



CR-X



SiR

Maximum Horsepower: 160PS/7,600rpm(NET*) Maximum Torque: 15.5kgm/7,000rpm(NET)
Displacement: 1,595cm³ Fuel Supply System: PGM-FI(Programmed Fuel injection system) Power/Weight Ratio: 6.06kg/ps *「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです

V計画、核心へ。

▼超性能DOHC VTEC、遂にCR-Xに搭載。(SIR)▲
1.6ℓ自然吸気で驚異の160馬力(ネット値)。俊敏ライ
トウェイトに待望の超性能があたえられた。進化
したサイバー・スポーツ、NEW CR-X登場。その全身が、全域で、
操る意思に瞬時に応え、操る快感を瞬時に増幅する。時代は今、
スーパースポーツDOHCの底知れぬ本領を目撃することになる。

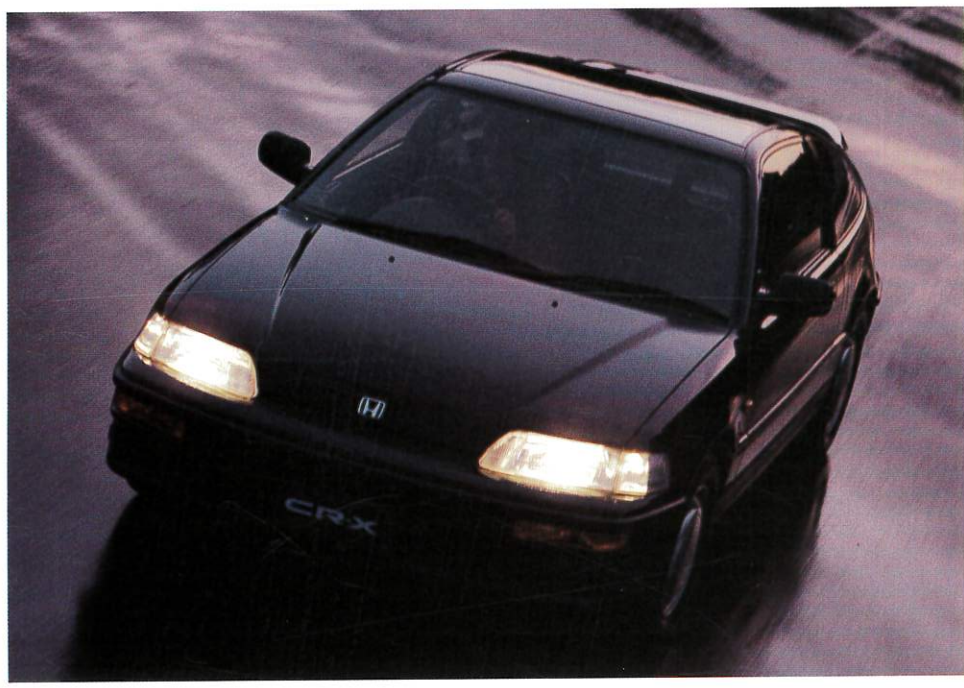
DOHC
VTEC
〈可変バルブタイミング・リフト機構〉

Photo: SIR グラストップセット装着車、アルミホイールは注文装備。

サイバー・スポーツ
NEW CR-X 登場

CYBER CRUISING

その瞬間、感覚は増幅される。



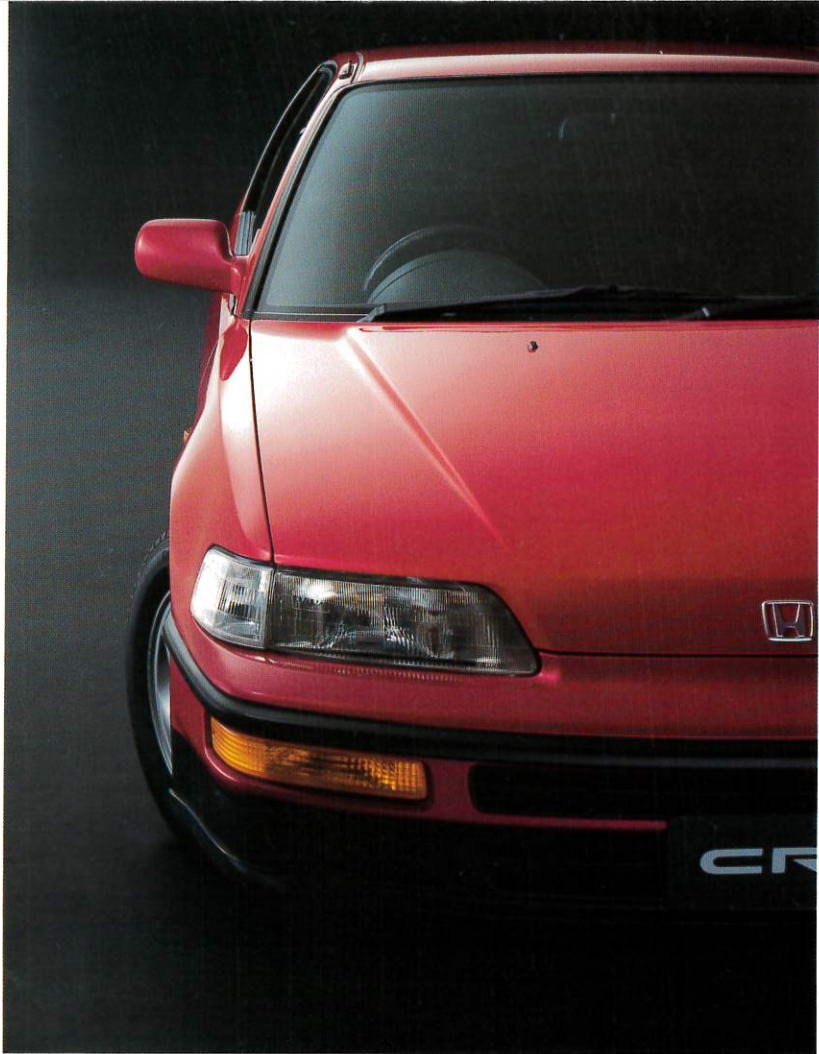
このページの写真はすべてSIR(ガラストップセット装着車、アルミホイールは注文装備)。上の2点の写真はテストコースでの撮影。





