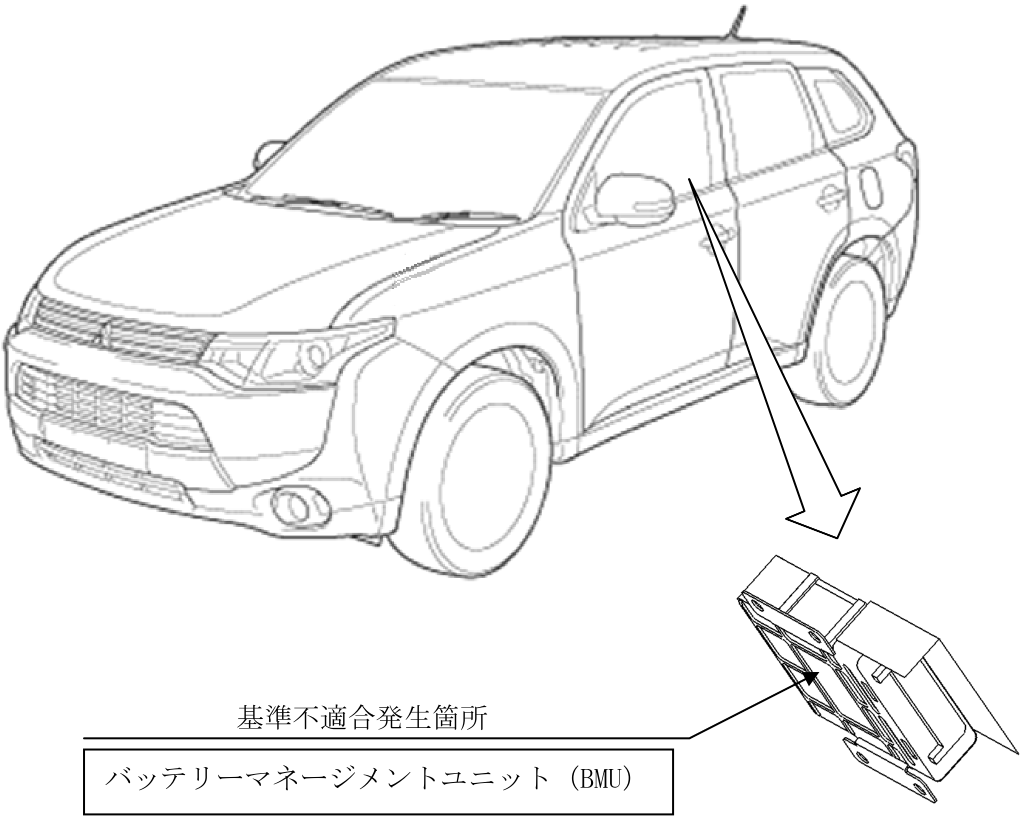
改 善 箇 所 説 明 図 ①



駆動用電池の電池残量を演算するバッテリーマネージメントユニット（BMU）において、制御プログラムが不適切なため、外部充電やチャージモードを利用しないで、ハイブリッド走行モード[*1]のみの使用を継続した場合、実際の電池残量が正しく残量メータに表示されないことがある。そのため、残量メータでは電池残量があるように表示されているにもかかわらず、実際の電池残量は減少しており、EVシステム警告灯の点灯なく走行不能になるおそれがある。

