

5. 商品仕様

5-1 エンジン

SC-EMPi、DOHC (ENO7X型) エンジンをベースに、スポーツシフト車用として下記の変更を施しました。

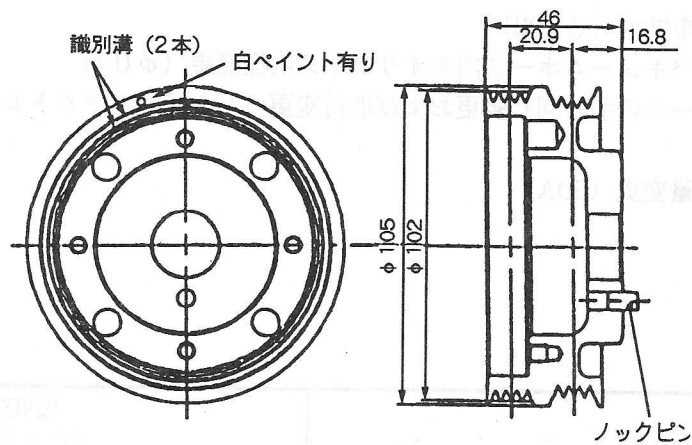
- ・クランクプーリー径を拡大 (φ 102)
- ・過給圧制御バルブ用バキュームホース内のオリフィス内径変更 (φ 0.7)
- ・ヒーターパイプ&ホースの引き回し変更および取付変更 (ハウジングアウトレットにネジ加工追加)
- ・スパークプラグ
- ・オルタネーターの容量変更 (50A)

エ ン ジ ン		ENO7X SC-EMPi DOHC
ト ラ ン ス ミ ッ シ ョ ン		ECVT
総 排 気 量 (cc)		658
内 径 × 行 程 (mm)		56.0 × 66.8
シ リ ン ダ ー ブ ロ ッ ク	配 置	直列4気筒
	気筒間間隔 (mm)	62.5
弁 機 構	方式、バルブ数	DOHC 4 バルブ
	ロッカー方式	バケット型ダイレクトプッシュ
燃 料 供 給 方 式		電子制御燃料噴射 (シーケンシャル)
燃 料 の 種 類		無鉛レギュラーガソリン
点 火 時 期 制 御		電子式
点 火 順 序		# 1-3-4-2
圧 縮 比		9.0
ス ー パ チ ャ ー ジ ャ 増 速 比		1.85
ス ー パ チ ャ ー ジ ャ 容 量 (ℓ/rev)		0.38
イ ン タ ー ク ー ラ ー		有
最 大 出 力 (ps/rpm)		64/7200
最 大 ト ル ク (kg-m/rpm)		9.0/4000
燃 料 消 費 率 (g/ps·h/ [rpm])		240/ [3200]
全 長 × 全 巾 × 全 高 (mm)		540 × 485 × 660

商品仕様／エンジン

(1) クランクプーリー

電子制御 ECVT とのマッチング上からクランクプーリー径を変更しました。



(2) スパークプラグ

取付ネジ径 12mm 、2面巾 16mm の小型スパークプラグを採用

メーカー	型式番号	スパークギャップ (mm)
NGK	DCPR7E	0.8~0.9

(3) オルタネーター

電子制御 ECVT 化に伴ない、オルタネーター容量を変更しました。

車 種		SC車 (DOHC)
メ	カ	三菱電機
レ	ター	IC内蔵
バ	電	12V
公	出	12V - 50A
ア	極	⊖ アース
回 転 方 向	(プーリー 側から見て)	右
定 格 回 転 数		5000rpm
出 力 電 流		5000rpm - 50A 以上
調 整 電 圧		14.0V~15.0V
プ	外 径	φ 56.5mm

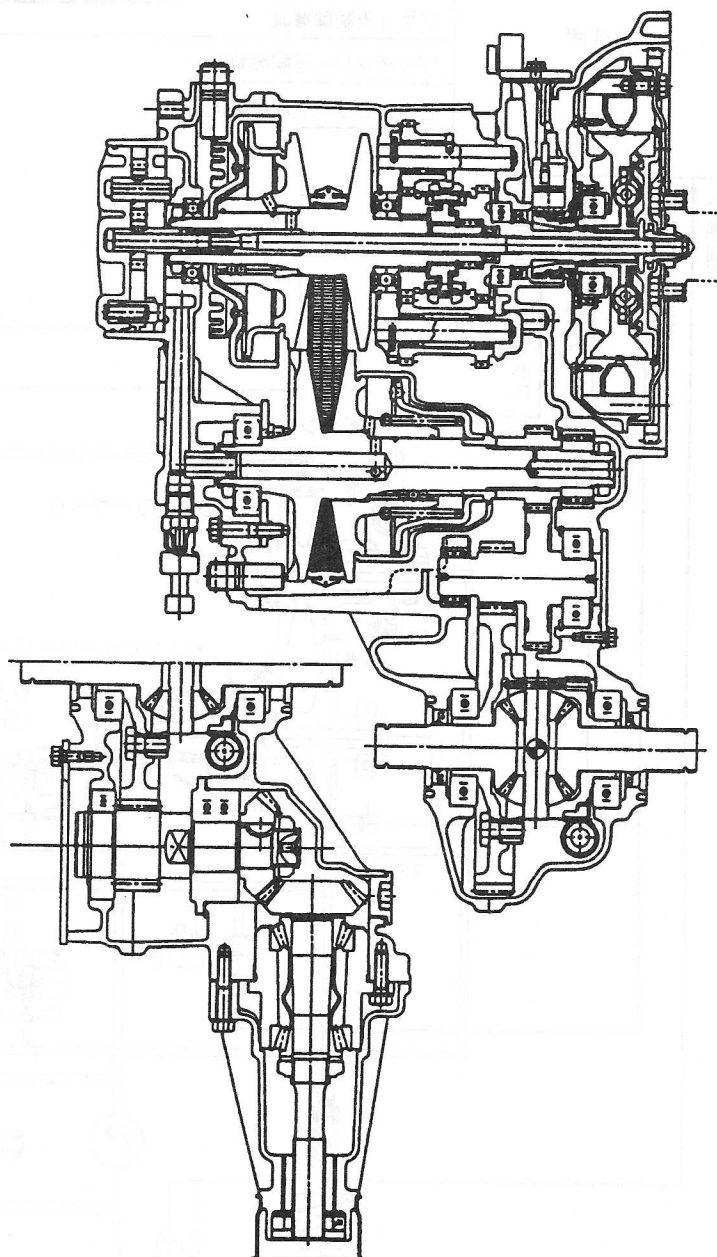
5-2 動力伝達システム

[1] マニュアルモード付ECVT (スポーツシフト ECVT)