NEW TEARDROP SHAPE

もはや、エネルギー体である。



このページの写真はすべてSi（アルミホイールは注文装備）。

DOHC VTEC

VTEC: Variable Valve Timing & Lift Electronic Control System 「可変バルブタイミング・リフト機構」

可変バルブタイミング・リフト機構図

- ① 吸気側カムシャフト
- ② 排気側カムシャフト
- ③ 低速用カム
- ④ 高速用カム
- ⑤ プライマリロッカーアーム
- ⑥ ミッドロッカーアーム
- ⑦ セカンダリロッカーアーム
- ⑧ 油圧ピストン(A)
- ⑨ 油圧ピストン(B)
- ⑩ ストップバービン
- ⑪ ロストモーションスプリング(補助スプリング)
- ⑫ 吸気バルブ
- ⑬ 排気バルブ

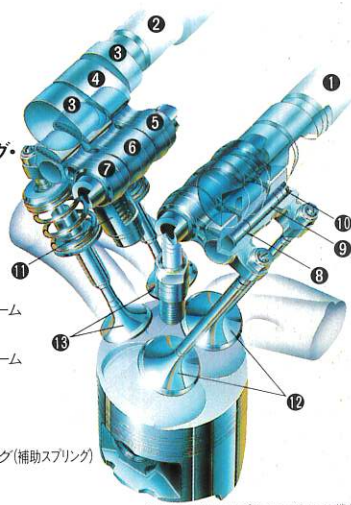


イラスト: 可変バルブタイミング・リフト機構

驚異的！リッターあたり100馬力、パワー・ウェイトレシオ 6.06kg/psを達成。超性能DOHC VTEC搭載(SiR)。

DOHC VTEC。それは、F-1をはじめ数々のレーシングフィールドで培った高回転・高出力化技術と、ホンダ独創の可変バルブタイミング・リフトテクノロジーの結集により生み出されたスーパースポーツエンジンだ。全域にわたる自然吸気ならではのシャープなレスポンスと、160馬力(ネット値*)という1.6ℓ車において驚異的なパワー。しかも低・中速域でも力強いトルクを発揮。この超性能がCR-Xの

1.6ℓ DOHC VTEC+

●本車両は無鉛プレミアムガソリンをご使用ください

Maximum Horsepower :
Maximum Torque :

Engine Type :
Displacement :
Bore & Stroke :
Compression Ratio :
Fuel Supply System :
Power/Weight Ratio :
Clutch :

