

昭和五十九年十月一日

トヨタ、スターレットの全てを一新

—— 全く新しく開発した「三バルブ方式のエンジン（レーザー2E-12バルブ）を搭載」
—— スポーティな走りと快適な居住空間を一段と向上 ——

トヨタ自動車（株）は、スターレットをエンジンからタイヤまで全て一新し、十月一日より全国のトヨタオート店を通じて一斉に発売する。

近年多様化する大衆2ボックス市場では、個性的でより高性能・低燃費な車に対する要望が高まっている。

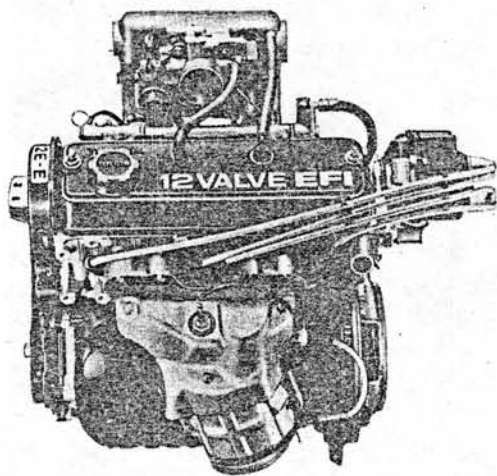
新型スターレットは、こうしたお客さまのご要望を踏まえ、新時代をリードする「ハイコンパクト&スポーティ」を基本テーマに原点から全てを見直し開発した2ボックスカーである。

特に、今回全く新しく開発したエンジン（レーザー2E-12バルブ）（「一気筒3バルブ（吸気2、排気1）、四気筒エンジン」）は吸入効率のよいトヨタ独自の3バルブ方式と燃焼効率のよいツインスクワッシュ型燃焼室などを採用し、リッターカーを含めた大衆車クラストップの低燃費とこのクラスでは群を抜く高性能を両立している。

さらにFF方式の採用、新世代サスペンション（P.E.G.A.S.U.S.）などにより、スターレット伝統の「走り」にさらに磨きをかけ、居住性、操縦性・走行安定性など全ての基本性能において、大衆2ボックスカーでトップレベルのものとした。またスターレットバンは、乗用車の機能美あふれる先進のスタイルを基調とし、コンパクトで、使用性・居住性に優れたニュータイプの商用車となっており、燃費も大衆コマースィアル車トップクラスの低燃費を実現している。



スターレット S4リミテッド
(EP71-PGMSE) '84.10



2E-ELU型 エンジン(1,295cc) '84.10

新型スターレットの主な特長は次のとおりである。

一、スタイル——空力特性に優れたオーバルフラッシュフォルム

全体のスタイルはなめらかで張りのある曲面で包み込んだ卵型のオーバルフラッシュフォルムにより、空力特性に優れたコンパクトで機能美あふれる先進のスタイルとしている。

- ① フロントはボデー面と一体化した異形ヘッドランプ、段差がなく、すっきりしたフードやセミコンシールドワイパーなどにより、なめらかで端正なスタイルとしている。
- ② リヤは、なめらかで張りのある大型バックドア、ボデーと面一化したリヤコンビネーションランプなどにより、機能的で親しみやすいスタイルとなっている。
- ③ またスポーティグレード（Sミリミテッド、Sミ、Rミ）は、なお一層の空力特性の向上をはかったエアロパーツ類およびテープストライプにより、スポーティなスタイルとなっている。

二、居住性・内装——FF方式を生かしより広く、快適に、さらに高品質に

FF方式のメリットを最大限に生かし、従来型車に比べ室内長を30mm、室内幅を40mm拡大し、余裕のある室内空間を確保するとともに、高品質な内装とあわせ快適な居住空間を実現している。

- ① スポーティグレードにはホールド性の良い新開発シートを採用し、さらにSミリミテッド、Sミには軽快なオープンスルーヘッドレストを採用している。
また女性仕様車「リセ」には、明るい色調と斬新なシート形状などを採用するとともに、シートの前後移動に伴い座面角度が変化し、最適なドライビングポジションが得られるカーブスライド式シートを運転席に採用した。
- ② インテリアには、大型コンソールボックスやフロントドアの成形ポケットなどに加え、インストルメントパネルにトレイを設定し、小物などの収納量を増すなど便利性を大幅に向上させている。