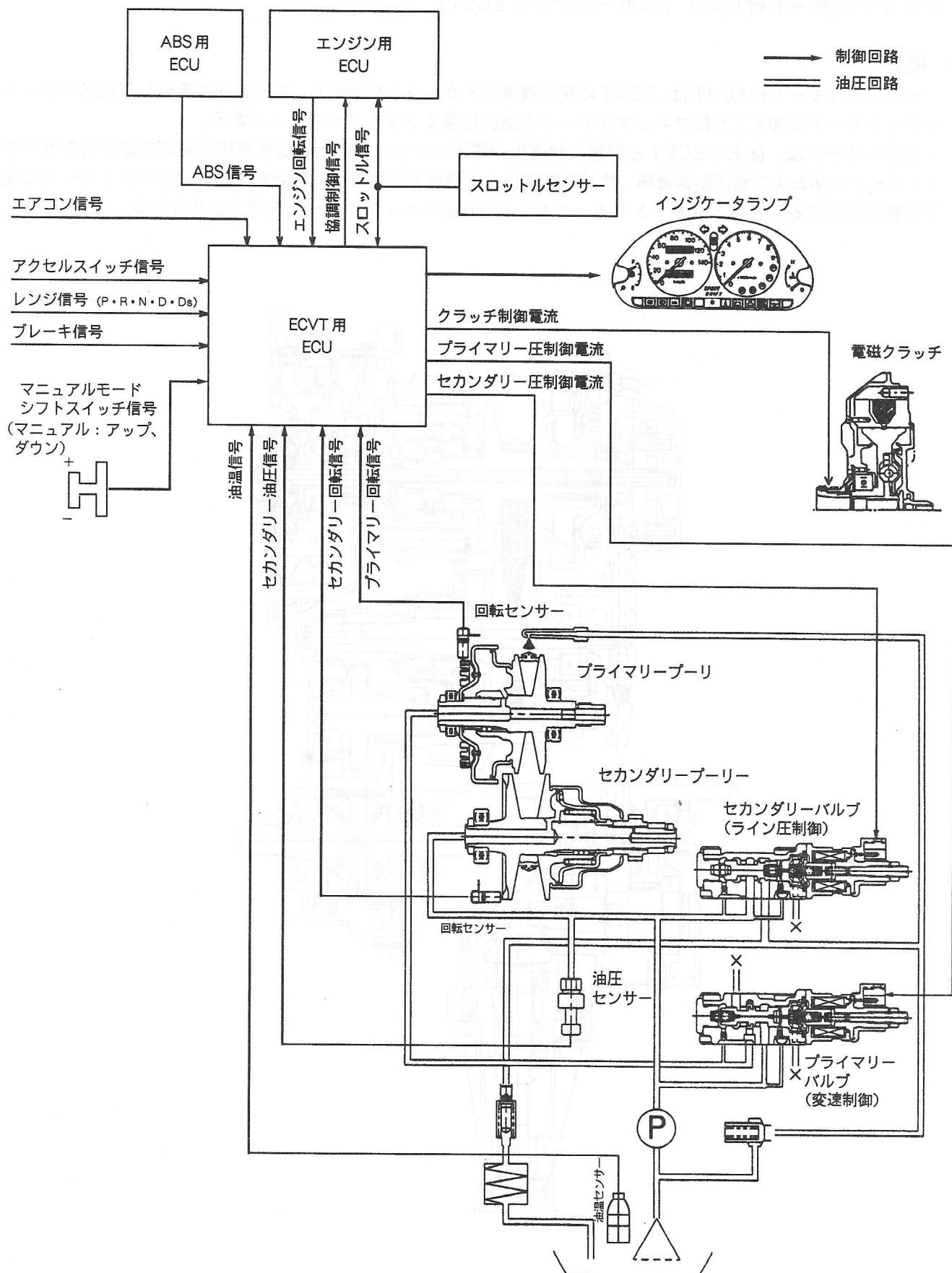
■ 概要

マニュアルモード付ECVTは、ECVTの変速機構をメカニカル制御から、電子制御に変更して従来のオートマチックモードに加えて6段マニュアルモードを選択出来るドライブシステムである。

全体システムは、従来のECVTと同様の発進用の電磁クラッチ、前後進切換機構と無段変速を行なうベルト・プーリー部および油圧制御機構、終減速機構により構成されており、無段変速機の油圧コントロールを電子制御方式化することによりオートマチックモードと6段マニュアルモードを両立させている。



<システム図>



商品仕様／動力伝達システム (ECVT)