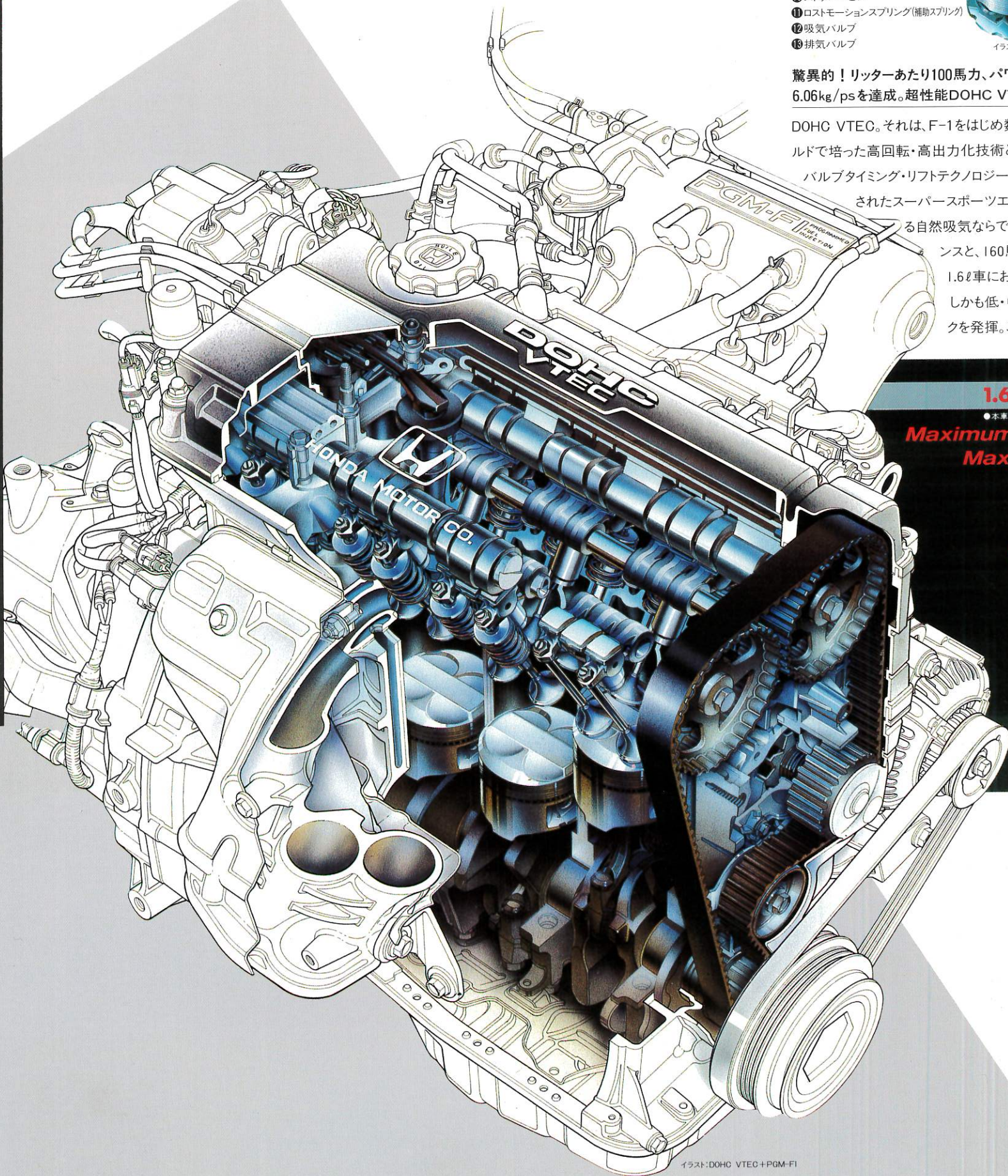


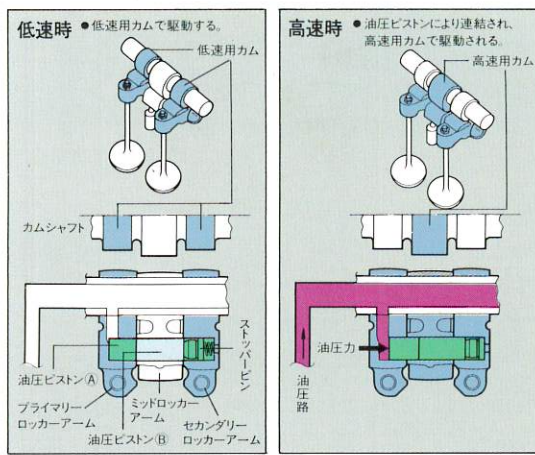
イラスト: DOHC VTEC+PGM-FI

ライトウェイトボディに搭載されることにより、パワーウェイトレシオでも6.06kg/psと驚くべき数値を達成。まさにホンダ・スポーツ・ランの新たな神髄がここに誕生した。

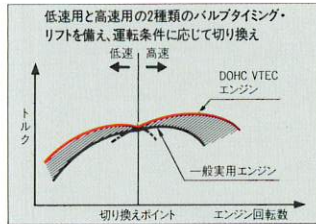
新たな視点から生み出された画期的バルブメカニズム。独創のホンダ可変バルブタイミング・リフト機構。

一般に、レーシングエンジンにみられるように高回転・高出力を追求すると、低速域での性能は不安定となる。一方、実用エンジンのように低・中速域の性能を重視すれば、高出力化には自ずと限界が生じる。つまり、高回転域の出力と低速トルクを同時に向上させていくことは、非常に困難とされていた。ところで、この2つのエンジンを比較してみると、大きな違いのひとつに吸・排気バルブのタイミング(開閉時期)とリフト(開く高さ)がある。レーシングエンジンでは高回転域で高い吸・排気効率を得て高出力を引き出すため、実用エンジンに対して吸気、排気バルブともに開いている行程を長く、リフト量も高く設定している。ホンダはこの違いに着目。レーシングエンジンと実用エンジンのバルブタイミング・リフト、つまり高速用と低速用のバルブタイミング・リフトを合わせもち、運転状況に応じて切り換えを行う画期的メカニズム、可変バルブタイミング・リフト機構を開発。高速性能と低・中速性能の両立をきわめてハイレベルで実現した。シンプルなシステムで、レーシングエンジンに迫るほどの高速性能と実用エンジンの低速性能を両立。

DOHC VTECは、4バルブ方式ながら、吸・排気側それぞれに3つのカムとロッカーアームを装備しているのが特徴。可変バルブタイミング・リフト機構の主要構成は、これに制御システムを加えた実にシンプルなもの。ロッカーアームに



内蔵した2本のピストンが油圧作動により、3つのロッカーアームを瞬時に連結または分離、カムを切り換えるのだ。



●**高速時** ロッカーアームを連結。両脇の低速用カムに比べプロフィールが大きな高速用カムにより、3つのロッカーアームは一体

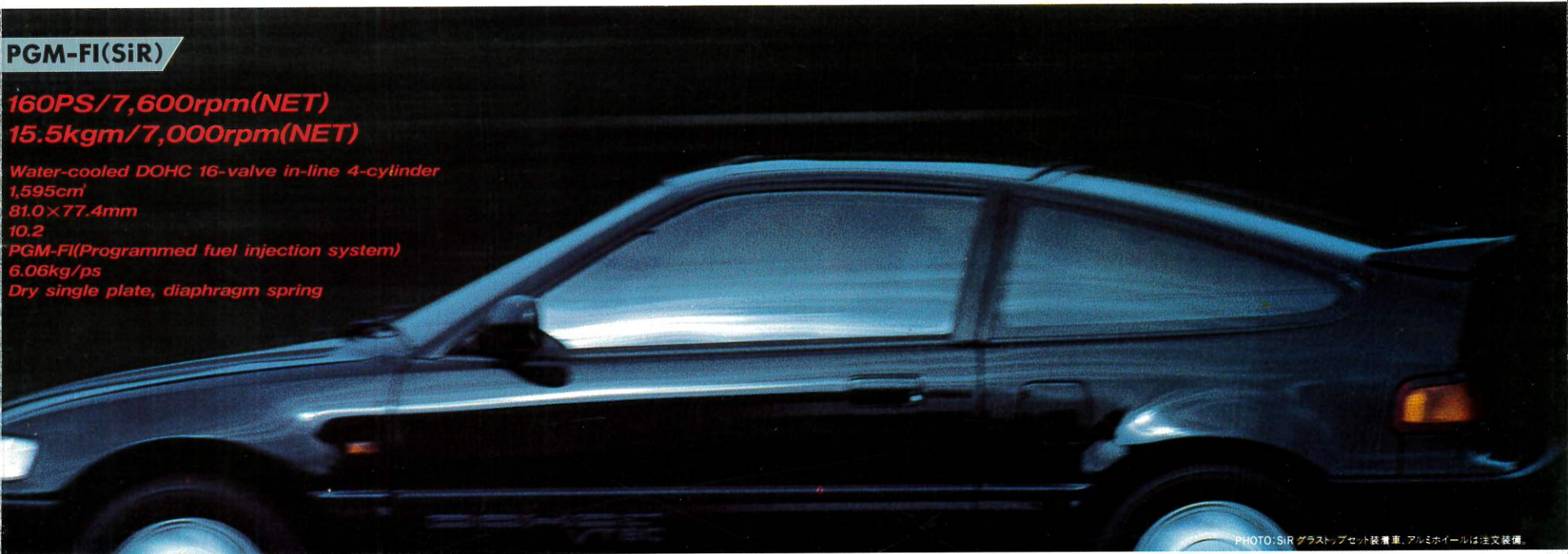
で駆動され、高速時に最適なバルブタイミング・リフトに。

●**低速時** 油圧はカットされアームは分離。バルブは低速用カムで各々単独で駆動され、低速時に最適なタイミング・リフトに。高速用と低速用の切り換えポイントは、運転状況に応じ高精度コンピュータがファインコントロールする。この機構により、高速ではレーシングエンジンに迫るほどの高回転・高出力を得、低速では従来の実用エンジンよりさらに豊かな低速トルクを獲得。つまり、1つのエンジンに特性の異なる2つのエンジン・メリットだけを融合させることに成功したのだ。

