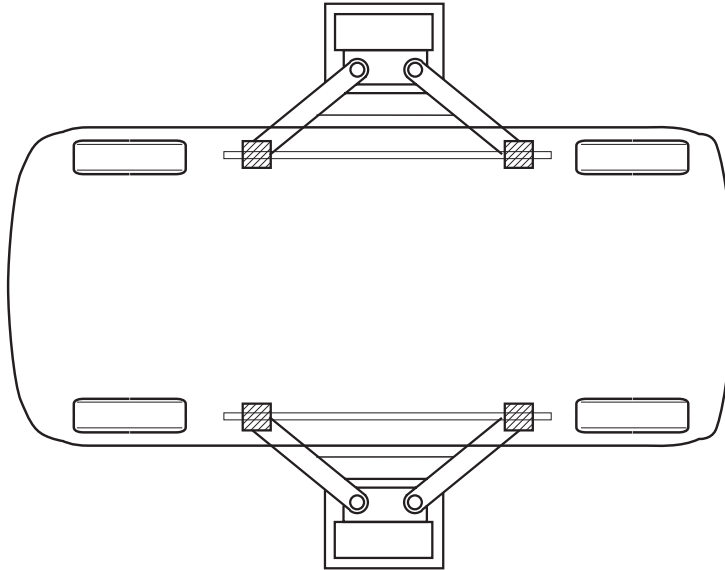
7 ANSATZPUNKTE FÜR HEBEBÜHNEN

VORSICHT

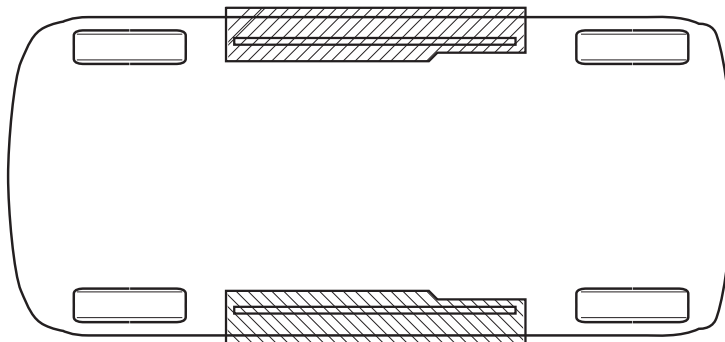
- Front-Ansicht: Die Stützblöcke einer zweiarmigen Hebebühne, wie in der Abbildung auf der vorherigen Seite gezeigt, auf die Ansatzpunkte für Unterstellböcke ausrichten.
- Heck-Ansicht: Die Stützblöcke einer zweiarmigen Hebebühne, auf die hintere Feder ausrichten, wie in der Abbildung unten gezeigt.

- SCHWINGARMTYP

 = Ansatzpunkte für Hebebühnen



- PLATTENTYP



8 ANWEISUNGEN ZUM ABSCHLEPPEN

8-1 ABSCHLEPPEN MIT SEIL (NUR IM NOTFALL)

Die Feststellbremse lösen, die Zündung auf Stellung ACC stellen und den Wählhebel in Neutralstellung bringen.

VORSICHT

- Niemals mit einem Seil abschleppen, wenn das Motor- und/oder Antriebssystem defekt zu sein scheint.
- Bei der Fahrt mit abgestelltem Motor nimmt die Bremskraft ab, da die Bremskraftverstärkung nicht funktioniert. Das Bremspedal muss stärker als gewöhnlich betätigt werden.
- Für Fahrzeuge mit Automatikgetriebe sicherstellen, dass immer ein Tieflader verwendet wird.

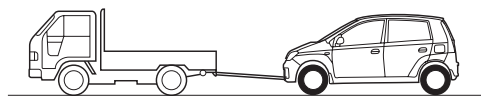
8-2 EINSATZ EINES TIEFLADERS

Das Fahrzeug mit angezogener Feststellbremse transportieren und das Fahrzeug sicher befestigen.

VORSICHT

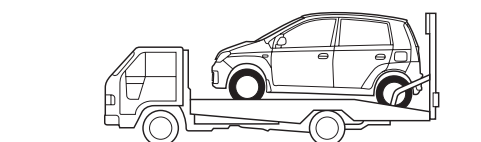
- Sicherstellen, dass das Fahrzeug mit einem Tieflader transportiert wird, wenn das Motor- und/oder Antriebssystem defekt zu sein scheint.