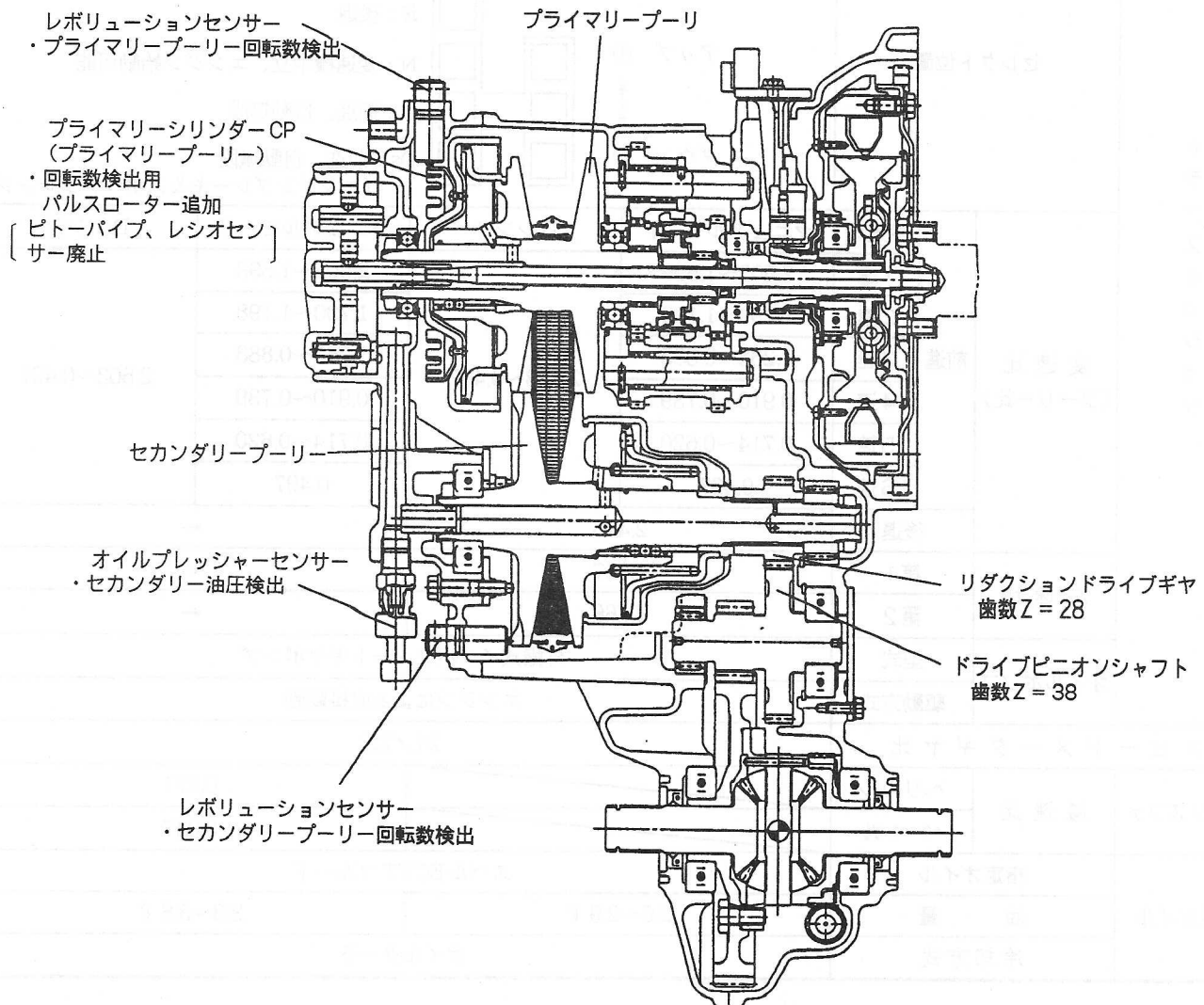
<仕 様>

車 種		3 ドアセダン					
		2WD		F/T4WD			
		DOHC SC - EMPi					
トランスミッション型式		TB400H12AD		TT400J12AD			
電 磁 ク ラ ッ チ	型 式	ダンパー内蔵コイル回転式					
	定格トルク	133Nm {13.6 kg・m}					
	消費電力	36.4 W					
	電磁粉量	42 g					
	重 量	9.1 kg					
	制御方法	マイクロコンピュータ制御					
ト ラ ン ス ミ ッ シ ョ ン	前進・後退切換機構		シンクロメッシュ式ドッグクラッチ				
	セレクト方式		ケーブルによるダイレクトシフト				
	セレクト位置		マニュアル ←→ オート アップ ⊕ ↓ ダウン ⊖ P : 出力軸固定、エンジン始動可能 R : 後退 N : 変速機中立、エンジン始動可能 D : 前進、自動無段 Ds : 前進、自動無段 (エンジンブレーキ&スポーティレンジ)				
	変 速 比 (プーリー比)	前進	変速段	マニュアルモード	Dレンジ	マニュアルモード	Dレンジ
			1速	2.503~1.599	2.503~0.497	2.503~1.599	2.503~0.497
			2速	1.790~1.198		1.790~1.198	
			3速	1.263~0.883		1.263~0.883	
			4速	0.910~0.739		0.910~0.739	
			5速	0.714~0.620		0.714~0.620	
			6速	0.497		0.497	
		後退	2.475		←		
	減 速 比	第1	1.357		←		
		第2	4.666		←		
	オイルポンプ	型式	外歯式インボリュートギヤポンプ				
		駆動方式	エンジンによる直接駆動				
スピードメータギヤ比		21/22					
トランスファ	減 速 比	ヘリカル			0.271		
		ベベル			0.947		
使用オイル	指定オイル		スバル ECVT フルード				
	油 量		2.6~2.9 ℓ		3.3~3.6 ℓ		
	冷却方式		オイルクーラ				

■ 変更概要

[対比ミッション型式 : TB400RB3AD]
TT400SB4AD]

1. プライマリーおよびセカンダリー圧制御を電子制御方式に変更し、ECVT用ECUを変更しました。(マニュアル信号入力端子追加、制御内容変更)
2. 変速制御は、ソレイドバルブ一体のプライマリーバルブ、セカンダリーバルブの2種類のバルブで行なう方式で、プライマリーバルブAY、セカンダリーバルブAYを追設しました。
これに伴いコントロールバルブ(シフトコントロールバルブ、プレッシャレギュレーターバルブ、エンジンブレーキバルブ)を廃止しました。
3. 回転数検出方式をピトー圧方式から回転センサー方式に変更し、プライマリープーリー、セカンダリープーリー部にそれぞれレボリューションセンサーを追設しました。(これに伴ないピトーパイプ、レシオセンサーなどを廃止。
また、セカンダリー油圧検出用のオイルプレッシャーセンサーを追設しました。
4. 第一減速比を変更しました。
5. その他
 - ① トランスミッションケース、サイドケース、オイルストレーナ、ルブリケーションパイプ、オイルポンプガasket、シフトアーム、トランスミッションハーネスなどを変更。
 - ② トランスミッションコントロールケーブルなど廃止。



セカンダリーバルブ (リリーフ弁)
・目標セカンダリー圧に調圧。
(ソレノイドバルブ型式: ノーマルオープン)

プライマリーバルブ (減圧弁)
・目標プライマリー圧に調圧。
(ソレノイドバルブ型式: ノーマルオープン)

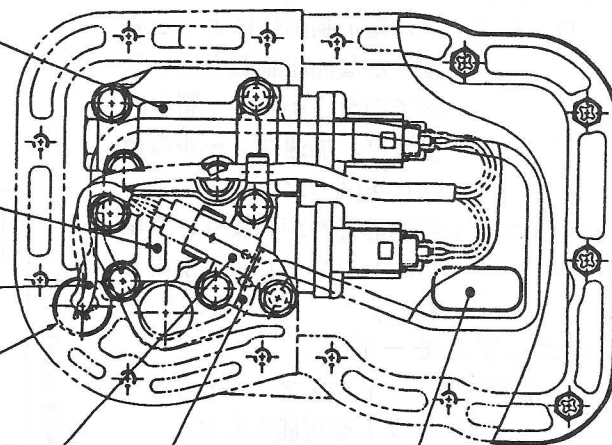
トランスミッションハーネス

サイドケースのハーネス取出穴
(追加)