高回転・高出力に対応し、エンジン資質そのものを向上。軽量・小型でありながら、高い剛性をもつ4連ボア構造のアルミシリンダーブロックを採用し、振動低減のためディープスカート化。ピストンもまた極力、軽量化して2次振動を抑え、耐久性もアップ。さらに、■高特性カムシャフト■超精密鏡面仕上げクランクシャフト■高強度タイミングベルト■高性能・小型オイルクーラーを採用するなど、高回転・高出力化のために運動部分の軽量化、フリクションおよび振動の低減、そして信頼性の向上が徹底追求されている。

高回転域まで効率化の極限に迫った吸入・排気システム。吸気慣性効果と脈動効果を最大限に発揮させ、空気の流れをスムーズにし高い吸入効率を得るため、ほぼストレート形状のハイレスポンスダイナミック・インテークマニホールドを新開発。排気側にはデュアルエキゾーストマニホールドを採用。精緻なエンジンコントロールを実現した高度な電子技術。

ホンダF-1にも採用のPGM-FI(電子燃料噴射システム)。走行中の様々な状況に応じ、最適な空燃費を瞬時に算出し、最適量の燃料を噴射。さらにPGM-IG(電子制御点火コントロールシステム)が、最適な点火タイミングを高精度コントロールする。また、ノッキングが起きると同時にセンサーが検知。点火時期を最適制御して、ノッキングを防ぎ、高圧縮比を実現したノッキングコントロールシステムを開発。しかも、可変バルブタイミング・リフト機構をはじめ、これらの高度なエンジン制御を1つのECU^{*}に集約。高い信頼性を実現した。高回転対応型ローギヤード・マニュアルトランスミッション(SiR) SiRは、ギヤをローレシオ化。レッドゾーン8,000回転までハイパワーをフルに活かした力強い加速感が満喫できる。



PGM-FI(SiR)

160PS/7,600rpm(NET)
15.5kgm/7,000rpm(NET)

Water-cooled DOHC 16-valve in-line 4-cylinder
1,595cm³
81.0×77.4mm
10.2
PGM-FI(Programmed fuel injection system)
6.06kg/ps
Dry single plate, diaphragm spring

PHOTO: SiR グラストップセット装着車。アルミホイールは注文装備。

HONDA DOHC

1.6ℓ DOHC 16-VALVE + PGM-FI (Si)



総排気量	1,590cm ³
最高出力 (ネット値*)	130PS/6,800rpm
最大トルク (ネット値)	14.7kgm/5,700rpm
10モード走行 燃料消費率	15.2km/ℓ

運輸省審査値
型式E-EF7
Si-5速車

尖鋭的なスポーティランを生む、卓越のポテンシャル。1.6ℓ DOHC16バルブエンジン+PGM-FI。(Si)

高度でスポーティな走りを満喫できる、細部まで磨き抜かれたDOHC。優れた吸・排気効率の実現とフリクションロスの低減。さらにピストンの慣性マス軽減などにより、最高出力は130馬力(ネット値*)をマーク。高精度の電子燃料噴射システム、PGM-FIとの組み合わせにより、全回転域にわたる力強い加速感を演出する、ホットなパワーユニットだ。

*「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。「クロス」とはエンジン単体で測定したものです。●燃料消費率は、定められた試験条件での値です。従って走行条件等により異なります。
■VTECは、本田技研工業株式会社の商標です。HYPER、PGM、PGM-FIは、本田技研工業株式会社の登録商標です。

HYPER 16 VALVE ENGINE

1.5ℓ HYPER 16-VALVE + DUAL CARB. (1.5X 1.5X(G-SPECIAL))



総排気量	1,493cm ³
最高出力 (ネット値*) 1.5X・5速車	105PS/6,500rpm
最大トルク (ネット値) 1.5X・5速車	13.2kgm/4,500rpm
10モード走行 燃料消費率	16.0km/ℓ

運輸省審査値
型式E-EF6
1.5X・5速車

シャープなレスポンス。1.5ℓハイパー16バルブエンジン+電子制御デュアル・キャブレター。(1.5X、1.5X(G-SPECIAL))

4バルブ・センタープラグ方式を1本のカムシャフトで実現。ボア径に対して理想的なバルブ面積を確保し、さらにクロスフロー方式とあいまって、優れた吸・排気効率を達成したハイパー16バルブエンジンに、CVキャブレターを2連装。小気味よいレスポンスと爽快な加速感が味わえ、しかも実用性にも優れた、これもまたホンダ独創のパワーユニットだ。

高性能エンジンを支える数々の先進技術。

- 軽量高剛性4連アルミダイキャスト・シリンダーブロック
- 卓越の最適燃焼、ペントルーフ型燃焼室
- フリクションロスを低減、軽量高剛性ピストン
- 優れた排気効率、4-2-1-2エキゾーストシステム
(1.5ℓ系4速オートマチック車を除く)

俊敏な走りと低燃費を実現した、ロックアップ機構付4速オートマチック。
(SiRを除く。但し、1.5X、Siは、サンルーフセット、グラストップセット、パワーセット等いずれかとセットで設定されています。詳しくは、P16下の表をご覧ください。)

薄型クラッチ、ニューフロー・トルクコンバータなどの採用により、小型・軽量で、優れた発進・加速性を発揮。加速時に加え、減速時にもロックアップし、スムーズ&ダイレクトなレスポンスと低燃費をハイレベルで両立した。



オートマチック車のシフト装置には、●ブレーキペダルを踏まないで、セレクトレバーのP(駐車)位置からのシフト操作が行えないシフトロック機構 ●P位置にあるときのマイグニッションキーを抜くことができるキーインターロック機構 ●R(後退)位置にあることをチャイムでドライバーに知らせる後退位置警報装置が装備されています。