Abschleppen mit dem Abschleppseil



L21S5016ET10

Transport auf einem Tieflader



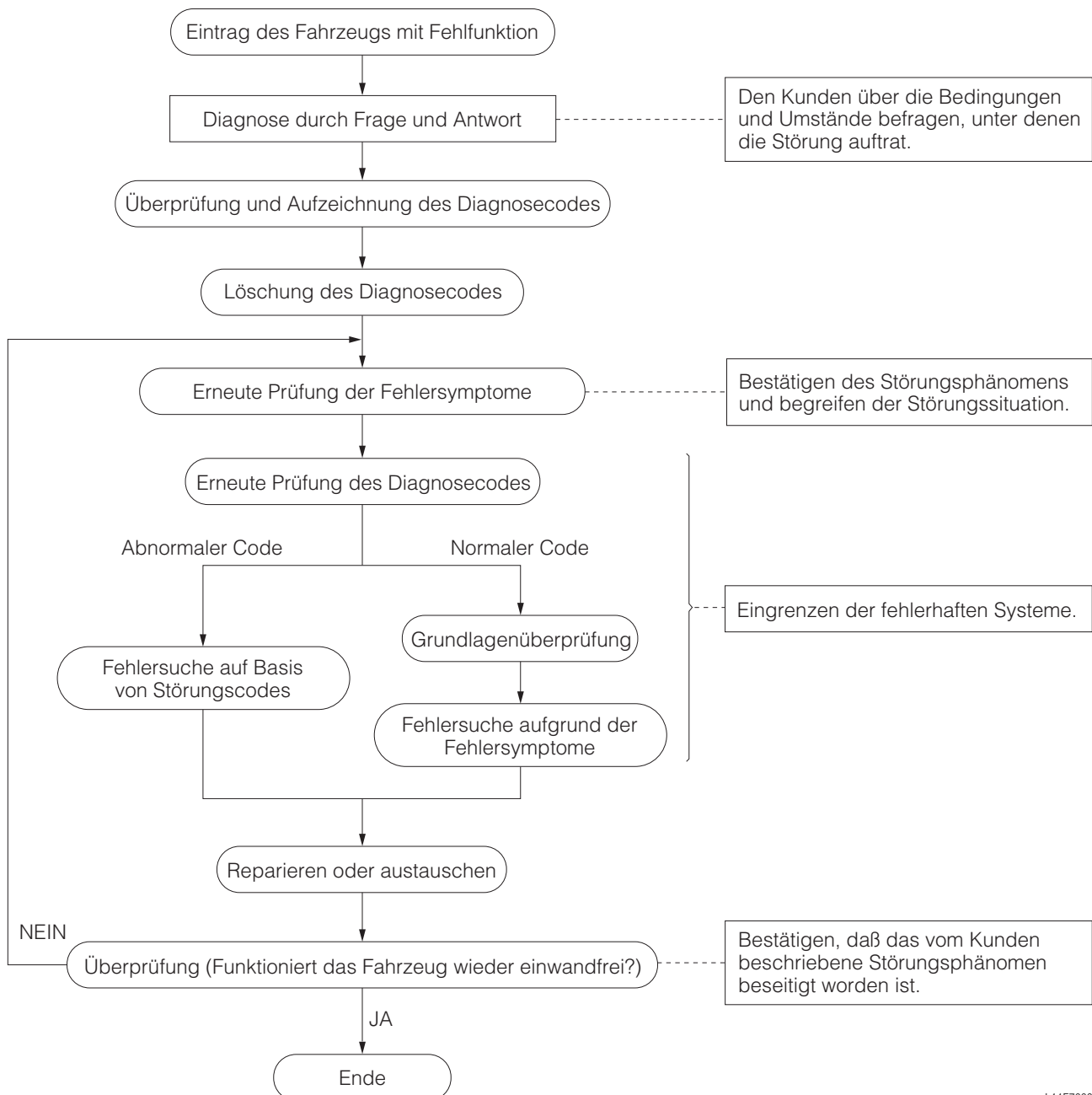
L21S5017ET10

9 DIAGNOSEANWEISUNGEN

9-1 DIAGNOSE

9-1-1 DURCHFÜHRUNG DER DIAGNOSE

1. Jedes ins Fahrzeug eingebaute elektronische Steuersystem ist ein wichtiges Hilfsmittel bei der Durchführung einer Fehlersuche. Ebenso verfügen diese Systeme über Selbstdiagnosefunktionen, um das defekte Teil in dem entsprechenden System zu prüfen. Eine Batteriepufferung (die Funktion der Stromquelle für den Störungscode-Speicher wird auch dann gewährleistet, wenn die Zündung ausgeschaltet ist) ist für die Selbstdiagnosefunktion des elektronischen Steuersystems eingerichtet und ist so konstruiert, dass der Störungscode in jedem System gespeichert wird. Da die Funktion des Störungscode-Speichers bei jedem System anders ist, sollte die Überprüfung/Löschung des Codespeichers entsprechend der richtigen Arbeitsverfahren erst nach der Prüfung der eingebauten Störungscode-Speicherfunktion durchgeführt werden.



9-1-2 SYMPTOMÜBERPRÜFUNG

1. Bei der Durchführung der Fehlersuche muss das Phänomen selbst überprüft werden, um der Ursache auf den Grund zu gehen. Zu diesem Zweck ist es unerlässlich, das Störungsphänomen aufgrund der Informationen vom Kunden zu reproduzieren, ähnliche Umstände und Umgebung zu schaffen wie die, durch die Störungen aufgetreten sind. Bei vom Kunden beschriebenen Phänomenen, die sich schlecht reproduzieren lassen, ist es notwendig, Umstände zu simulieren, die so nah wie möglich an die ursprünglichen Störumstände heranreichen (Straßenzustand, Wetterbedingungen, Fahrtbedingungen). Zu diesem Zweck ist es äußerst wichtig, zu versuchen, das Störungsphänomen beharrlich zu reproduzieren, indem externe Faktoren, wie z.B. Vibration (bewegen von Kabelbäumen und Relais mit der Hand), Hitze (Einblasen von Warmluft), Wasser (Einbringen von Feuchtigkeit) hinzugefügt werden. Während das Störungsphänomen reproduziert wird, ist es wichtig, vor und nach der Bestätigung der Störung die angezeigten Diagnosecodes zu überprüfen. Die Überprüfung ob der Code, der vor der Bestätigung ausgegeben wurde, der gleiche ist oder nicht, ist auch ein wichtiger Schritt zum Eingrenzen der Störquelle.

