

- **メルセデス・ベンツ日本、「E250」等計31車種のエンジンルーム ラバーシールに不具合があるとしてリコール**  
12年8月20日～15年1月23日に輸入した計1万9654台  
エンジンルームにおいて、ラバーシールの隔壁への取付け作業が不適切な為、エンジンフードを開けた際にフードの裏面に付着し、隔壁から外れるものがある。その為、そのままフードを閉じると、ラバーシールの一部がエンジンと隔壁の間に落ちて、最悪の場合、高温になった触媒に接触して火
- **ゼネラルモーターズ・ジャパン、キャデラック「ドゥビル」等4車種のイグニッションキーに不具合があるとしてリコール**  
イグニッションキーにキーホルダー等を装着していると、走行振動等により、イグニッションキーが「RUN」位置以外に動いてしまうことがある。その場合、車両電源が断たれる為、エンジンが停止するとともに、ブレーキ補助やパワーステアリング等が機能せず、運転操作に支障をきたす。又、この状態で事故を起こした場合、エアバックが展開しないことがあり、被害が拡大する恐れがある。  
01年9月13日～11
- **日産自動車、「ノート」のエンジン制御コンピュータ(ECU)に不具合があるとしてリコール** 12年7月25日～13年12月10日に生産した12万2850台  
スーパーチャージャー付エンジンのECUにおいて、エンジン始動状態の判定プログラムが不適切な為、エンジン始動直後に素早くCVTのセレクト操作を行うと、スロットル開度補正制御が継続されることがある。その為、通常よりもスロットル開度が大きくなり、最悪の場合、意図するよりも加速する恐れ
- **フォルクスワーゲングループジャパン、VW「ポロ」等計4車種の可変バルブタイミングユニットに不具合があるとしてリコール**  
14年2月11日～15年2月5日に輸入した1万5975台  
可変バルブタイミングユニットにおいて、構成部品のスプロケット表面の加工が不適切な為、取付ボルトが緩むものがある。その為、当該ユニットが適切に作動せず、エンジン警告灯が点灯しエンジン不調となり、最悪の場合、走行中に当該ユニットが破損して、エンストして再始動不能となる恐れ
- **アウディジャパン、アウディ「A7スポーツバック3.0TFSIクワトロ」等計12車種の燃料及び冷却装置に不具合があるとしてリコール**  
燃料装置において、燃料パイプとインジェクタ構成部品の製造時の公差により、燃料パイプとインジェクタを適正に取り付けられないものがある。その為、使用過程において取付部に隙間が生じて燃料が漏れ、最悪の場合、火災に至る恐れがある。又、サーモスタットの内部部品の材質が不適切な為、使用過程において腐食するものがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、腐食が進行し、最悪の場合、サーモスタットが開かなくなり、冷却水が冷却されず、オーバーヒートになる恐れがある。  
11年5月
- **スズキ、「ワゴンR」等計4車種のイグニッションスイッチに不具合があるとしてリコール** 99年5月21日～10年8月6日に生産した計12万5755台  
イグニッションスイッチにおいて、接点部に使用するグリスが不適切な為、可動接点が固定接点から離れる際のアーク放電の熱によりグリスが炭化することがある。その為、そのまま使用を続けると、グリスの絶縁性の低下と可動接点の摩耗による金属粉の堆積により接点間が導通し、発熱することでグリスが発煙し、最悪の場合、火災に至る恐れがある。
- **ダイハツ工業、「タント」等計3車種のフロントブレーキキャリパに不具合があるとしてリコール** 14年10月2日～15年2月25日に生産した計1万1029台  
フロントブレーキキャリパ組付工程の管理が不適切な為、キャリパ取付けボルトの締付けが不十分なものがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、当該ボルトが緩み、制動時に異音が発生し、最悪の場合、当該ボルトが脱落して、制動力が低下する恐れがある。
- **日野自動車、「プロフィア」「レンジャー」の車体(キャブ)に不具合があるとしてリコール** 01年11月20日～10年10月12日に生産した計13万7135台  
キャブ外板に梯子等の取付け穴を備えた大・中型トラックにおいて、キャブの構造が不適切な為、梯子等の取付け穴から導通性の液体(塩水や洗剤)がキャブ内に侵入し、シートベルトリトラクタのテンションリデューサー(シートベルト装置時の圧迫感を緩和する装置)の配線用コネクタにかかることがある。さらに、液体の付着と乾燥が繰り返されると、コネクタの端子の腐食とともに樹脂の炭化が進行し、最悪の場合、トラッキング現象により火
- **ポルシェジャパン、「パナメーラ」等計8車種のカムシャフト・コントローラに不具合があるとしてリコール** 09年8月17日～12年1月17日に輸入した計1613台  
エンジンのカムシャフト・コントローラにおいて、カムギアを固定しているボルトのボルトヘッド厚みの設計値が不適切な為、締め付け時に当該ボルトが損傷しているものがある。その為、カムギアの固定が緩むことで異音や点火タイミングずれによるエンジン不調が発生し、そのままの状態で使用を続けると、最悪の場合、カムギアの固定が外れてエンストして再始動不能となる恐れがある。