*1 ハイブリッド走行モード：電池残量が一定値まで減少した状態で、その残量を維持しながら走行するモード

改善の内容

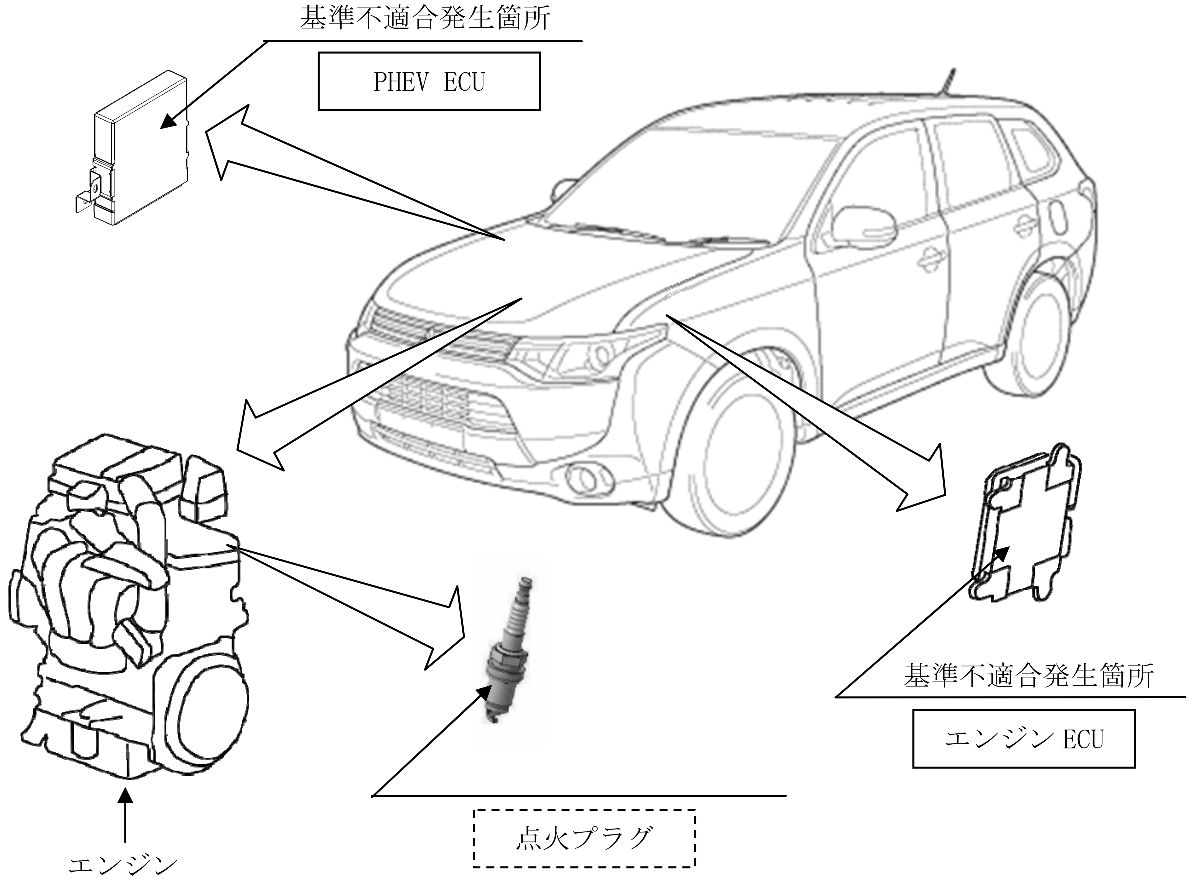
全車両、BMUの制御プログラムを対策品に書き替える。

注:図中の□内は、プログラムを対策品に書き替える部品を示す。

識別

助手席側ドアロワーヒンジ(ドア側)の下側取付ボルト頭部に、白または黄色のペイントを塗布する。

改　善　箇　所　説　明　図　②



エンジンを制御するコントロールユニット(エンジンECU)とPHEVシステムを制御するコントロールユニット(PHEV ECU)の制御プログラム、および点火プラグの仕様が不適切なため、エンジンが低温の状態で短時間の運転と停止を繰り返した場合、点火プラグのくすぶりが発生することがある。そのため、EVシステム警告灯が点灯し、エンジンによる充電を行わない駆動用電池残量の範囲でのEV走行のみに制限され、そのまま走行を続け電池残量が無くなると、走行不能になる。