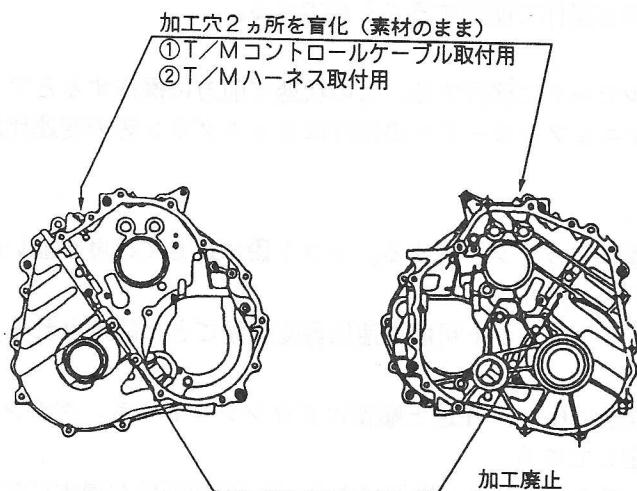
油温センサー

油温センサー取付ブラケット

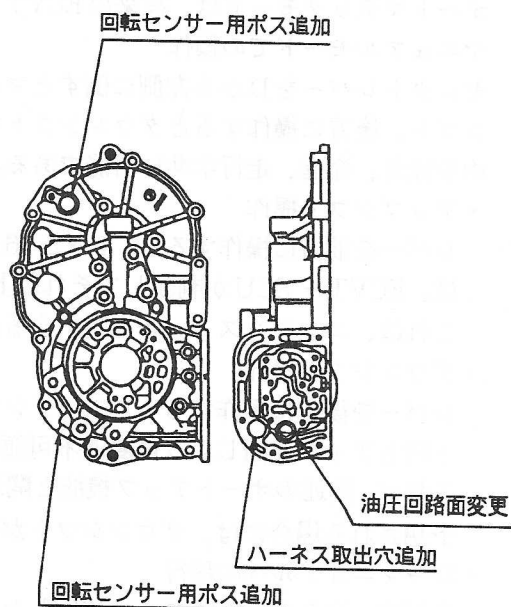
オイルストレーナ
・パイプ、スティ形状変更



<ミッションケース>



<サイドケース>



<オイルポンプガasket>

- ・材質変更 (メタルガasket化)
- ・形状変更 (ピトーパイプ部逃げ形状廃止)

■ 機能・作動

<オートマチックモード>

Dレンジ：フル電子制御化によりきめ細やかな油圧制御を行い低速での滑らかさの一層の向上及び、加速フィールの最適化を図った。

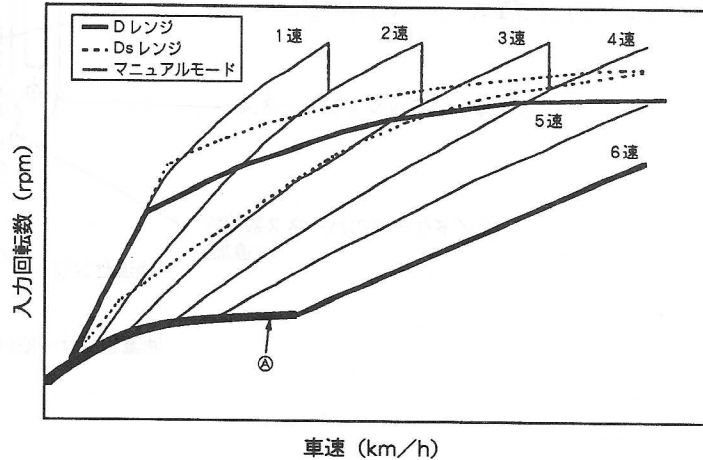
Dsレンジ：変速応答性が高まり、素早いエンジンプレーキが得られる。

<マニュアルモード>

電子制御ソフトウェアにより6速マニュアルシフトを可能とした。

- ・変速比を固定することによるタイトでダイレクトな走行フィーリング
- ・素早くスムーズに反応するシフト感
- ・強力でかつ路面に最適なエンジンプレーキ性能

スポーツシフト変速特性図



① オートマチックモードでの操作

オートマチックモードは、従来の ECVT と全く同じ操作で使用することができる。

② マニュアルモードでの操作

セレクトレバーをDから左側に倒すとマニュアルモードに移行する。この状態で前方に操作するとアップシフト、後方に操作するとダウンシフトする。マニュアルモードへの移行はキックダウン等の変速比急変中を除き、発進、走行中共に可能である。

・アップシフト操作

レバーを前方に操作すると、1→2…6速と順番にアップシフトする。シフト段に比して速度が低い場合は、ECVT - ECUが判断してそれ以上の変速をしない。

これは、エンジnstールを防止するためで、アップシフト可能車速は各変速段ごとに設定される。

・ダウンシフト操作

レバーを後方に操作すると、アップシフトとは逆に6→5…1速と順番にダウンシフトする。ダウンシフト時もアップと同じように変速不可領域が設定してある。

これは、後述のオートアップ機能と関連していてダウンシフト操作により、E/G回転数が過大になると予想される場合には、ダウンシフトが行われないようになっている。

・D→マニュアルへの移行

走行中、Dからマニュアルに移行したときは、現在の変速比に最も近い段数がインジケータに表示さる。そこからレバー操作を行うことにより、一段上又は下の変速比に移行する。(例えば、3速と4速の間で3.7速にある場合、インジケータは4速を表示する。そして、アップシフト操作を行うことにより、初めて3.7速から4速の変速比に移行する。。この場合は、インジケータ表示は4のままであるが変速比自体は変化する。) また、レバー操作を行わない場合は、移行時の変速比を保持し、オートアップ回転数に達した時点でアップシフトをする。

- ・オートアップ機能・オートダウン機能

フル加速時、エンジン回転数が最大に達すると、マニュアル操作をしなくとも自動的にアップシフトする。また、逆に所定スロットル開度以下で速度が低下し、エンジン回転数が前頁変速特性図の④の線と交叉する回転まで低下すると④に沿って変速する。(この状態から再びアクセルを踏み込んだ場合はD→マニュアルと同じ制御を行う。)

そして、停止時には、必ず1速となる。このように、エンジン回転数の上限、下限が設定されており、オーバーレブやエンジンストールを防ぐ制御が組み込まれている。

- ・低 μ 路(滑り易い路面)でのセーフティー機能

一般のAT車、MT車は圧雪路や凍結路で過度のエンジンブレーキをかけると、タイヤがスリップして走行姿勢が大きく損なわれることがある。

スポーツシフト ECVT は、タイヤの滑りを検出して、過度なダウンシフトが行われないようなインテリジェント制御を行っており、高い安全走行性能を有していることも特徴の一つである。

- ・連続して2回以上のレバー操作を行った場合には、2回目の操作のみを記憶し1回目の変速動作終了後、2回目を開始する。(3→1、2→4といった様な“飛び段”は行わない。)