4-Wheel Double Wishbone Suspension

SUSPENSION & BODY
その構造、路面への応答性。

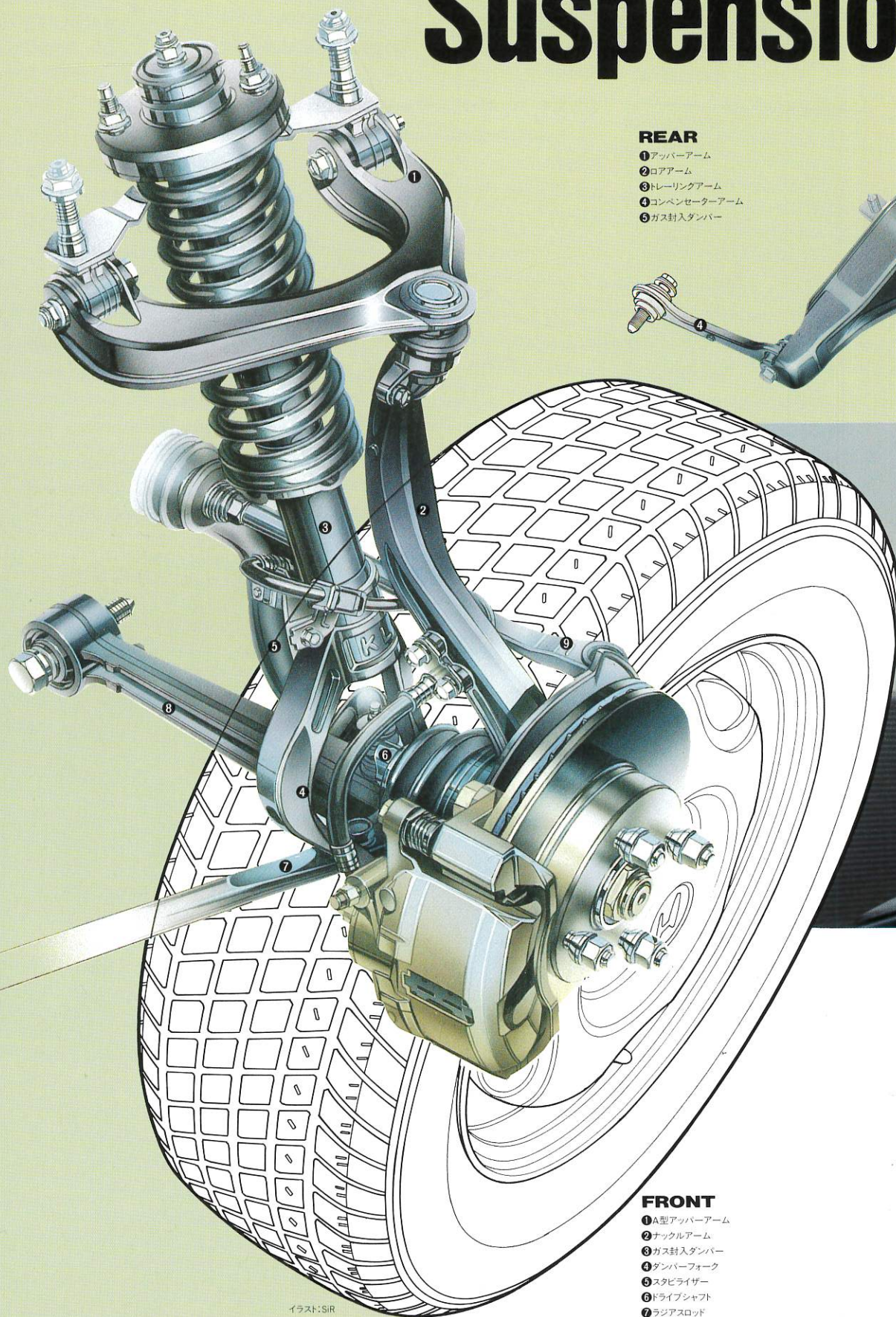


イラスト: SIR

REAR

- ① アッパーアーム
- ② ロアアーム
- ③ トレーリングアーム
- ④ コンペンセーターアーム
- ⑤ ガス封入ダンパー

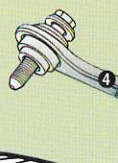


イラスト: SIR

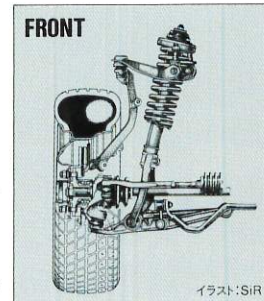


イラスト: SIR

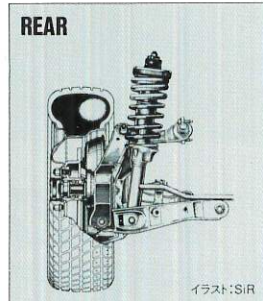
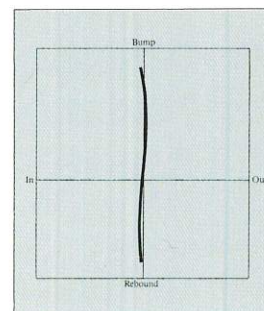


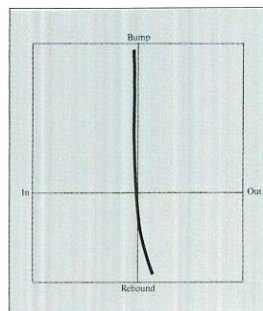
イラスト: SIR

FRONT

- ① A型アッパーアーム
- ② ナックルアーム
- ③ ガス封入ダンパー
- ④ ダンパーフォーク
- ⑤ ステビライザー
- ⑥ ドライブシャフト
- ⑦ ラジアスロッド
- ⑧ ロアアーム
- ⑨ タイロッド



FRONT TOE CHANGE



REAR TOE CHANGE



PHOTO:SiR クラストップセット装着車、アルミホイールは注文装備。

純粹に走りのために磨かれ、豊かな力感まで与えられたシルエット、「ニュー・ティアドロップ・シェイプ」。

徹底したロー&ワイドボディ。空力上理想に近い13度の下降角をもつテールゲート。鋭角的に切り落としたリアエンド。Cd(空気抗力係数)わずか0.30と気流までも味方にしたCR-Xフォルムを、さらに磨きあげた。ボンネット形状には力強いボリューム感を与え、新設計のライト&ランプ系及びバンパーは、精悍さをアップ。さらにSiRは、専用テールゲートスポイラーの装着により、Cl(揚力係数)も0.05に向上させた。