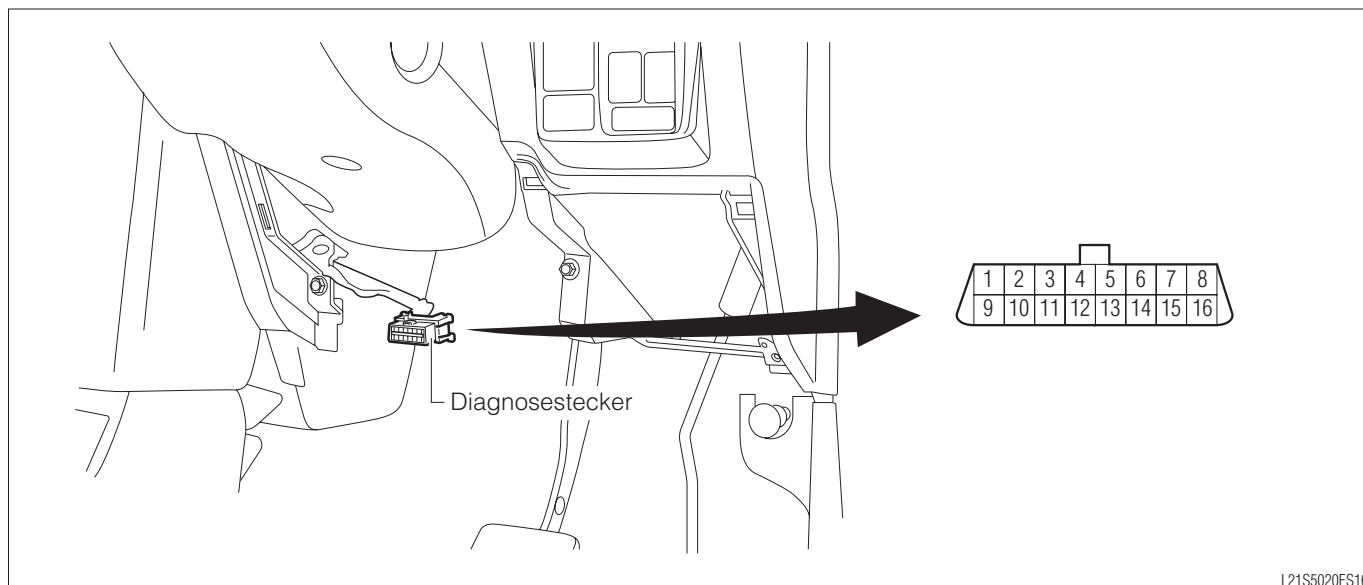
9-1-3 ANALYSE DES KUNDENPROBLEMS

1. Bei einem Fahrzeug, bei dem Fehlfunktionen auftreten, zuerst das Störungsphänomen prüfen, dann die Ursache herausfinden und die Ursache beseitigen. Es besteht die Möglichkeit, dass das Fahrzeug nicht wieder normal funktioniert, auch wenn viele Arbeitsschritte durchgeführt werden, ohne der Ursache auf den Grund zu gehen. Die Frage nach Problemen dient dem Sammeln von Informationen vom Kunden vor der Prüfung des Störungsphänomens und ist ein wichtiger Hinweis für den Versuch die Störung zu wiederholen. Bei der Frage nach Problemen ist es notwendig, sich auf die Dinge zu konzentrieren, die mit der geschilderten Störung zusammenhängen, so dass gesammelte Informationen bei der Frage nach Problemen eine nützliche Referenz für die Fehlersuche werden.

A1-16

10 DIAGNOSESTECKER

10-1 ANORDNUNG DER KLEMMEN DES DIAGNOSESTECKERS



Nr.	Klemmencode	Nr.	Klemmencode
①	BAT(DS- 21)	⑨	—
②	—	⑩	SIO(DS- 21)
③	—	⑪	—
④	T(ECU)	⑫	E (Signalmasse)
⑤	T(EFI)	⑬	E (Karosseriemasse)
⑥	—	⑭	TS (EPS)
⑦	—	⑮	—
⑧	REV	⑯	VF

10-2 ANSCHLUSSMETHODE FÜR DEN DIAGNOSESTECKER

Herstellung einer Verbindung durch Anschließen des Prüfkabels für das Motorsteuersystem (SST) an den Diagnosestecker. Die Systemprüfung für jedes System durch Verwendung der Kurzschlussklemme (SST), der Klemme für die Ermittlung der Motordrehzahl und der Klemme für die VF-Ausgangsüberwachung (SST).

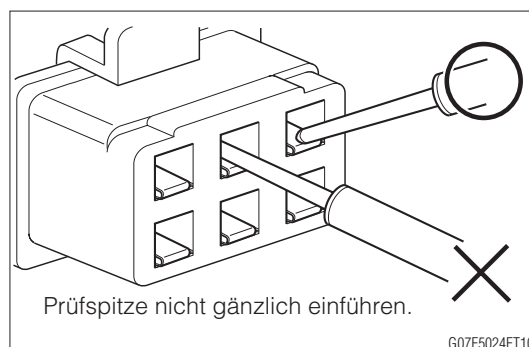
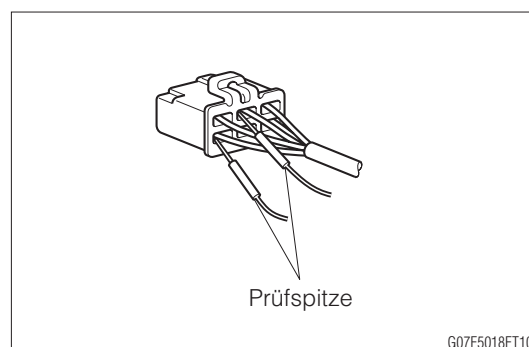
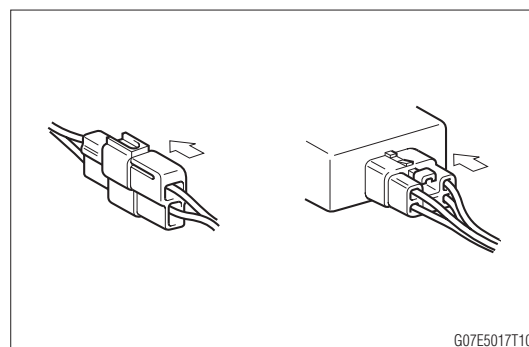
10-3 ANSCHLUSSMETHODE FÜR JEDES SYSTEM