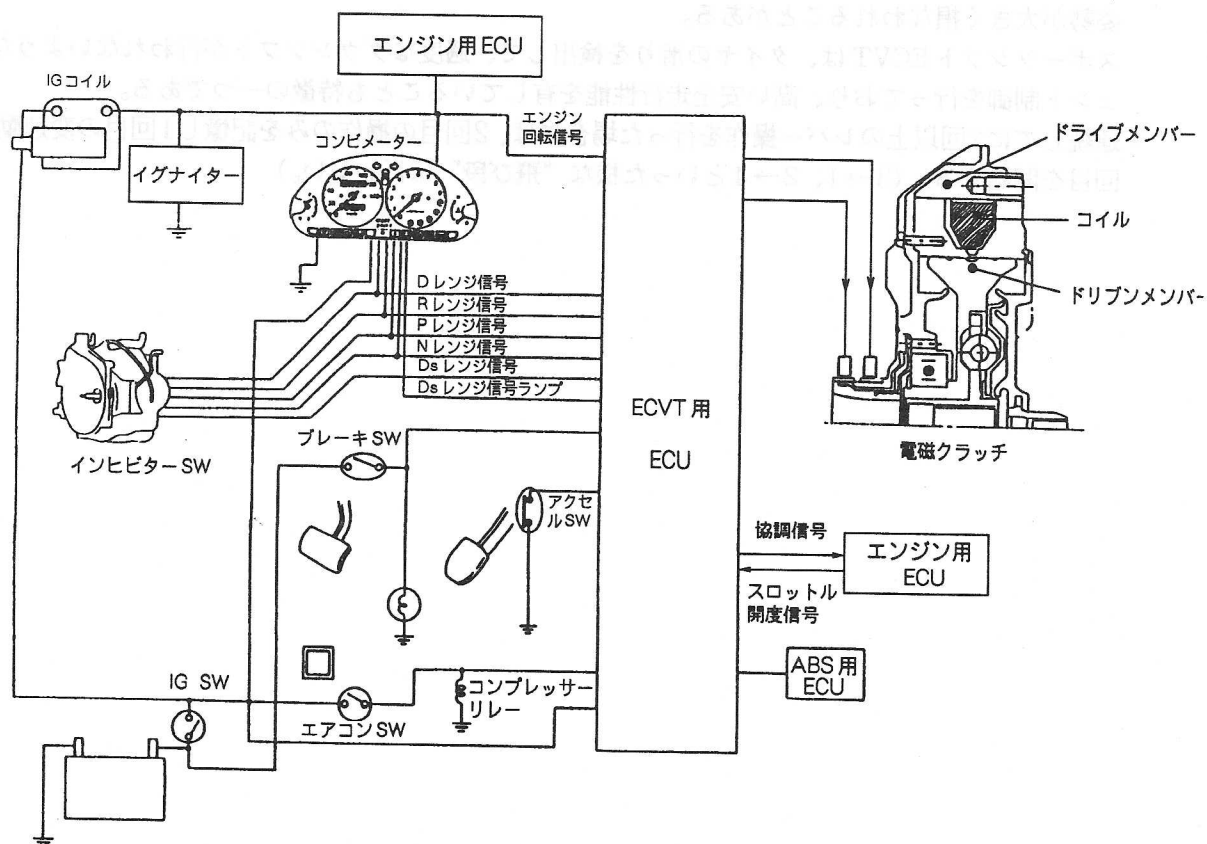
(1) 電磁クラッチシステム

電磁クラッチを含め、電磁クラッチシステムは、従来のSC EMPi ECVTと同じである。

電磁クラッチの作動は、5つの定常作動領域（モード）を持ち、制御特性も従来と同じである。

マニュアルモードの零↔直結、発進↔直結モードの切換は、各変速段ごとに設定されているプライマリー回転数により行われる。

<システム図>

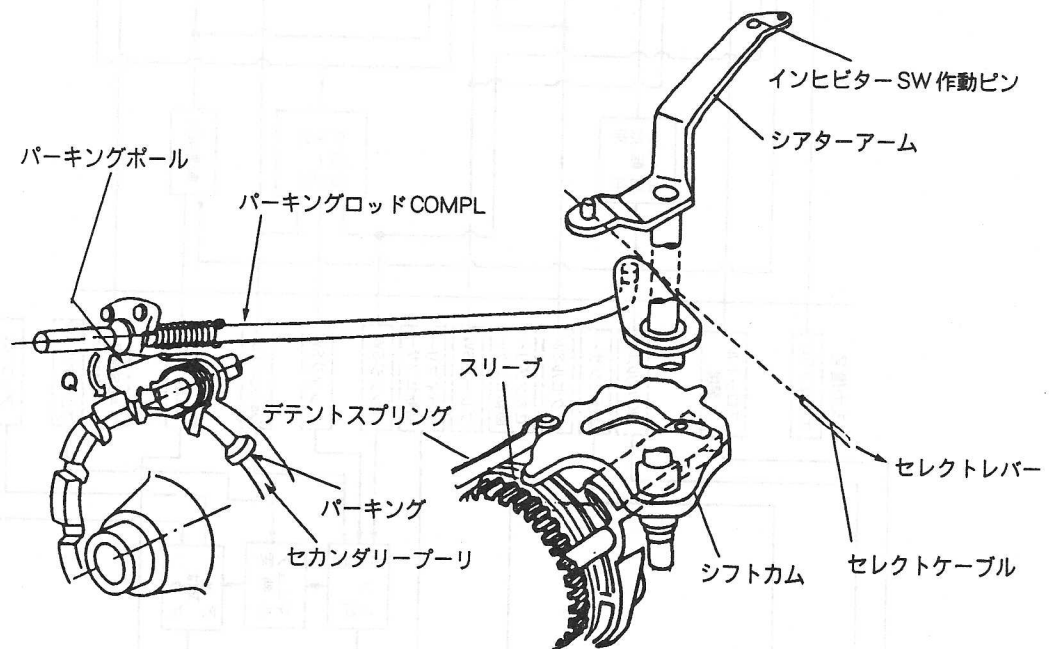
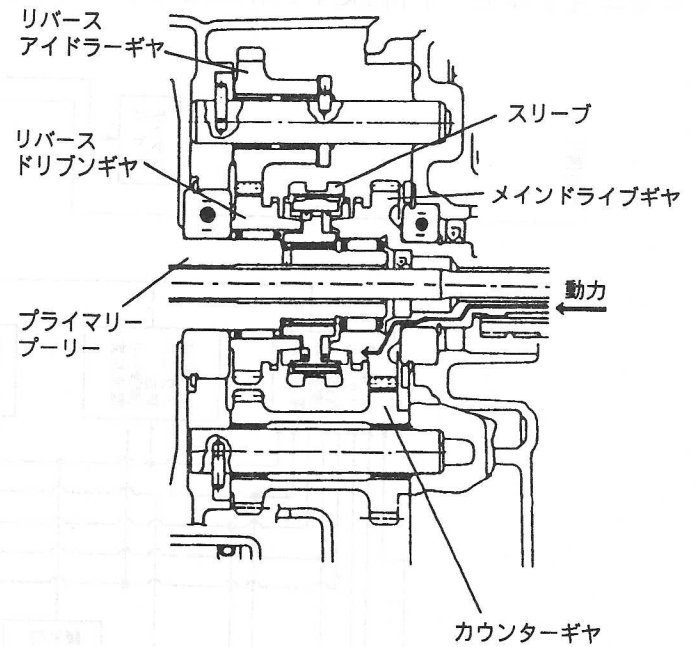


