

- ダイハツ工業、「タント」のシフトケーブルに不具合があるとしてリコール 13年9月26日～14年4月14日に生産した12万8866台
CVTのシフトケーブル固定部の組付けが不適切なものがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、シフトケーブルが固定部から外れてシフトレバーの位置と異なるレンジに固定され、最悪の場合、意図せず車両が動き出す恐れがある。
- 三菱ふそうトラック・バス、「キャンター」等計8車種の合計11万8483台の燃料ホース等に不具合があるとしてリコール
01年5月26日～14年12月9日に生産した「キャンター」「ローザ」、日産OEM「アトラス」の7万8152台については、燃料ホースの不具合が発覚。戻り側燃料ホースの材質が不適切な為、ホースが膨潤するものがあり、接続部が外れて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至る恐れがある。又、10年3月30日～15年7月22日に生産した「スーパーグレート」、UDトラックOEM「スペースアローA」等計5車種の4万0331台については、オイルミストセパレータ及びオイルポンプの不具合が発覚。オイルミストセパレータについては、エンジンオイル交換時期の設定が不適切な為、オイルミストセパレータにスラッジが堆積して、目詰まりを起こす場合がある。クランクケースの内圧が上昇、エンジンオイルが吸気系に流出して、最悪の場合、意図せずエンジン回転が上昇し、エンジンが破損する恐れがある。オイルポンプについては、製造のばらつきにより、ポンプのギヤシャフトが傾くことがあり、ギヤの歯面が摩耗し、使用を続けると、ギヤが破損してエンジンへの供給油圧が低下。最悪の場合、エンジンが焼き付き路上故障や火災に至る恐れがある。
- いすゞ自動車、「ギガ」のエンジンに不具合があるとして再リコール 05年8月31日～10年7月16日に生産した1万7686台
大型トラック用エンジンにおいて、オイルサーモバルブの開弁温度設定が不適切な為、ピストンの温度が高くなり、ピストンに過大な負荷がかかり、亀裂が生じるものがある。そのまま使用を続けると亀裂が進行し、ピストンに穴が開き、エンジン出力の低下及び白煙を排出し、最悪の場合、走行不能に至る恐れがある。
- 日産自動車、「ラティオ」のボディコントロールモジュールに不具合があるとしてリコール 14年10月17日～15年1月13日に生産した1343台
電気部品の作動を制御するボディコントロールモジュール(BCM)において、ウインカー用回路が不適切な為、ヘッドランプに帯電した静電気によりウインカー制御用の素子が破損し、ウインカーが点灯したままになることがある。そのまま点灯させておくと当該素子が発熱して焼損し、最悪の場合、火災に至る恐れがある。
- ポルシェジャパン、「911カレラ」等計12車種のブレーキペダルに不具合があるとしてリコール 11年12月26日～14年1月15日に輸入した計3726台
ブレーキペダルベアリングシャフトの外径がブレーキペダルシャフトベアリングの内径に対し、わずかに大きいものがある為、ブレーキペダルの動きが悪くなることがある。その為、ブレーキペダルを踏み込み、離れた際、ブレーキペダルが戻らなくなり、ブレーキが引きずる恐れがある。
- マツダ、「アテンザ」のタカタ製エアバッグのインフレーターに不具合があるとしてリコール 02年5月15日～05年5月17日に生産した2万4659台
特定の助手席用エアバッグのインフレーター(膨張装置)において、エアバッグ展開時にインフレーター内圧で容器が破損して構成部品が飛散し、乗員が負傷する恐れがある。