三、エンジン——リッターカーを含めた大衆車クラスストップの低燃費と高性能を実現

新型スターレットには3バルブ方式（吸気バルブ2、排気バルブ1）を採用した新開発の小型で軽量な高性能・低燃費エンジン（レーザー2E—12バルブ）（一・三ℓ）、（レーザー2E—12バルブ—EFF）（一・三ℓ）を搭載している。

① 〈レーザ―2E―12バルブ〉(2E―LU型、2E―LJ型)

〈レーザ―2E―12バルブ〉(一・三ℓ)は、四気筒12バルブに加えて、低回転域からのなめらかな吹き上りと高回転域での高出力を達成した好評のV型キャブレター^{※1}を採用し、優れたレスポンスと高出力・低燃費を実現している。

特に^{※2}パーシタルリンスシステム付エンジン搭載車は、10モード燃費二三・〇km/ℓ(四速マニュアルトランスミッション車 運輸省審査値)と大衆乗用車クラストップの低燃費を達成している。

なお、スターレットバン[※]の2E―LJ型エンジン搭載車は60km/h定地走行燃費二六・〇km/ℓ(四速マニュアルトランスミッション車 運輸省届出値)と大衆コマーシャル車トップクラスの低燃費を実現している。

② 〈レーザ―2E―12バルブ―EFI〉(2E―ELU型)

〈レーザ―2E―12バルブ―EFI〉(一・三ℓ)には、四気筒12バルブに加えて、吸入効率の良い電子制御燃料噴射装置“EFI-D”、マイコン制御方式“TCCS”の採用などにより、最高出力九三馬力、最大トルク一・三kg・mとこのクラスでは群を抜く高性能を確保している。

エンジン	排気量(cc)	最高出力(ps/rpm)	最大トルク(kg・m/rpm)
〈レーザ―2E―12バルブ―EFI〉	一、二九五	九三/六、二〇〇	一一・三/五、〇〇〇
〈レーザ―2E―12バルブ〉	一、二九五	八二/六、〇〇〇	一一・〇/四、四〇〇
パーシタルリンスシステム付	一、二九五	七六/六、〇〇〇	一〇・七/四、〇〇〇

※1 V型キャブレター

ベンチュリー負圧によりコントロールされるサクシヨンピストン、およびそれに連動したメタリングニードルがエンジンの運転状態に応じてきめ細かく追従することにより、常に最適の空燃比を得るようにベンチュリー開口面積と燃料通路面積を制御し、つなぎのないなめらかな吹きあがりを実現した可変ベンチュリー方式のキャブレター。

※2 パーシタルリンスシステム

軽負荷運転領域において空燃比約19の希薄燃焼を行うシステムで高圧縮比、燃焼効率の良いツインスキップシユ型燃焼室、ヘリカルポートなどを採用することにより、大幅な燃費向上をおこなっている。

四、足まわり——新開発のサスペンション〈P E G A S U S〉により伝統の走りがさらに向上

新世代のサスペンション〈P E G A S U S〉、トレッドの大幅拡大およびエンジン回転数感應型パワーステアリングの採用などにより、スターレット伝統の軽快なハンドリングをより一層向上させている。

① フロントには、操縦性と乗り心地に優れたマクファーソンストラット式サスペンションを、リヤにはコーナリング性能に優れた新開発のトレーリングツイストビーム式サスペンションを採用するなどにより、抜群の操縦性・走行安定性と快適な乗り心地を実現している。

② さらにS E、リセにはエンジン回転数感應型パワーステアリングを標準設定し、また、スポーティグレードには、最適なステアリングギヤ比と60シリーズタイヤを設定し、優れたコーナリング性能と軽快なハンドリングを実現している。

五、新機構・新装備——クラス水準を超えた快適性を実現

新型スターレットには、次のような新機構・新装備を車種・グレードに応じ標準またはオプション設定し、一・三ℓクラスの水準を超える快適性を実現している。

① 一定温度にセットすれば、快適な室温を保つオートエアコン。

② シートに振動板を組み込み、音響効果を大幅に向上させた5スピーカー・ボデーソニックスシステム。

③ 空力特性の向上とスタイリングの向上をねらったフロントスポイラー、ルーフスポイラーのエアロパーツおよびサイドマッドガード。

④ 開閉が容易で、開放性・換気性に優れた電動サンルーフ。

⑤ 室内からミラーの調整が可能な電動リモコンドアミラー。

〈販売概要〉

一、取り扱い販売店 全国のトヨタホート店

二、店頭発表会 十月十三日(土)、十月十四日(日)