開放感に満ちた広視界設計、すなわち気配キャビン。

細幅化したフロントピラーを可能な限り後方に配置。フロントウインドウの下端を下げることで、スポーティな低ドライビング・ポジションながら、優れた前方視界を確保するなど、周囲の気配まで感じるようなキャビンを実現している。



PHOTO:SiR



PHOTO:SiR



PHOTO:SiR



PHOTO:SiR

- ①大型ボディリア・プロテクションガーニッシュ
- ②リアビューを引き締める大型メガホンタイプ・マフラー・カッター(SiR)
- ③専用テールゲートスポイラー&ハイマウントストップランプ(SiR)
- ④高性能195/60R14スチールラジアルタイヤ(SiR)&SiR専用デザインのアルミホイール(SiRにオート・エアコンディショナーとの同時装着を設定。詳しくはP16下の表をご覧ください。なお、アルミホイールをのみの販売店で注文装備も可能です。)



PHOTO:SiR アルミホイールは注文装備。

圧倒的なパワーポテンシャルを最大限に引きだすために、サスペンションもまた高水準なクオリティが要求される。

走りの究極、F-1でも採用されるダブルウィッシュボーン・サスペンション。このメカニズムの最大のポイントは2つ。まず、ダンパー/スプリングユニットを車輪の支持に使わずに、ショックの吸収という本来の目的のみに使えること。次に、サスの重要要素アライメント・コントロール・ファクターを各々独立して最適設定できること。この優れたサス形式を、Hondaは独自の技術で革新し、CR-Xに採用した。

脚まわりにも、Honda独創のテクノロジーを投入。新世代4輪ダブルウィッシュボーン・サスペンション。(リアはマルチコントロール式)

フロント・サスは、A型アッパーアームとロアアームの間をワイドスパンとし、またダンパー下部をフォーク形状にしてドライブシャフトをまたぐなど独創の設計を採用。コーナリング性能、直進安定性ととも、スペース効率の向上も実現した。リア・サスでは、ロングスパンで剛性の高いトレーリングアームに、アッパーアーム、ロアアーム、コンペンセーターアームの3本のアームを最適に配置。トー及びキャンバー変化をマルチコントロールしている。こうした数々のアプローチにより、CR-Xはエンジン性能を最大限に引き出しながら、俊敏で滑らかなハンドリングと路面をなめるような安定感、そして引き締まったフラットな乗り心地までも手にいれた。

安定感あふれる走行性能と自然なフィーリングを生む、トーコントロール・システム。

走行中、刻々と変化する路面状況やコーナリング、ブレーキングなどによって、タイヤには様々な外力が加わる。CR-Xでは、各リンクやブッシュの巧みな設定により、車の姿勢に不自然さを与えがちなバンプステア、コンプライアンスステア(リア)、サイドフォースステア(リア)などのトー変化を極めて減少。安定感にあふれ、自然なドライブ感覚を実現した。

高いコーナリング性能を発揮する、ゼロ・対地キャンバー。

旋回中、タイヤは常に路面に対して垂直であることがベスト。

CR-Xはアッパーアームとロアアーム及びそれぞれのリンクの張り角により、旋回時ほぼ0に近い対地キャンバーをキープ。

■安定感あふれる制動姿勢を維持する、アンチダイブ/アンチリフト・ジオメトリー採用。■スポーティ走行に対応。全車のフロントとリアに、ガス封入ダンパーを採用。

強力な動力性能に対応する、4輪ディスクブレーキ。(Si, SiR)

フロントには放熱効果の高いベンチレーテッドタイプを。とくにSiRには、大径タイプを採用。高速走行時や連続ブレーキング時などに優れた耐フェード性能を発揮する。

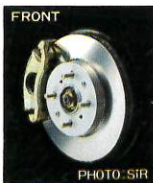


PHOTO:SiR

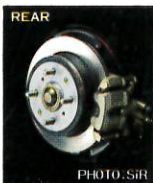


PHOTO:SiR

高性能な走りにふさわしい、確かな信頼感。3チャンネル・デジタル制御A.L.B.(4輪アンチロックブレーキ)。

滑りやすい路面での急ブレーキ

時などに、いわゆるボンピング

ブレーキを、高精度コンピューターが素早く精密に行い、車輪ロックを積極的に制御。ハンドリングによる回避能力を確保する高度なブレーキシステムだ。しかも、前輪は左右独立、後輪は左右同時に制御する高次元な3チャンネル方式を採用している。

■A.L.B.は制動距離を短くすることを目的としたものではなく、ムリな運転までは制御できません。安全運転をお願いします。

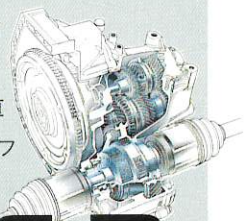
VTECエンジンのパワーを有効に走りにかえる、ビスカス・カップリング式L.S.D.(リミテッド・スリップ・デフ)。

左右前輪の回転差に応じて、トルクを最適にスムーズに配分し、駆動力を有効に伝達。滑りやすい路面での発進性、走破性を向上し、コーナリング性能や荒れた路面での直進安定性も高める。また、遊星ギヤ式フロントデフとの組み合わせにより、小型化も実現。

VISCOUS COUPLING L.S.D.

★A.L.B.はSi, SiRに、L.S.D.は、SiRに装着車を設定。詳しくは、P16下の表をご覧ください。

■A.L.B.は、本田技研工業株式会社の登録商標です。



CR-Xの全能力に自らをインプットする。
まさに一体化する興奮がある、サイバー・コックピット。

ドライバーを包み込むように、インストルメントパネルは
サイドに大きく回りこませ、質感にあふれたフルソフト・
ラップラウンドとした。さらにセンターコンソールは、ドライバーに向け
ツイストさせ、コックピット感覚を演出。また新たにメーター
及びメーターバイザーを大型化し、視認性を向上。SiRには、本革巻き
ステアリングを採用するなど、操縦シーンからも走りの究極を求め進化した。



①高性能オート・エアコンディショナー。温度を設定
するだけでコンピュータが冷暖房、風量などをき
め細かくコントロール。(全タイプに装着車を設定。
詳しくは、P16下の表をご覧ください。また、全タイ
プに販売店での注文装備も可能です。その場合
はすべてマニュアル・エアコンディショナーとなりま
す。) ②プッシュ式ヒーターモード切り換えスイッチ。
送風口切り換えを容易に。③チルトステアリング。運
転姿勢、体格に合わせて、最適な角度が選べる。