1. Diagnosecodeausgabe für Motorsteuersystem
: Kurzschluss zwischen T(EFI) - E
2. Funktionsüberprüfung O2 Sensor für Motorsteuersystem
: Messen zwischen VF - E
3. Motordrehzahlprüfung des Motorsteuersystems
: Messen zwischen REV - Karosseriemasse
4. Diagnosecodeausgabe für Automatikgetriebe-System
: Kurzschluss zwischen T(ECU) - E
5. Diagnosecodeausgabe für ABS-System
: Kurzschluss zwischen T(ECU) - E
6. Diagnosecodeausgabe für Airbag-System
: Kurzschluss zwischen T(ECU) - E
7. Funktionsüberprüfung Karosserie-Integrationssteuerung
: Kurzschluss zwischen T(ECU) - E
8. Diagnosecodeausgabe für Wegfahrsperre
: Kurzschluss zwischen T(ECU) - E
9. Diagnosecodeausgabe für EPS-System
: Kurzschluss zwischen T(ECU) - E

11 ANWEISUNGEN ZUR SYSTEMPRÜFUNG

11-1 ANWEISUNGEN ZUM UMGANG MIT DEM STECKVERBINDER

1. Das Anschließen und Abklemmen des Steckverbinders und jeder Klemme sollte grundsätzlich nur nach dem Abklemmen des Minuspols der Batterie erfolgen. Es kann jedoch sein, dass der Störungscode gelöscht wird, wenn der Minuspol der Batterie abgeklemmt wird, so dass der Störungscode bei Bedarf zuerst bestätigt werden sollte, bevor der Minuspol der Batterie abgeklemmt wird.
2. Sicherstellen, dass der Steckverbinder gelöst wird, indem nicht am Kabelbaum sondern am Gehäuse des Steckverbinders selbst gezogen wird, wobei die Verriegelungsklaue des Steckverbinders gelöst sein muss. Beim Anschließen diesen so lange zusammendrücken, bis er hörbar einrastet.
3. Beim Anhalten einer Prüfspitze an den Steckverbinder, diesen von der Rückseite des Steckers (Kabelbaum) anhalten.
4. Bei Objekten, bei denen der Zugriff von der Rückseite nicht möglich ist, wie z.B. bei wasserdichten Steckern, sollte die Prüfspitze vorsichtig eingeführt werden, ohne dabei etwas zu verbiegen.
5. Die Klemme des Steckverbinders niemals direkt mit der Hand berühren.
6. Sorgfältig darauf achten, keinen Kurzschluss durch das Berühren zweier Prüfspitzen zu verursachen, wenn Spannung an der Prüfspitze anliegt.



11-2 PRÜFVERFAHREN FÜR KABELBAUM UND STECKVERBINDER

Die Prüfung des Kabelbaums und des Steckverbinders in der Unterscheidungssystemprüfung in Übereinstimmung mit den folgenden Punkten durchführen.

11-2-1 DURCHGANGSPRÜFUNG

1. Den Steckverbinder des entsprechenden Kabelbaums auf beiden Seiten entfernen.
2. Den elektrischen Widerstand zwischen der entsprechenden Klemme des Steckverbinders an beiden Enden messen.

SOLLWERT: Nicht mehr als $1\ \Omega$

VORSICHT

- Den elektrischen Widerstand messen während der Kabelbaum leicht auf und ab bzw. rechts und links bewegt wird.

HINWEIS

- Im Falle einer Unterbrechung ist es selten, dass die Unterbrechung in der Mitte der Verkabelung liegt, der Großteil der Unterbrechungen liegt in der Nähe des Steckverbinders. Besonders den Steckverbinder des Sensorteils sorgfältig prüfen.

11-2-2 KURZSCHLUSSPRÜFUNG

1. Den Steckverbinder des entsprechenden Kabelbaums auf beiden Seiten entfernen.
2. Den elektrischen Widerstand zwischen der entsprechenden Klemme des Steckverbinders und des Karosserie-Masseanschlusses messen. Zusätzlich zum oben genannten die Prüfung mit dem Steckverbinder auf jeder Seite durchführen.

SOLLWERT: Nicht weniger als $1\ M\Omega$

VORSICHT

- Den elektrischen Widerstand messen, während der Kabelbaum leicht nach oben und unten und nach rechts und links bewegt wird.
3. Den elektrischen Widerstand zwischen den Klemmen im selben Steckverbinder mit dem Steckverbinder der entsprechenden Klemme messen (außer zwischen den jeweiligen Stromversorgungs- und Erdungsleitungen). Zusätzlich zum oben genannten die Prüfung am Steckverbinder auf beiden Seiten durchführen.