(2) セレクトポジション機構

・「P-R-N-D-Ds」セレクトポジション機構は、従来同様シンクロメッシュ式の前・後進切換機構をセレクトレバー→セレクトケーブル→セレクトカムによりダイレクトにセレクトする方式である。

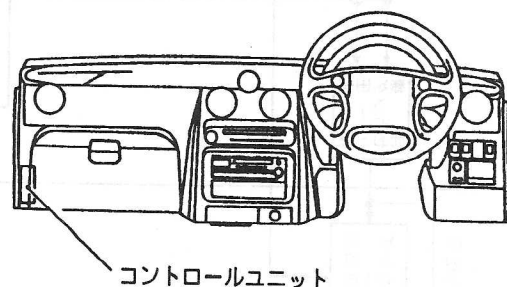
・Dsレンジはエンジブレーキバルブおよびカムの廃止に伴ない、インヒビタースイッチにより検出する方式に変更しました。

Dsレンジにセレクトした場合スリーブの位置は、Dレンジと同一で、シフターアームが「D」より更に回転し、シフターアームに連動したインヒビタースイッチによりDsポジションを検出し、ECVT用ECU内の変速比マップをD→Dsに切換え、変速特性を変更する。

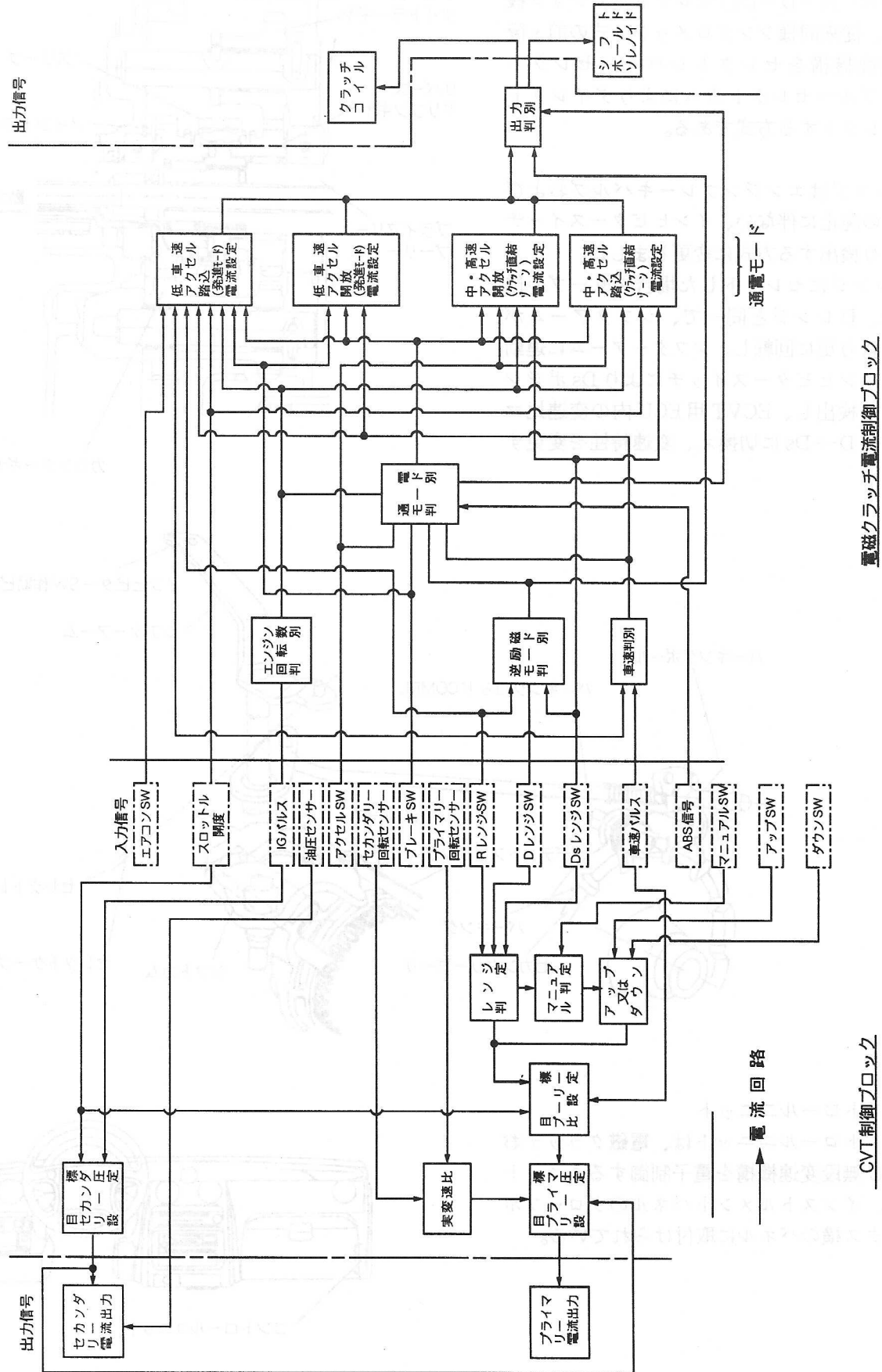


(3) コントロールユニット

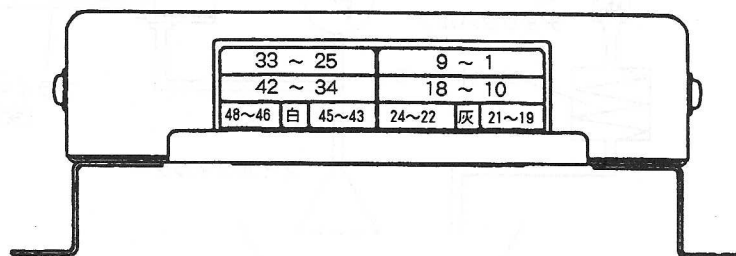
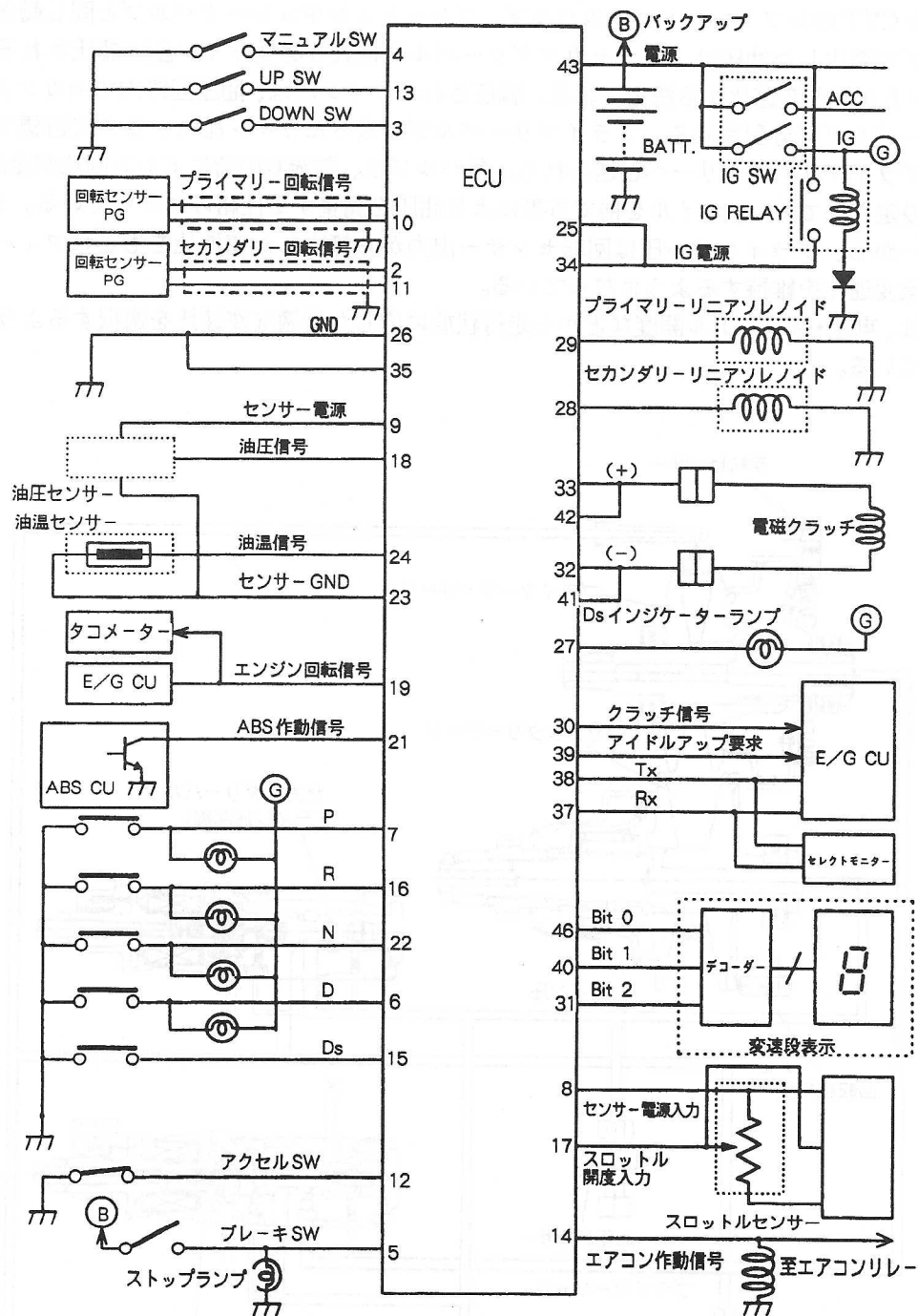
コントロールユニットは、電磁クラッチおよび無段変速機構を電子制御するユニットで、インストルメントパネルのグローブボックス横のパネルに取付けられている。