<u>改善の内容</u>

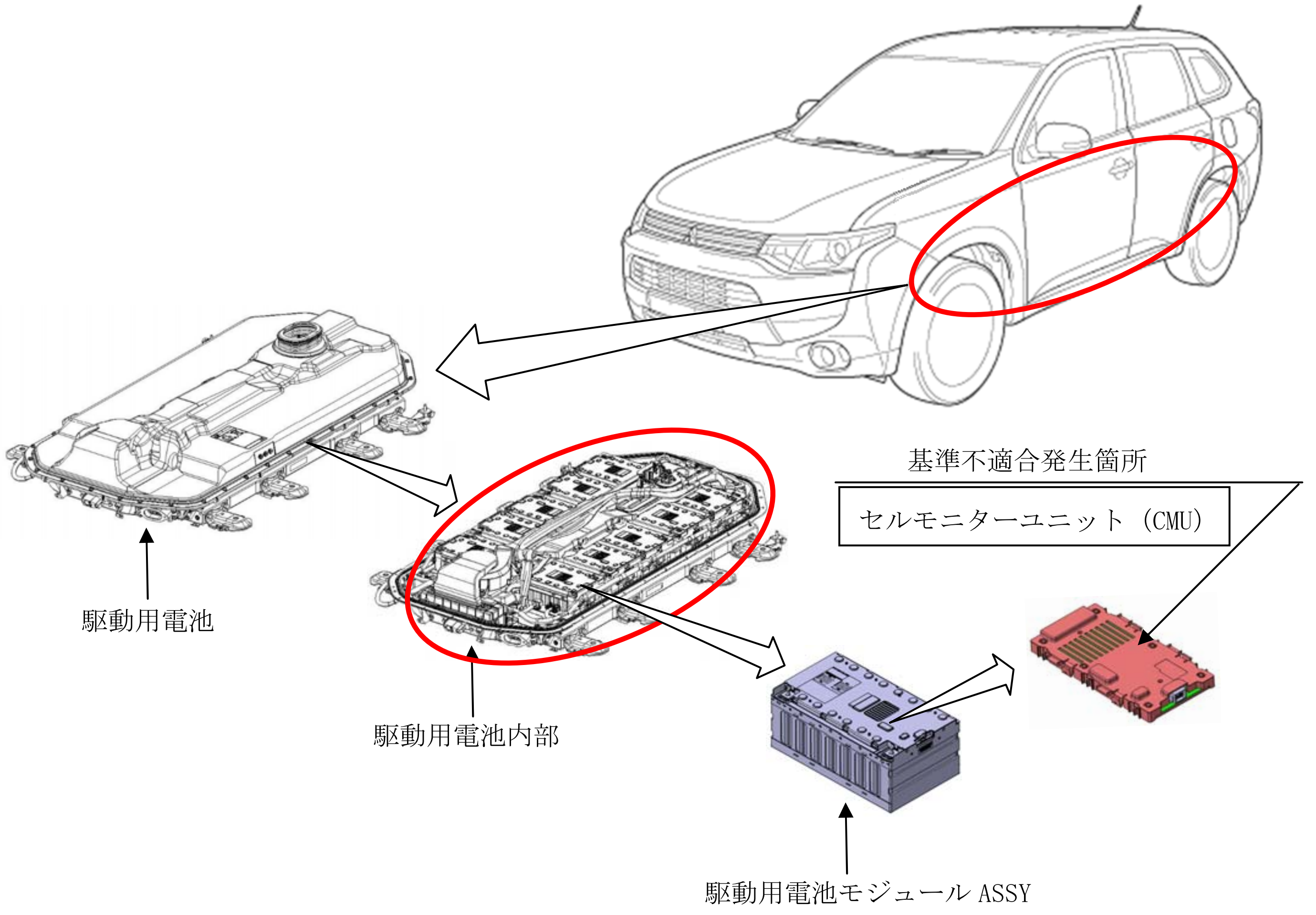
全車両、エンジン ECU および PHEV ECU の制御プログラムを対策品に書き替える。また、点火プラグを仕様変更品に交換する。

注:図中の［実線枠］内は、プログラムを対策品に書き替える部品を示す。
図中の［破線枠］内は、交換する部品を示す。

<u>識別</u>

助手席側ドアロワーヒンジ(ドア側)の下側取付ボルト頭部に、白または黄色のペイントを塗布する。

改　善　箇　所　説　明　図　③



駆動用電池内のセルモニターユニット（CMU）において、制御プログラムが不適切なため、パワースイッチオフもしくは充電が終了して車両が停止していても電力消費が継続し、電池セル電圧が低下し続けることがある。そのため、フェイルセーフ状態（外部充電ができなくなり、走行時は EV システム警告灯が点灯し、エンジンによる充電を行わない駆動用電池残量の範囲での EV 走行のみに制限されるとともに走行出力と最高速度が制限）に入り、そのまま走行を続け電池残量が無くなると、走行不能になる。また、電池セル電圧の低下状態によっては、始動できなくなるおそれがある。

<u>改善の内容</u>

全車両、CMUの制御プログラムを対策品に書き替える。

注：図中の □ 内は、プログラムを対策品に書き替える部品を示す。

<u>識別</u>

助手席側ドアロワーヒンジ(ドア側)の下側取付ボルト頭部に、白または黄色のペイントを塗布する。