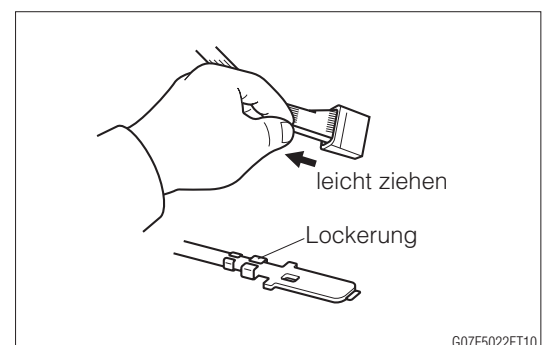
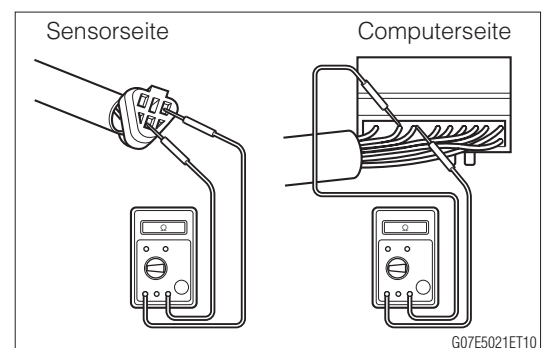
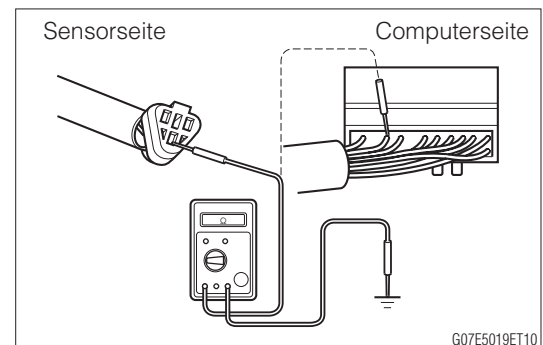
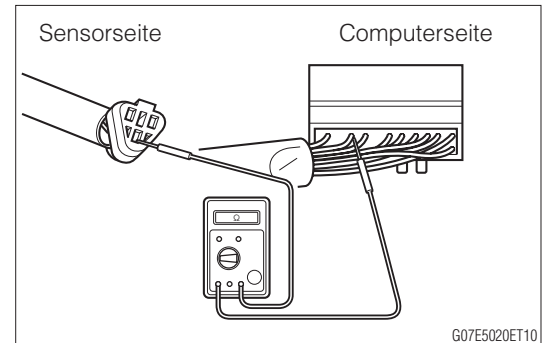
SOLLWERT: Nicht weniger als $1\ M\Omega$

VORSICHT

- Sicherstellen, dass sich die Verkabelung im Fahrgastraum nirgendwo verfangen kann und dass nicht versehentlich durch eine Klemme ein Kurzschluss verursacht wird.

11-2-3 SICHTPRÜFUNG, KONTAKTKRAFTPRÜFUNG

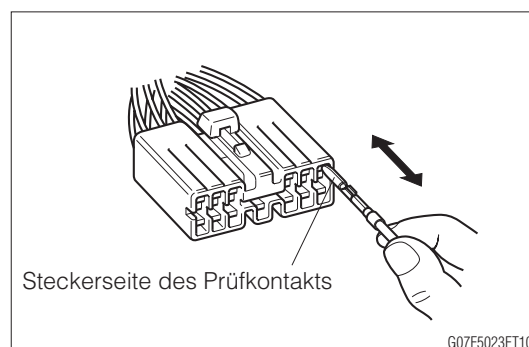
1. Den Steckverbinder des entsprechenden Kabelbaums auf beiden Seiten entfernen.
2. Die Rostbildung oder Vermischung mit Fremdkörpern an den Steckverbinderklemmen auf Sicht prüfen.
3. Prüfen, ob Lockerung oder Schäden an der Fügung vorliegen und das Lösen vom Stecker durch leichtes Ziehen am Kabelbaum prüfen.



4. Die Zugkraft durch einen präparierten Steckkontakt des Steckverbinders und Zusammenstecken mit den Steckbuchsen prüfen. Es besteht die Möglichkeit schlechten Kontaktes für eine Buchse mit geringerer Zugkraft im Vergleich zu den anderen Buchsen.

VORSICHT

- Wenn Rostbildung, Vermischung mit Fremdkörpern oder der Verlust der Kontaktkraft zwischen dem Stecker und der Steckbuchse bestehen, kann es sein, dass die Kontakteigenschaften sich durch Abklemmen und wieder Anklemmen ändern. Wenn die Prüfung des Kabelbaums und des Steckverbinders keine Störung zeigen, kann das Störungsphänomen bestätigt werden. Dann, wenn das Störungsphänomen nicht reproduziert werden kann, könnte als Ursache dafür ein Wackelkontakt zwischen dem Stecker und der Steckbuchse angesehen werden.



11-3 SCHALTKREISPRÜFUNG DER COMPUTEREINHEIT

Die Schaltkreisprüfung der Computer-Einheit durchführen. Wenn eine Störung vorliegt, den entsprechenden Steckverbinder, Schaltkreis reparieren und, falls diese normal sind, die Computereinheit austauschen.

1. SICHTPRÜFUNG DES STECKVERBINDERS, PRÜFUNG DER KONTAKTKRAFT
Den Steckverbinder der Computereinheit durch Sichtprüfung und die Kontaktkraft wie auf der vorherigen Seite beschrieben prüfen.
2. PRÜFUNG DER ERDUNGSLEITUNG DER COMPUTEREINHEIT
Den Steckverbinder der Computereinheit entfernen und dann die angelegte Spannung zwischen jeder Klemme der Stromquelle, jedem Erdungssteckverbinder und dem Anschluss der Karosseriemasse messen.

