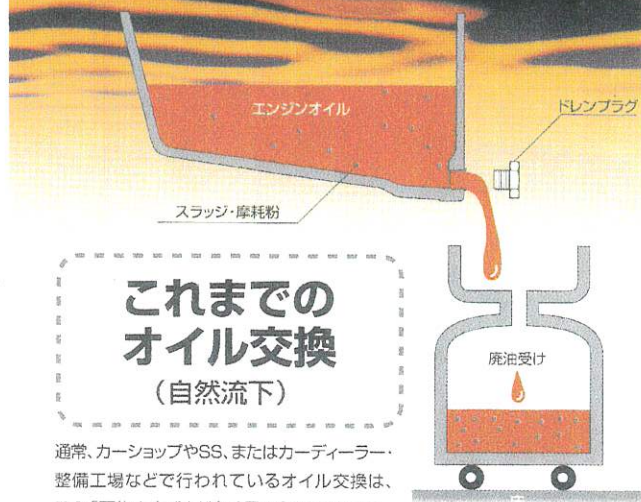


比べてください



これまでの
オイル交換
(自然流下)

通常、カーショップやSS、またはカーディーラー・整備工場などで行われているオイル交換は、この「下抜き方式」が多く用いられています。

これまでのオイル交換は

オイル交換毎のプラグの脱着によって、ネジ山が摩耗しやすい。

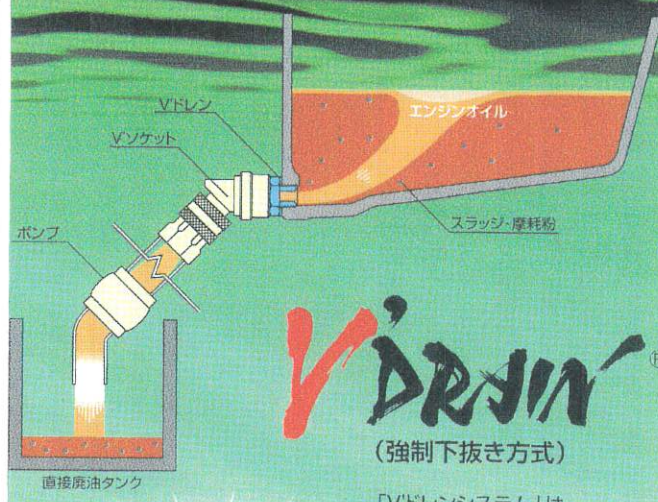
作業中に廃油が飛び散りやすく作業場内の汚れにつながる。

作業効率が悪く、オイル交換に時間がかかる。

自然流下で交換。



オイル交換。



V'DRAIN[®]

(強制下抜き方式)

「Vドレンシステム」は、ポンプの吸引力を利用した強制下抜き方式で行う、オイル交換です。

Vドレンにすると...

メリット **1** 脱着がないので車を傷めない

メリット **2** 環境にやさしい(廃油は一滴もこぼさない)

メリット **3** 交換スピードが断然ちがう

メリット **4** 強制下抜きで汚れをとる



Vドレン適用車種一覧表

乗用車用

プラグサイズ	適用車種
M12×1.25	日産乗用車全車種 (RV、ワゴン車含む) トヨタ乗用車全車種 (RV、ワゴン車含む) トヨタ 1989年以降の小・中型トラック適用 (ハイエース、タウンエース、トヨエース、ライトエース、ダイナ、ワゴン含む)
M14×1.5	ホンダ全車種 (RV、含む) マツダMPVを除く全車種 (RV、トラック含む) いすゞ乗用車全車種 (ファゴ、フィリーはPF3/8) いすゞエルフ2トン車 (4JAI、4JBI、4BEI、4HFI、4BGI、4JG2、4HGIのエンジン) フォルクスワーゲン車 スズキ全車種 三菱乗用車全車種 (RV、軽乗用車含む)、 三菱キャンター車種
M16×1.5	ダイハツ乗用車 (軽乗用車含む、但しミラ、ハイゼット、シャレードはM12×1.25) 富士重工スバルサンバー (1991年5月～)、レックス、ディアス、プレオ全車
PF3/8	日産自動車の小・中型トラック (キャラバン、エルグランド、サファリ、ホームー、テラノ、アトラス、パネット、ダットサン、ブルーバード、レグラス、ラルゴ、ミストラルを含む) 日産フォークリフト (Z24搭載はM12×1.25) 日産、TMC、小松フォークリフト (日産エンジン用) 日産ディーゼルのコンドル及びNF系エンジン いすゞファゴ、フィリー
M18×1.5	トヨタ自動車の小・中型トラック (ハイエース、タウンエース、トヨエース、ライトエース、ダイナ、ワゴン含む) 1985年以前のトヨタ乗用車 三菱乗用車1983年3月迄の旧車種
M20×1.5	ホンダ1983年3月迄の旧車種 富士重工全車種 (軽乗用車も含む) (スバルサンバー、レックス、ディアス、プレオはM16×1.5)

※輸入車用もあります。

トラック用

プラグサイズ	適用車種
M18×1.5	三菱ふそう中型、大型車種 (フォークリフト含む) 日野自動車中型、大型車全車種
M20×1.5	いすゞエルフ車種 (但し、2トン車、3トン車はM14×1.5) いすゞフォワード車種 (FRR、6SAIIはM14×1.5) いすゞギガーの6WAI、6WGIエンジン TCM、いすゞエンジン搭載のフォークリフト
M24×2.0	日産ディーゼルトトラック、バス車種 (コンドル、NF系エンジンはPF3/8) いすゞ大型トラック、バス車種 (但し、ギガーの6WAI、6WGIはM20×1.5)