

- 三菱ふそうトラックバス、「キャンター」「ローザ」・UDトラックスOEM「カゼット」・日産OEM「アトラス」のブローバイガス還元装置の遠心分離フィルター及びタイミングチェーンに不具合があるとしてリコール
10年5月26日～16年6月13日に生産した12万63台
ブローバイガス還元装置の遠心分離フィルターのメンテナンス設定が不適切な為、長時間アイドルを頻繁に行ったり、エンジンオイルのメンテナンスを適切に行わないと、フィルターにエンジンオイル中の汚れが堆積して目詰まりすることがある。その為、そのままの状態で使用を続けると、クランクケース内圧の上昇によってエンジンオイルが吸排気系に混入して白煙等が発生。最悪の場合、意図せぬエンジン回転数の上昇等が生じてエンジンが破損、または火災に至る恐れがある。タイミングチェーンについては、エンジンオイル交換時期を誤って設定した為、本来の交換時期を越えて使用を続けるとエンジンオイル量が不足した状態となり、また、日常点検によるエンジンオイル管理の未実施等によって、タイミングチェーンの振れが大きくなり異音や出力不足等が生じ、最悪の場合、タイミングチェーンが切損して走行不能に至る恐れがある。
- 三菱ふそうトラックバス、「キャンター」「ローザ」・UDトラックスOEM「カゼット」・日産OEM「アトラス」の発電機に不具合があるとしてリコール
発電機用プーリー内部のグリスの耐久性が不足している為、エンジンの低回転領域を主体に使用を続けると、グリスが早期に劣化してプーリーが破損することがある。その為、最悪の場合、プーリーが脱落する恐れがある。
10年5月26日～16年6月10日に生産した12万740台
- 三菱ふそうトラックバス、「キャンター」・UDトラックスOEM「カゼット」・日産OEM「アトラス」の機械式自動変速機の制御プログラムに不具合があるとしてリコール
小型トラックのフルタイム4WD車において、機械式自動変速機の制御プログラムが不適切な為、発進時に後輪のスリップ状態が続くと、エンジン回転数が上昇し、最悪の場合、意図せぬ加速をする恐れがある。
11年4月15日～18年2月28日に生産した870台
- メルセデス・ベンツ日本、「CLS400」等計2車種の排出ガス発散防止装置(NO_xセンサ)に不具合があるとしてリコール
16年4月26日～17年8月3日に生産した216台
NO_xセンサの車両への製造組付指示が不適切な為、誤った仕様のNO_xセンサが装着されている。その為、NO_xの排出量が基準値を満足しなくなる恐れがある。
- FCAジャパン、ジープ「チェロキー」のリアサスペンションに不具合があるとしてリコール 03年10月6日～07年4月10日に輸入した2359台
リアサスペンションのロアコントロールアームにある水抜き穴の位置が不適切な為、アーム内に侵入した雨水が適切に排出されないものがある。そのためアーム内に腐食が生じ、最悪の場合、ロアコントロールアームが折損する恐れがある。
- プジョー・シトロエン・ジャポン、プジョー「5008」の燃料パイプに不具合があるとしてリコール 17年2月27日～同年10月16日に輸入した108台
燃料パイプとフロアアンダーカバーの間隙が少ない為、組付け誤差により接触するものがある。その為、走行中のフロアアンダーカバーの振動により、燃料パイプが損傷し、最悪の場合、燃料パイプに穴があき燃料が漏れる恐れがある。
- 日野自動車、消防車・塵芥車及びタンクローリ仕様の四輪駆動式中型トラック「レンジャー」のアウトプットシャフトに不具合があるとしてリコール
11年5月26日～17年7月24日に生産した1556台
トランスファのアウトプットシャフト抜け出し防止用スナップリングの強度が不足している為、急発進を繰り返すとスナップリングが折損することがある。その為、アウトプットシャフトがトランスファから抜け出し、スプラインが外れ前輪に駆動力を伝達できなくなり、走行不能となる恐れがある。
- ルノー・ジャポン、「ルーテシア」「ルーテシアRS」のEDCTランスミッションに不具合があるとしてリコール 13年5月10日～10月2日に生産した1036台
EDCTランスミッションのインプットシャフトシールにて、材質の選定が不適切な為、トランスミッション内部の熱によりシールが硬化するものがある。その為、インプットシャフトとの接触面が早期に摩耗し、気密性が低下。トランスミッションオイルがクラッチハウジング側に漏れ、最悪の場合、発進時や登坂時にクラッチが滑り、走行が困難になる恐れがある。
- BMWジャパン、「320d」等計5車種の排気ガス再循環装置(EGR)モジュールに不具合があるとしてリコール
BMWディーゼルモデルについては、韓国で火災事故が相次いで発生。韓国や欧州ではすでにリコールとなっている。日本では不具合や火災事故は発生していないが、リコールに踏み切った。火災事故の原因とされているのは、ディーゼルエンジンのEGRモジュール不具合。排気ガス冷却装置の耐久性が不十分な為、冷却水が漏れるものがある。そのため、排気ガスに含まれる煤が冷却水と混合してEGRモジュールの内部に堆積。高温になった堆積物がインテークマニホールドを溶損させ、エンジン出力が低下。最悪の場合、火災に至る恐れがある。
12年6月22日～16年10月7日に生産した3万

る。