三、当面の月販目標台数 一二、〇〇〇台・内訳——乗用車 一一、〇〇〇台
バン 一、〇〇〇台

車両概要、車種体系、価格、主要諸元は次のとおりである。

以上

〈車両概要〉

一、スタイル

① 全体スタイル

広いキャビンとコンパクトなエンジンルームを、なめらかで張りのある曲面で包み込んだ、卵型のオーバル フラッシュウフォルムとワイドトレッドにより、空力特性に優れ、スポーティで機能美あふれる先進のスタイルとしている。

② フロントスタイル

ボデー面と一体化した異形ヘッドランプ、流麗で段差がなく、すっきりしたフードやセミコンシールドワイパーなどによりなめらかで、端正なスタイルとしている。

③ リヤスタイル

空力的な配慮をし、強く絞り込んだクォーターまわり、なめらかで張りのあるバックドアや、バックドアに面一化したリヤコンビネーションランプなどにより、空力特性に優れた機能的で親しみやすいスタイルとしている。

④ スポーティなスタイル

スポーティグレード（S、リミテッド、S、R）には、より一層の空力特性の向上をはかったフロントスポイラー、ルーフスポイラーのエアロパーツ類やサイドマッドガード、テールストライプさらに60シリーズタイヤ及びアルミホイールなどによりスポーティなスタイルを強調している。

二、居住性・内装

1. 室内空間

FF方式のメリットを最大限に生かし、従来型車に比べ室内長を30mm、室内幅を40mm拡大するとともに、60mmの低床化をはかり、余裕のある室内空間を確保し、高品質な内装と併せ快適な居住空間としている。

また、フューエルタンクをリヤシートの下に設置することにより、ラッゲージフロアを70mm低くし、広いラッゲージスペースを確保している。

さらに、広いグリーンハウス、開放感と使い易さを重視した低く見易いインストルメントパネルなどにより、明るく快適な居住空間としている。

2. シート

① スポーティグレードには、ホールド性の良い新開発シートを採用するとともに5スピーカートヨタボデーソニックシステムもオプション設定している。なかで

もSミリミテッド、Sミには軽快なオープンスルーヘッドレストを備えたスポーツシートを採用している。

② 女性仕様の「リセ」には、明るい色調と斬新なシート形状などを採用するとともに、前方にスライドさせると、シート全体が上方に移動しながら座面角度が変化し、最適なドライビングポジションが得られるカーブスライド式シートを運転席に採用している。また、シートの下に履物などを収納できるシートアンダーポケットを一部グレードに標準設定し、便利性の向上もはかっている。

3. コンソール、ポケット類

カセットテープなどの小物の収納に便利な大型コンソールボックスやフロントドア成形ポケットに加え、インストールメントパネルにトレイを設定し、便利性を大幅に向上している。

三、エンジン

新型スターレットには、吸入効率の良いSOHCクロスフロー、デュアルインテークの3バルブ方式（吸気バルブ2、排気バルブ1）や燃焼効率の良いツインスキツシュ型燃焼室など数々の新技術を採用した小型で軽量な高性能・低燃費エンジン（レーザー2E-12バルブ）、（レーザー2E-12バルブEF）を搭載している。

1. （レーザー2E-12バルブ）（2E-LU型、2E-LJ型）
（レーザー2E-12バルブ）は、四気筒12バルブに加え、V型キャブレターを採用するなど、高出力・低燃費を実現している。

特に、パシヤルリーションシステム付の2E-LU型エンジンは、主吸気側にヘリカルポートを採用し、燃焼効率の向上を図り、10モード燃費二三・〇km/ℓ（四速マニュアルトランスミッション車 運輸省審査値）、60km/h定地走行燃費三三・〇km/ℓ（四速マニュアルトランスミッション車 運輸省届出値）と大衆乗用車クラストップの低燃費を達成している。

また、バンに搭載の2E-LJ型エンジンは、60km/h定地走行燃費二六・〇km/ℓ（四速マニュアルトランスミッション車 運輸省届出値）と大衆コマール車トップクラスの低燃費を実現している。

2. （レーザー2E-12バルブEF）（2E-ELU型）
（レーザー2E-12バルブEF）には、四気筒12バルブに、吸入効率の良い電

子制御燃料噴射装置“EFI-D”やマイコン制御方式“TCCS”などを採用することにより、最高出力九三馬力（六、二〇〇回転／分）を実現し、燃費も10モード一七・〇km/ℓ（五速マニュアルトランスミッション車 運輸省審査値）とこのクラスでは群を抜く高性能と優れた低燃費を実現している。