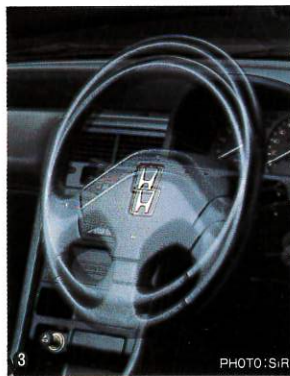


PHOTO: SiR



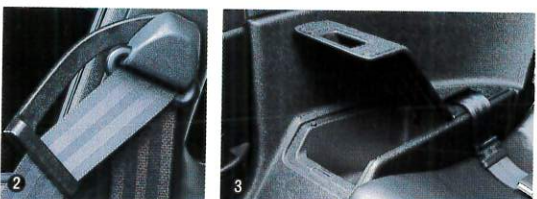
④大型メーター&大型メーターバイザー。スポーティランでも、高い視認性を発揮する新設
計。AT車には、シフト位置が確認しやすいATポジションインジケーターも新装備した。さら
に、SiRは大型3眼メーターとし、セーフティインジケーター、燃料残量警告灯も新しく採用。



PHOTO: SiR クラシックセット装着車。カノボディによる撮影



PHOTO: SiR グラストップセット、スーパーサウンド・システム装着車。表示は撮影のために点灯。



①ワンマイルシート シートバックを倒せば広いラゲッジスペースに。②ショルダーアーム付シートベルト(フロントドライバー側) 不快な引っ張り感を緩和。③リア・シートサイドポケット(リッド付) 小物の整理・収納に便利。

スポーツ心を確実にサポートする、バケットシート。

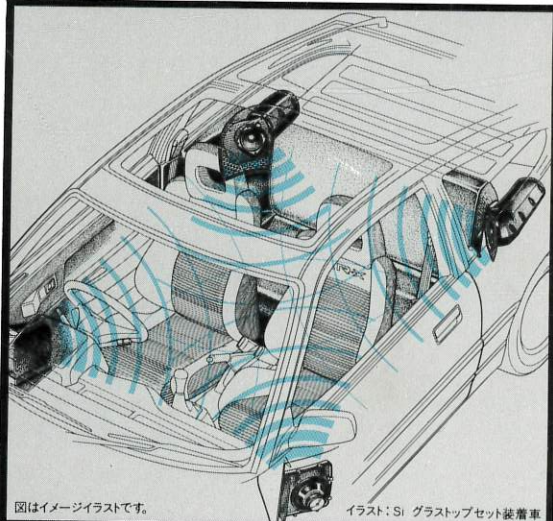
フロントシートには、タイトなコーナリングでも安定感あるドライビング・ポジションがキープできるバケットシートを採用。またSiRは、フルバケットタイプとした上で、シート表皮前面をドアライニングとともに、耐光性、耐久性に優れた上質なモケット素材に。ヘッドレスト、サイド部前面には本革表皮を使用。さらにSi、SiRのドライバー席にはシートバック中央部の張りを調整できるランバーサポート機構も内蔵。

もうひとつのCR-Xならではの走りの快感。高性能・専用スーパーサウンド・システム。(Si、SiRのグラストップセット装着車との同時装着を設定)

バスレフ型エンクロージャー付リアスピーカーボックスを採用した4スピーカーシステムを設定。さらにソース・ユニットには、CD・カセット一体型AM/FM電子チューナー付ステレオを選定した。そのハイパワー(12.5W×4)で高品位なサウンドは、ドライバーを新たな感動の高みへと導くだろう。