<マニュアルモード付 ECVT 用 ECU のブロック図>

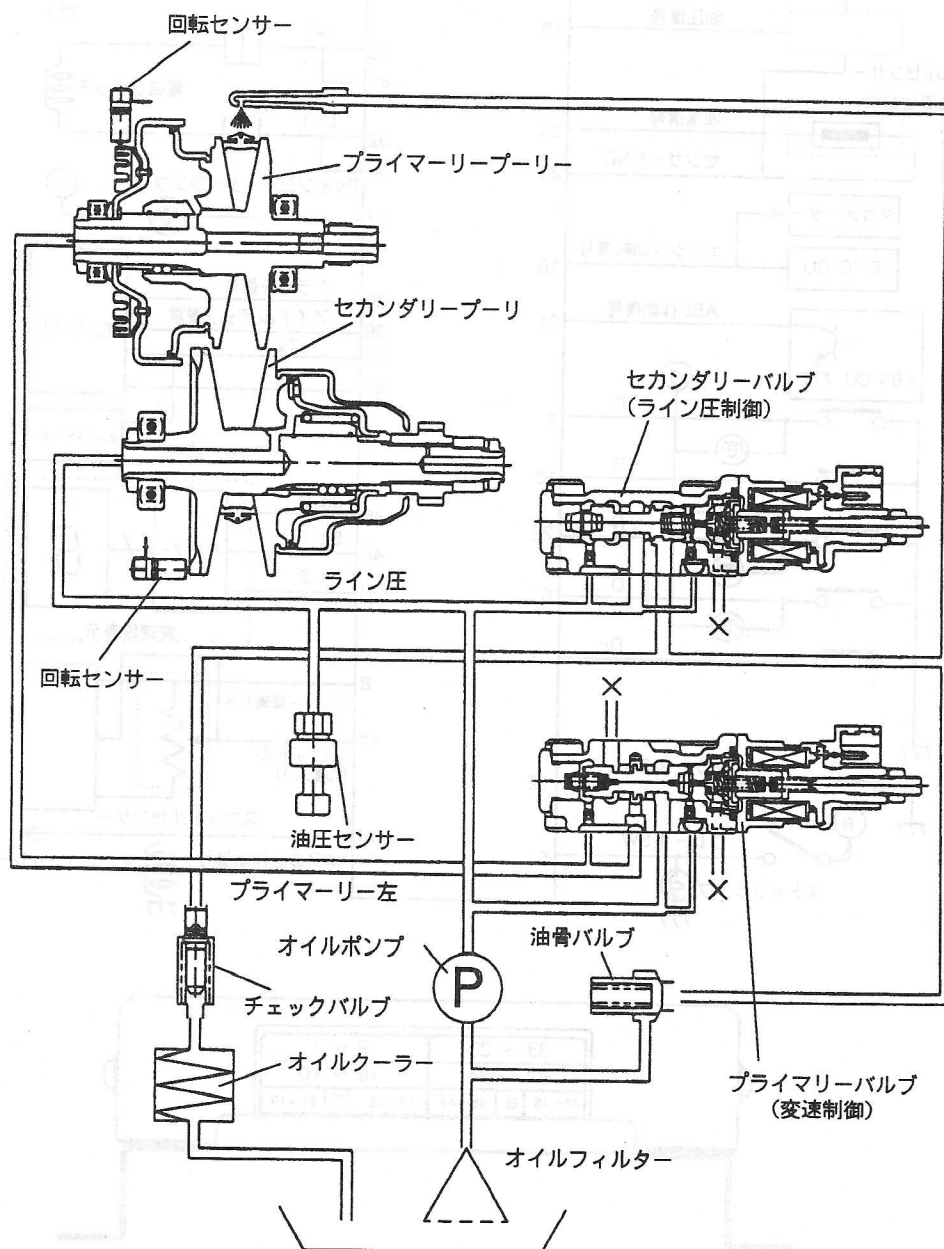


<入出力図>



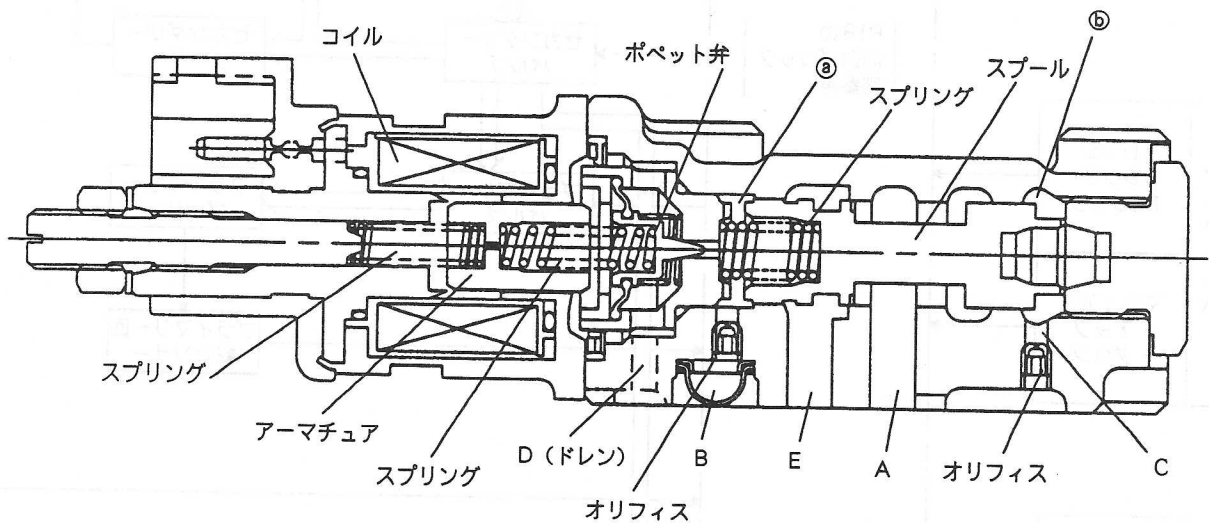
(4) 油圧回路および変速制御

- ・電子制御CVTの変速制御は、プライマリー、セカンダリー2種類のコントロールバルブで行っており、それぞれメカニカルCVTのシフトコントロールバルブ、プレッシャレギュレータバルブと同じ働きをしている。
- ・オイルポンプで発生した油圧は、まずセカンダリーバルブに入り必要ライン圧に調圧される。必要ライン圧は、エンジントルクと変速比から決定される。調圧されたライン圧は、油圧回路内でセカンダリープーリーとプライマリーバルブに分配される。プライマリーバルブに入ったライン圧は、ここで目標プライマリー圧に調圧され、プライマリープーリーへと送られる。各バルブは、電流0の時にドレン回路が全閉に（油圧max）なるように設定されており、オイルを捨てる事により油圧を調整する仕組みになっている。