エンジン	排気量(cc)	最高出力(ps/rpm)	最大トルク(kg・m/rpm)
〈レーザー2Eー12バルブEFI〉 2EーE L U型	一、二九五	九三／六、二〇〇	一一・三／五、〇〇〇
〈レーザー2Eー12バルブ〉 2EーE L L J U型	一、二九五	八二／六、〇〇〇	一一・〇／四、四〇〇
パシヤルリンシステム付	一、二九五	七六／六、〇〇〇	一〇・七／四、〇〇〇

エンジン	トランスミッション	10モード燃費 (運輸省審査値)	60km/h定地走行燃費 (運輸省審査値)
〈レーザー2Eー12バルブEFI〉 2EーE L U型	五速マニュアル	一七・〇km/ℓ	二九・〇km/ℓ
〈レーザー2Eー12バルブ〉 2EーE L U型	四速マニュアル	一九・二km/ℓ	二八・五km/ℓ
パシヤルリンシステム付	四速マニュアル	二三・〇km/ℓ	三三・〇km/ℓ
2EーL J型	四速マニュアル	—	二六・〇km/ℓ

四、足まわり

新世代のサスペンション〈PEGASUS〉、トレッドの大幅拡大、エンジン回転数感应型パワーステアリングなどにより、スターレット伝統のスポーティな走りをより一層向上させている。

1. サスペンション

フロントには、操縦性・走行安定性、乗り心地に優れたL型ロアアーム採用のマクファアソンストラット式サスペンションを、リヤには優れたコーナーリング性能が得られる新開発のトレーリングツイストビーム式サスペンションを採用するなどにより、抜群の操縦性・走行安定性、乗り心地を実現している。

またアンチダイブ・アンチリフトジオメトリの採用により、加速・減速時の車両姿勢の変化を小さく抑えている。

2・ステアリング

軽い操舵が可能なエンジン回転数感应型パワーステアリング（SE、リセに標準）を採用するとともに、スポーティグレードに専用ステアリングギヤ比を設定し、幅広い層の好みにこたえる軽快なハンドリングを確保している。

3・ブレーキ・タイヤ

スポーティグレードには、フロントベンチレーテッドディスクブレーキの採用や60シリーズタイヤの設定などにより、操縦性・走行安定性をより優れたものとしている。

五、新機構・新装備

新型スターレットには、次のような新機構・新装備を車種・グレードに応じ標準またはオプション設定している。

- ① 一定温度にセットすれば、快適な室温を保つオートエアコン。エコノミーモードにはエンジン高負荷時にエアコンをカットする機構を追加し、燃費と動力性能の向上をはかった2ステージ機構としている。
- ② シートに振動板を組み込み、音響効果を大幅に向上させた5スピーカートヨタボデーソニックスシステム。
- ③ 空気抵抗の低減及びスタイリングの向上をねらったフロントスポイラー、ルーフスポイラーのエアロパーツおよびサイドマッドガード。
- ④ 開閉が容易で、開放性・換気性に優れた電動サンルーフ。
- ⑤ 室内から左右のミラーの調整が可能な電動リモコンドアミラー。

〈スターレットバン〉

新型スターレットバンは乗用車感覚のスタイルに加え、コンパクトで使用性・居住性の優れたニュータイプの商用車となっており、燃費も大衆コマーシャル車（ガソリン車）トップクラスの低燃費（60 km/h 定地走行燃費二六・〇 km/ℓ 運輸省届出値）を実現している。

○ スターレットの車種体系

乗 用 車

エンジン		2E-LU					2E-ELU(EFI)			
グレード	STD	D X		X L		S E	R i	S i		
		DX-A			リ セ				S i リミテッド	
3 ド ア	4 M/T	○	○※	○	○					
	5 M/T						◎	○	◎	
	3 A/T		◎	◎	○	○				
5 ド ア	4 M/T		◎	○	○	○				
	5 M/T					○		○		
	3 A/T		◎	◎	○	○	○			

◎ 新設 ※パーシャルリーンシステム付車有り

バ ン (全て4 M/T)

エンジン	2E-L J		
グレード	C S	C D	
			CD-L
2 ドア (2人/5人)	○	○	○
2 ドア (2人)	○	○	

◎ 新型スターレットの主要車型標準価格一覧表

(応急用タイヤ、標準工具一式付、単位：千円)