SOLLWERT: SPANNUNG JEDER STROMVERSORGUNG

VORSICHT

- Bei der Schaltkreisprüfung der Computereinheit kann es vorkommen, dass "keine Abweichung" angezeigt wird, wenn sich durch den Ausbau und Einbau des Steckverbinders der Kontaktzustand ändert. Wenn also folglich das Ergebnis der Schaltkreisprüfung der Computereinheit "keine Abweichung" aufweist, die Computereinheit nach der erneuten Bestätigung der Störung durch erneuten Anschluss des Steckverbinders an die Computereinheit diese als defekt einstufen.

11-4 ANWEISUNGEN ZUM UMGANG MIT DEM SYSTEM

1. Die Computereinheit, jeder Sensor oder ähnliche Teile sind Präzisionsteile. Beim Aus- und Einbau sollte kein großer Kraftaufwand betrieben werden. Keine Teile wiederverwenden, die einmal einer großen Krafteinwirkung ausgesetzt waren (z.B. wenn ein Teil auf den Boden gefallen ist).
2. Sicherstellen, dass kein Wasser ins Innere des Fahrzeugs gelangt und es darf bei einer Prüfung im Regen oder beim Waschen des Fahrzeugs kein Wasser auf die Computereinheit, einen Sensor oder ähnliche Teile gelangen.
3. Wenn die Computereinheit als defekt eingeschätzt wird und ein Fahrzeug nach deren Austausch wieder normal funktioniert, diese Computereinheit (die als fehlerhaft beurteilt) erneut einbauen und sicherstellen, dass die frühere Fehlfunktion erneut reproduziert wird. Dann die Computereinheit endgültig als defekt einstufen.

12 INFORMATIONEN ZUM EINBAU MOBILER KOMMUNIKATIONSSYSTEME

VORSICHT

- Für Fahrzeuge die mit einem mobilen Kommunikationssystem wie z.B. Amateurfunkgerät oder Mobiltelefon ausgestattet sind, folgende Vorsichtsmaßnahmen beachten.
1. Die Antenne so weit wie möglich vom elektronischen Steuersystem entfernt montieren.
 2. Da elektromagnetische Wellen aus der Antennenzuleitung abgestrahlt werden, die Antennenzuleitung nicht in einem Abstand von weniger als 30 cm von der Computereinheit und dem ECU-Kabelbaum entfernt verlegen. Beide Leitungen nicht über eine größere Strecke parallel zueinander verlegen
 3. Die Antennenzuleitung niemals mit Klebeband mit dem Motorkabelbaum zusammenbinden.
 4. Die Antenne und die Zuleitung so einstellen / verlegen, dass Funkinterferenzen ausgeschlossen sind.
 5. Kein Funkgerät oder ähnliche Geräte mit hoher Sendeleistung (mehr als 10 kW) einbauen.

12 ANWEISUNGEN ZUR HANDHABUNG VON FAHRZEUGEN MIT KATALYSATOR

WARNUNG

- Sollte eine große Menge unverbrannten Gases in den Katalysator gelangen, kann es zum Überhitzen des Katalysator und zu Brandgefahr kommen. Zur Vermeidung solcher Gefahren unbedingt die folgenden Vorsichtsmaßnahmen beachten. Auch sicherstellen, dass solche Vorsichtsmaßnahmen den Kunden erklärt werden.
1. Bei Fahrzeugen mit Katalysator nur bleifreies Benzin verwenden.
 2. Darauf achten, dass die folgenden Punkte bei der Durchführung des Zündfunkentests beachtet werden.
 - (1) Zündfunkentests nur durchführen, wenn absolut erforderlich. Den Test unbedingt so schnell wie möglich abschließen.
 - (2) Den Motor während des Tests nicht hochdrehen.
 - (3) Vor der Durchführung von Zündfunkenprüfungen die Kraftstoffzufuhr unterbrechen.
 3. Den Motor nicht bei fast leerem Kraftstofftank laufen lassen. Bei Nichtbeachtung kann es zu Fehlzündungen kommen. Der Katalysator würde übermäßigen Belastungen ausgesetzt was wiederum zu Katalysatorschäden führt.
 4. Verbrauchte Katalysatoren nicht mit Bauteilen entsorgen, an denen Benzin bzw. Öl anhaftet.

14 VORSICHTSMASSNAHMEN FÜR FAHRZEUGE MIT SRS-AIRBAG UND GURTSTRAFFER

14-1 ANWEISUNGEN FÜR WARTUNGSARBEITEN

Sicherstellen, dass Wartungsarbeiten an Fahrzeugen mit Airbag und Gurtstraffer nach den korrekten Verfahren und Methoden durchgeführt werden, da andernfalls der Airbag oder Gurtstraffer vielleicht beschädigt werden und bei den Arbeiten zu schweren Verletzungen führen können. Auch sicherstellen, dass Wartungsarbeiten an Fahrzeugen mit Airbag und Gurtstraffer entsprechend den korrekten Verfahren und Methoden durchgeführt werden, die in diesem Handbuch beschrieben sind, indem die folgenden Punkte gut durchgelesen werden.

14-1-1 VORSICHTSMASSNAHMEN VOR DEN WARTUNGSARBEITEN

1. Bevor mit der Wartung an Airbag- und Gurtstrafferbauteilen begonnen wird folgende Arbeitsschritte einhalten.
 - (1) Status der Airbag-Warnleuchte kontrollieren.
 - (2) Diagnosecodes kontrollieren und speichern.
 - (3) Zündung ausschalten und das Massekabel der Batterie abklemmen.
 - (4) Mindestens 60 Sekunden warten um ein Auslösen des Airbags zu verhindern.