SUPER SOUND SYSTEM



図はイメージイラストです。

イラスト: Si グラストップセット装着車

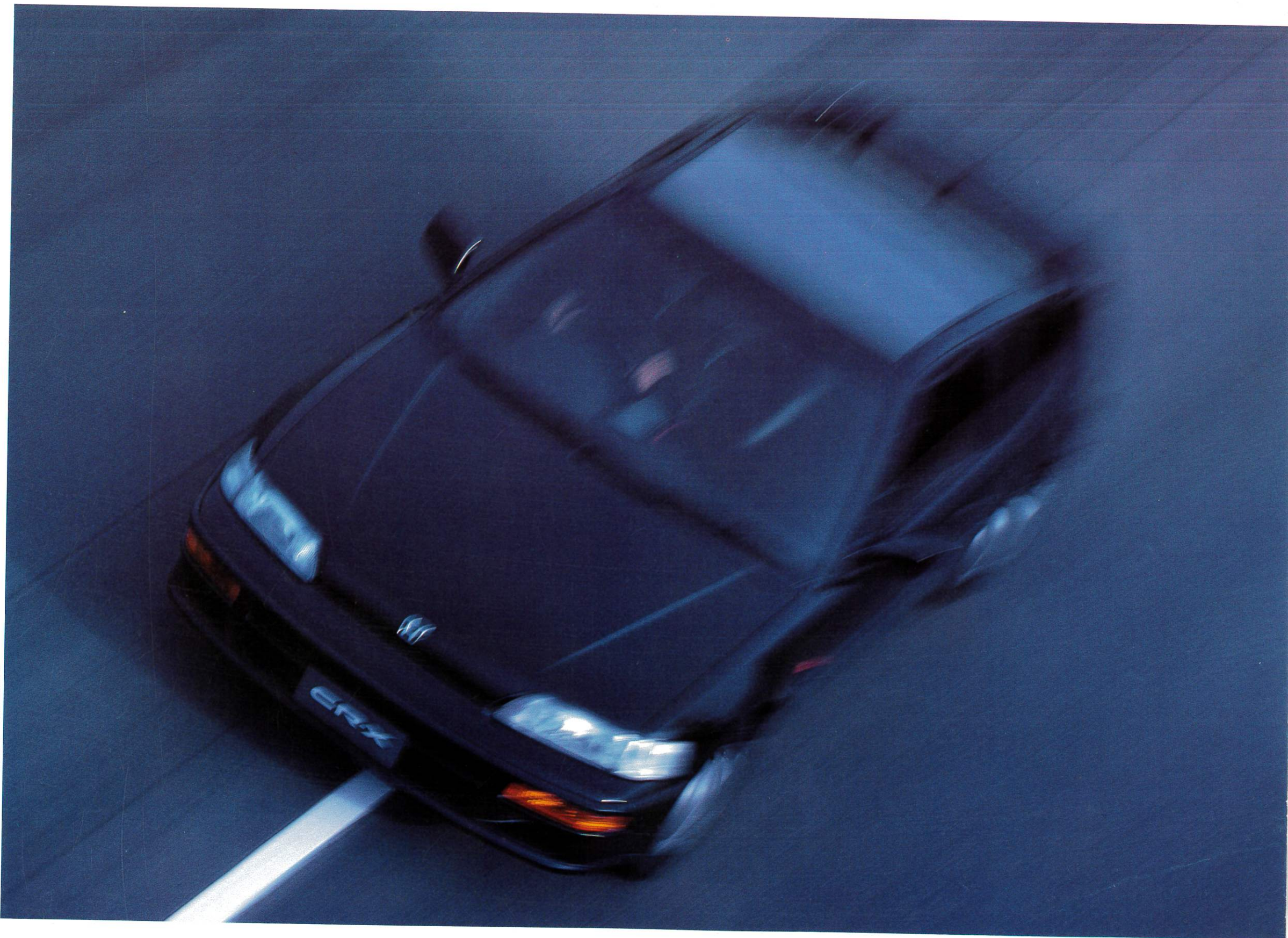


PHOTO: SiR クラシック7セツ特装車。7ルミホイルは主文装備。テスコースでの撮影。



ホンダのホンダエンジンには、つねに先進のテクノロジーをおとける。世界のホンダのテクノロジーです。

先進を語る、ありがとうの軌跡です。

先進のFF方式を、ホンダ採用し、独自の技術で特許取得。ホンダおかげで、日本でも初めて、FF車の生産量1,400万台を達成しました。記録達成:1989年5月(1/1全資料 ホンダ調べ)

操る快感をさらに高める、セット装着の装備群。



あなたの感性で、自分だけの
サイバー・スポーツをアレンジしてほしい。

①～⑥は、下記のセットにより装着車を設定。詳しくは、P16下の表をご覧ください。

装備 セット名	パワー ステアリング	パワー ウィンドウ	電動リモコン ドアミラー	ブロンズガラス	グラスストップ	電動アウター スライド・ サンルーフ
グラスストップ セット※	●	●	●	●	●	
サンルーフ セット	●	●	●			●
パワーセット	●	●	●			

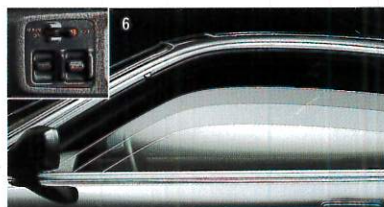
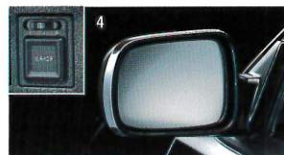
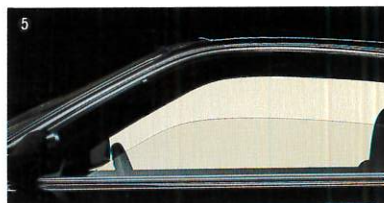
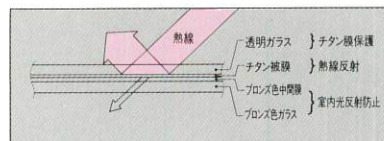
※グラスストップ装着車にはルーフスポットライトが装備されます。



②電動アウタースライド・サンルーフ カブリンに、フレッシュな光と風をそそぎ込み、気持ちまでさわやかに。③油圧反力感知方式パワーステアリング 路地の多い市街地や、車庫入れなどの低速時は軽く滑らかに。また、ハイウェイなどの高速時には確かな手応えに。走行状況に応じたフレキシブルな反応で、快適なハンドリングを実現。④ボディ同色電動リモコンドアミラー 雨の日等のミラー角度調整もスムーズに。しかも、可倒式(手動)なので駐車時にも便利。⑤ブロンズガラス 直射日光をやさしくやわらげ、快適なクルージングを演出。⑥パワーウィンドウ 運転中でも、スイッチひとつで簡単操作。しかも、ドライバー側はワンタッチ式。

①カブリンにかつてない開放感を実現した、グラスストップ。

ルーフのほとんど全面をグラス化。天空の光が、景色が、気持ちとコミュニケート。その未知なる経験は乗る者をとらえて放さない。しかも、外部から降り注ぐ熱線を、チタン被膜により97%以上もカット。加えて、ブロンズ色の中間膜で室内反射を抑えます。あくまで、爽快クルージングを追求したCR-Xならではの、個性装備。



ACCESSORIES (販売店での注文装備) ★適合タイプ・カラー等、詳しくは販売店にお問い合わせください。



①テールゲートスポイラー(ウイングタイプ) 空力特性を向上させる、LEDハイマウントストップランプ内蔵ボディ同色スポイラー。(エクストラウィンドウフィルムは別売) ②ハイグレード・カーオーディオシステム 6in1集約型ユニットに高感度スピーカーをセッティング。③マルチ・カーオーディオシステム シングルCD3連奏をはじめ、高音質・多機能型システム。④シフトノブ(本革製、5速車用) レーシングテイストのブーツ一体化デザイン。⑤シフトノブ(本革製、4AT車用) 使うほどに手になじむ高級感。⑥SiR専用アルミホイール 14×5½JJエアロタイプのデザイン。⑦アルミホイール スポーツイメージのスーパーエアロタイプ。⑧フルホイールキャップ 脚まわりのドレスアップに。軽量樹脂製。

SPECIFICATIONS 主要諸元		1.5X				1.5X (G-SPECIAL)				Si				Si(A.L.B.装着車)				SiR				SiR(A.L.B.装着車)			
車名・型式		ホンダ・E-EF6								ホンダ・E-EF7								ホンダ・E-EF8							
トランスミッション		5速マニュアル ロックアップ機構付4速オートマチック								3.800 1.675 1.270 2.300								1.440 1.445							
寸法・重量		全長(m) 全幅(m) 全高(m) ホイールベース(m) トレッド(m) 前 後 最低地上高(m) 車両重量(kg)								850 870 880 880 880 890 900 900 900 900 890 910 920 920 900 920															