車 種	エンジン型式	グ レード	ト ラ ン ス ミ ッ シ ョ ン	東 京	名 古 屋	大 阪	
ス ター レ ッ ト	3 ド ア	2 E-E L U	S i	5 M/T	1,034	1,029	1,034
			リミテッド	5 M/T	1,170	1,165	1,170
			R i	5 M/T	967	962	967
		2 E-L U	X L	4 M/T	853	848	853
			リ セ	4 M/T	920	915	920
			D X-A	4 M/T	724	719	724
			S T D	4 M/T	693	688	693
		5 ド ア	2 E-L U	S E	4 M/T	1,007	1,002
	X L			4 M/T	879	874	879
	リ セ			4 M/T	946	941	946
	D X-A			4 M/T	750	745	750
	バ ン (2人/5人)	2 E-L J	C S	4 M/T	661	656	661
			C D	4 M/T	719	714	719

・ 3速フルオートマチックトランスミッション車は4 M/Tに比べ62千円高。

◎ トヨタ FF1300スターレット主要諸元表(車両型式・重量・性能)

	3 ド ア (E-EP71)								5 ド ア (E-EP71)							
	2E-ELU			2E-LU					2E-ELU			2E-LU				
	Si-リミテッド	Si	Ri	XL-リセ	XL	DX	DX-A	STD	Si	SE	XL-リセ	XL	DX	DX-A		
	PGMSE	PGMSE	PGMZE	PGHNS	PGHNS	PGHNS	PGHNS		PHMSE	PHMES	PHHNS	PHHNS	PHHNS	PHHNS		
車両型式	4速マニュアル 5速マニュアル 3速フルオートマチック															
車両重量 (kg)	740	730	720	(720) (740)	(710) (730)	(710) (720)	(700) (720)	700	750		(740) (740) (760)	(730) (750)	(720) (740)	(710) (730)	(710)	
車両総重量 (kg)	1,015	1,005	995	(995) (1,015)	(985) (1,005)	(985) (995)	(975) (975) (995)	975	1,025		(1,015) (1,015) (1,035)	(1,005) (1,025)	(995) (1,015)	(985) (1,005)	(985)	
最小回転半径 (m)	4.5	4.5	4.5	4.5	4.3 ※1	4.3	4.3	4.3	4.5	4.5	4.5	4.3 ※1	4.3	4.3		
燃料消費率 (km/ℓ)	60km/h定地走行 (運輸省算出値)	29.0	29.0	29.0	(28.5) (25.0)	(28.5) (25.0)	(28.5) (133.0) (25.0)	28.5	29.0		(28.5) (30.0) (25.0)	(28.5) (25.0)	(28.5) (25.0)	(28.5) (25.0)	(28.5)	
	10モード走行 (運輸省算出値)	17.0	17.0	17.0	(17.8) (14.6)	(18.6) ※2 (15.2) ※3	(18.6) (23.0) (15.2)	19.2	17.0		(17.8) (17.8) (14.6)	(17.8) (18.6) ※2 (14.6)	(18.6) ※2 (15.2) ※3	(18.6) (15.2)	(18.6)	

()は4速マニュアル車、()は5速マニュアル車、()は3速フルオートマチック車、()はパーシャルリーンシステム付車の場合の数値です。
 ※1は4速マニュアル車の場合、乗動サスペンション装着した場合 +20kg (ただしSi-5ドアは+10kg)、フロントスポイラー、ルーフスポイラー、サイドマッドガードを
 セットでオプション装着した場合 +10kg、ボディ・ソニック・システムをオプション装着した場合 +10kg、パワーステアリングをオプション装着した場合 +10kg、それぞれ増加します。また、DX-A・3ドア(パーシャルリーンシステム
 付車を除く)の定地走行率の場合、車両重量及び車両総重量は+10kg増加します。
 ※2パワーステアリングをオプション装着した場合、4.5mになります。※3パワーステアリングをオプション装着した場合、14.6mになります。
 ※4パワーステアリングをオプション装着した場合、17.8km/ℓになります。※5パワーステアリングをオプション装着した場合、14.6km/ℓになります。
 燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時には、この条件(気象、道路、車両、運転、整備などの状況)が異なってくるので、それに従って燃料消費率が異なってきます。

(寸法・定員)

全長 (mm)	3,760
全幅 (mm)	1,590
全高 (mm)	1,380
ホイールベース (mm)	2,300
トレッド	前 (mm) 1,385 後 (mm) 1,345
最低地上高 (mm)	155
室内	長 (mm) 1,765 幅 (mm) 1,305 1,310 (90, DX-A, STD)
高さ (mm)	1,155
乗車定員 (名)	5