WARNUNG

- Es besteht die Möglichkeit, dass der Airbag auslöst, wenn mit dem Arbeitsgang vor Ablauf von 60 Sekunden nach Abklemmen des Massekabels von der Batterie begonnen wird.

HINWEIS

- Da Airbagsysteme über einen Notstromkondensator (für das Auslösen) verfügen, sind ca. 60 Sekunden als Entladezeit notwendig, obwohl das Massekabel der Batterie bereits abgeklemmt worden ist (natürliche Entladung).

VORSICHT

- Darauf achten, dass der Speicher des Computers oder eines anderen Systems (wie z.B. die Motorsteuerung) ebenso gelöscht werden kann, wenn das Massekabel von der Batterie abgeklemmt wird.
2. Sicherstellen, dass für die elektrische Prüfung von Fahrzeugen mit Airbag und Gurtstraffer ein digitaler Schaltkreistester verwendet wird, der dem folgenden Standard genügt.

WARNUNG

- Sicherstellen, dass der elektrische Stromstärkewert des für den Arbeitsschritt eingesetzten Schaltkreistesters gemessen wird und prüfen, ob er dem folgenden Sollwert entspricht. Wenn ein Schaltkreistester verwendet wird, der den Sollbereich verlässt, besteht die Möglichkeit, dass es zu einer Fehlfunktion oder einem Verschleiß des Airbag kommt. Zusätzlich die elektrische Stromstärke des Schaltkreistestes mit dem kleinsten Widerstandsbereich (Ω) messen.

SOLLWERT: Nicht mehr als ca. 50 mA (0,05A)

14-1-2 VORSICHTSMASSNAHMEN ZUR VERMEIDUNG VON FEHLFUNKTIONEN

1. Darauf achten, dass Teile des Airbagsystems während des Aus- und Einbau nicht fallen gelassen werden.
2. Sicherstellen, dass beim Ausbau von Teilen des Airbagsystems diese keiner Krafteinwirkung oder Beschädigungen ausgesetzt sind.
3. Sicherstellen, dass der Pralltopf und die Airbageinheit der Beifahrerseite während des Arbeitsgangs mit der sich entfaltenden Seite nach oben gehalten werden, obwohl es sich um vorübergehende Arbeitsschritte handelt. Niemals die Pralltöpfe übereinander stapeln. (Es besteht die Möglichkeit, dass es zu schweren Unfällen kommt, wenn die Metalloberfläche in einem Notfall nach oben weist.)
4. Die Teile des Airbagsystems dort aufbewahren, wo die Auswirkungen von Elektromog, hohen Temperaturen (nicht mehr als eine Außenlufttemperatur von 85 °C) und hohe Luftfeuchtigkeit vermieden werden können.

5. Teile des Airbagsystems nicht direkt hohen Temperaturen und offenem Feuer aussetzen.
6. In Anbetracht der Tatsache, dass ein Airbag im Notfall ausgelöst wird, die Wartungsarbeiten nach Möglichkeit so ausführen, dass der Körper nicht in die Nähe des sich ausfaltenden Teils des Airbag gerät.

14-1-3 ALLGEMEINE WARTUNGSANWEISUNGEN

1. Die Hinweise auf den Warnschildern beachten, die sich auf den Bauteilen befinden, die zum Airbag gehören.
2. Beim Einbau darauf achten, dass der Kontaktspiralenstecker an der Mitte des Lenkrads ausgerichtet ist.
3. Sicherstellen, dass der Kontaktspiralstecker an der Mitte ausgerichtet ist und ausgebaute Teile an entsprechender Stelle markieren. Wenn die Position/Lage von Teilen verändert wird, könnte der Kabelbaum des Kontaktspiralensteckers abreißen wenn das Lenkrad gedreht wird. Diese Anweisungen treffen auch für die unten aufgeführten Teile zu.

(1) DIE LENKUNG BETREFFEND

1. Lenkrad, Lenksäule, Lenkgetriebe oder ähnliches.

(2) DIE FAHRZEUGKAROSSERIE BETREFFEND

1. Instrumententafel oder ähnliches.
2. Karosserieelektrik defekt
3. Kombischalter oder ähnliches

(3) DIE KRAFTÜBERTRAGUNG BETREFFEND

1. Kann der Fall sein bei der Trennung der Verbindung mit dem Lenkgetriebe beim Aus- und Einbau des Motors, Getriebes usw.

14-1-4 VORSICHTSMASSNAHMEN VOR KAROSSERIE- UND LACKIERARBEITEN

1. Da eine Aufblaseinheit im mittleren Teil des Lenkrads, dem oberen Teil der Instrumententafel, dem Fuß der A-Säule, dem Fuß der B-Säule und der Rückseite des Vordersitzes eingebaut ist, sicherstellen, dass während der Reparatur keine Krafteinwirkung z.B. mit einem Hammer erfolgt oder hohe Temperaturen auftreten.
2. Wenn ein elektrisches Schweißgerät verwendet wird, die Arbeit erst nach dem Ausbau der Teile des Airbagsystems durchführen.
3. Wenn hohe Krafteinwirkung oder Temperaturen nicht zu vermeiden sind, die Arbeit erst nach dem Ausbau von Teilen des Airbagsystems durchführen.
4. Die lackierten Flächen in der Nähe des Airbags während der Trocknung nicht auf Temperaturen von mehr als 85 °C bringen.
5. Sicherstellen, dass Teile, die zum Airbag gehören, gegen neue ausgetauscht werden, wenn diese äußerliche Kratzer oder Verformungen aufweisen.