乗動サスペンションをオプション装着した場合、室内高は+25mm。

(ステアリング・サスペンション・ブレーキ)

ステアリング	ラック&ピニオン式
サスペンション	フロント ストラット式コイルスプリング (Si-リミテッド, Si, Riはスタビライザー付) リヤ トレーリング・トーションビーム式 コイルスプリング (全車スタビライザー付)
ブレーキ	フロント ディスク (Si-リミテッド, Si, Riは ベンチレーテッドディスク) リヤ リーディングトレーリング

(エンジン)

型式	エンジン タイプ	総排気量 (cc)	圧縮比	最高出力 ps/r.p.m. (JIS)	最大トルク kg-m/r.p.m. (JIS)	燃料供給 装置	燃料タンク 容量 (ℓ)	使用燃料
2E- LU	水・空直列 4気筒横置 OHVバルブ	1,295	9.5 (10.0)	81/6,000 (76/6,200)	11.0/4,400 (10.7/4,400)	可変 ベンチュリ型 キャブレター	40	無鉛 ガソリン
2E- ELU	水・空直列 4気筒横置 OHVバルブ	1,295	9.5	93/6,200	11.3/5,000	※E-FI(電子 制御式燃料 噴射装置)	40	無鉛 ガソリン

()はパーシャルリーンシステム付車の場合の数値です。トヨタの乗用車系ガソリンエンジンには、燃費性能の向上と
ロングライフをめざした新開発のオイル「キャススル・クリシロイアルII」が工場出荷で入っています。

※E-FIは当社の登録商標です。

(変速比・減速比)

	1速	2速	3速	4速	5速	後退	減速比
4速マニュアル	3.545	1.904	1.310 (1.233)	0.969 (0.885)	—	3.250	3.526 (3.095)
5速マニュアル	3.545	1.904	1.310	0.969	0.815	3.250	3.941 (3.526)
3速フルオートマチック	2.810	1.549	1.000	—	—	2.296	3.333

()はパーシャルリーンシステム付車の場合の数値です。

◎ トヨタ スターレットバン主要諸元表(車両型式・重量・性能)

車 種		CD-L	CD		CS	
トランスミッション		4速マニュアル				
乗車定員		名 2(5)	2(5)	2	2(5)	2
車両型式 (L-EP75V)		PVKDS	PVKDS	PVKDS	PVKRS	PYKRS
寸法・重量						
全長		mm	3,700			
全幅		mm	1,590			
全高		mm	1,385			
ホイールベース		mm	2,300			
トレッド	前	mm	1,385			
	後	mm	1,345			
最低地上高		mm	165			
荷室長		mm	1,145	1,145	1,135	1,145
荷室幅		mm	1,255			
荷室高		mm	850	860	890	890
車両重量		kg	710	700	700	700
最大積載量		kg	300(0)	300(0)	300	300(0)
車両総重量		kg	1,120(985)	1,110(975)	1,110	1,110(975)
性能						
最小回転半径		m	4.3			
燃 料		60km/h定地走行燃費	26.0			
消費率		(運輸省算出値) km/ℓ				
エンジン						
エンジン型式		2E-L(水冷直列4気筒横置OHV3バルブ)				
内径×行程		mm	73.0×77.4			
総排気量		cc	1,295			
圧縮比			9.5			
最高出力		ps/r.p.m. (JIS)	81/6000			
最大トルク		kg-m r.p.m. (JIS)	11.0/4400			
燃料供給装置		可変ベンチュリ型キャブレター				
燃料タンク容量		ℓ	40			
使用燃料		無鉛ガソリン				
走行装置						
クラッチ形式		乾・単板・タイヤフラム式				
変速比	第1速	3.545				
	第2速	1.904				
	第3速	1.310				
	第4速	0.969				
	後退	3.250				
最終減速比		3.722				
ステアリング形式		ラック&ピニオン				
前輪懸架方式		ストラット式コイルスプリング				
後輪懸架方式		トレーリング・トーションビーム式コイルスプリング(スタビライザー付)				
ブレーキ	前	ディスク				
	後	リーディングトレーリング				
駐車ブレーキ		機械式後2輪制動				
タイヤ	前	145SR13ラジアル				
	後	145SR13ラジアル				
寒冷地仕様車の場合		CD2(5)シーターの車両重量は710(710)kg、車両総重量は1,120(985)kg。 CD2シーターの車両重量は710kg、車両総重量は1,120kgになります。				