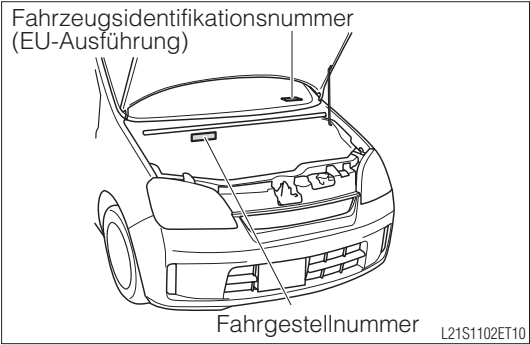
15 FAHRZEUG-IDENTIFIZIERUNG
15-1 KAROSSERIEFARBBCODE

Karosseriefarbe	Farbcode
Weiß	W09
Schwarz-Mica	N05
Rot	R29
Blau-Mica-Metallic	B51
Silber-Metallic	S28
Lavender-Opal-Metallic	P10
Champagne-Opal-Metallic	T17
Rose-Opal-Metallic	R41

Karosseriefarbe	Daihatsu	AKZO	DUPONT	GLASURIT	NEXA AUTO COLOR	SPIES HECKER	STANDOX
Weiß	W09	DAHW09	K9344	DAI-W09	XM48	16461	W09
Schwarz-Mica	N05	DAHN05	M5554	DAI-N05	VRP1B	75683	N05
Rot	R29	DAHR29	F7986	DAI-R29	MXR4	65509	R29
Blau-Mica-Metallic	B51	DAHB51	P4570	DAI-B51	1NLKB	84794	B51
Silber-Metallic	S28	DAHS28	P6815	DAI-S28	2DFMB	88345	S28
Lavender-Opal-Metallic	P10	DAHP10	P9630	DAI-P10	2LKAB	100453	P10
Champagne-Opal-Metallic	T17	DAHT17	P9633	DAI-T17	2LJXB	100456	T17
Rose-Opal-Metallic	R41	DAHR41	P9634	DAI-R41	2LJYB	100457	R41

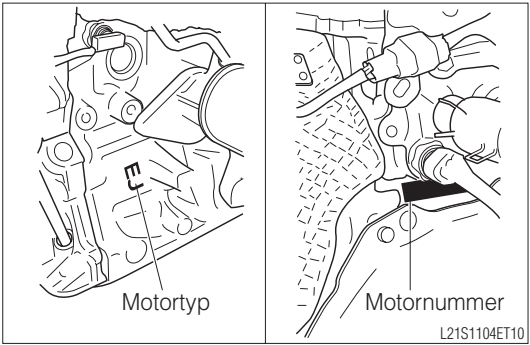
15-2 FAHRGESTELLSERIENNUMMER

1. Die eingeschlagene Fahrgestellseriennummern befinden sich an den in der Abbildung gezeigten Stellen.



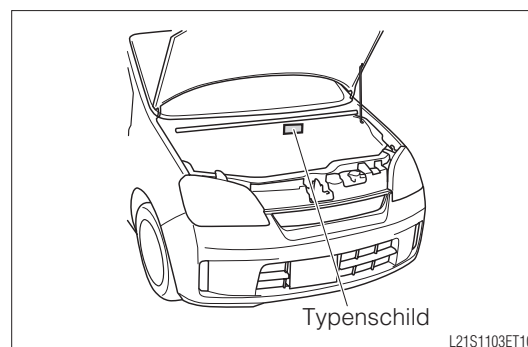
15-3 MOTORTYP UND MOTORNUMMER

1. Der Motortyp und die Motornummer befinden sich an den in der Abbildung gezeigten Stellen.



15-4 POSITION DES TYPENSCHILDS

1. Das Typenschild befindet sich an der in der Abbildung gezeigten Stelle.



15-4-1 ANGABEN AUF DEM TYPENSCHILD

- (1) Ausführung für den allgemeinen Markt, Australien-Ausführung

① — DAIHATSU MOTOR CO., LTD. JAPAN

② TYPE [][][][][][][][][][][][][][][][]

③ CHASSIS NO [][][][][][][][][][][][][][][][]

④ ENGINE [][][][][][][][][][][][][][][][] CC [][][][] **⑤**

COLOR [][][][] TRIM [][][][][][][] **⑦**

⑥ BUILT DATE [][][][][][] **⑭**

ENGINE NO [][][][][][][][] **⑧**

 **ダイハツ工業株式会社** **⑨**

- ① Hersteller, Land
- ② Fahrzeugmodell
- ③ Fahrgestell-Nr.
- ④ Motortyp
- ⑤ Motorhubraum
- ⑥ Karosseriefarben
- ⑦ Verkleidungs-Code
- ⑧ Motornummer
- ⑨ Herstellername auf japanisch
- ⑩ Fahrzeuggewicht
- ⑪ Maximales Gesamtgewicht
- ⑫ Maximale Achslast vorne
- ⑬ Maximale Achslast hinten
- ⑭ Fertigungsmonat/Baujahr (nur Australien)
- ⑮ Zulässige W.V.T.A-Nummer (nur Europa)

- (2) Ausführung für den europäischen Markt

① — **DAIHATSU MOTOR CO., LTD.**

② — TYPE

④ — ENGINE

⑥ — COLOR

⑩ — Kg

⑪ — Kg

⑫ — Kg

⑬ — Kg

⑮

③

⑩

⑪

⑫

⑬