また、ライン圧は圧力センサーから、プライマリー圧は回転センサー出力から算出した変速比をもとにフィードバックを行っており、目標変速比を維持するようになっている。
- ・目標変速比は、車速・スロットル開度などから走行状態に応じた最適な変速比を選択するようにECVT-ECUで制御されている。



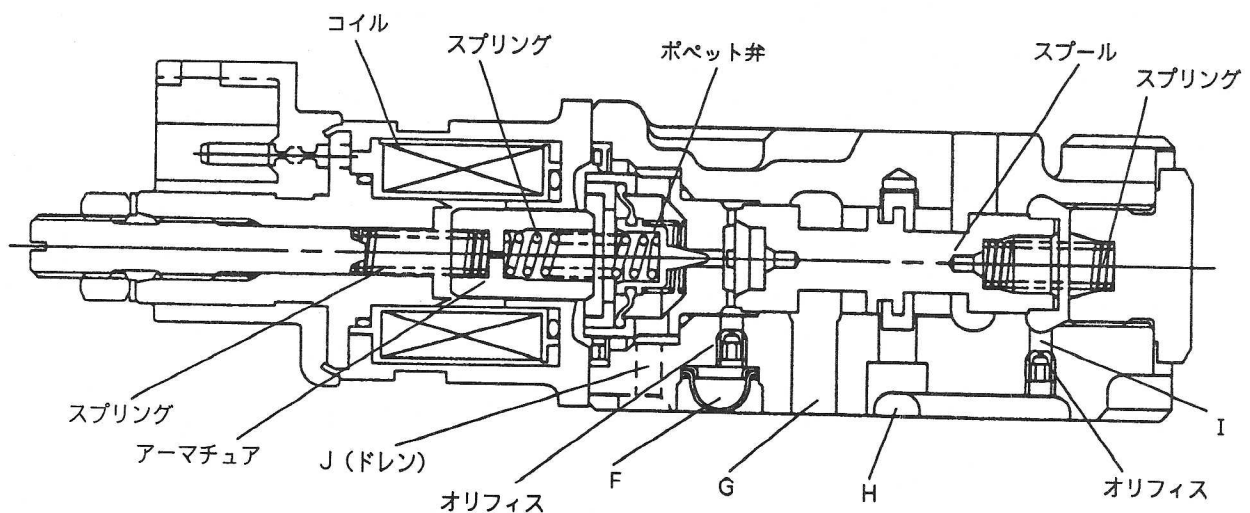
① セカンダリーバルブ (ライン圧制御)

オイルポンプで発生した油圧は、まずA・Bの各ポートに送られる。Aポートに入ったオイルは、通路を通りCポートに送られ内圧を発生させる。ここでB・Cポートからオリフィスを介して油室②、⑥に送られた油圧は、各油室にはほぼ同じ内圧に発生させるため、この状態ではスプールの位置はセット位置のままである。ここで電流を加えると②の内圧はDポートにドレンされ、この結果スプールは、②・⑥の各油圧反力とスプリングの押しつけ力の合力がバランスする位置まで移動し、Eポートに潤滑圧を発生させる。このときの発生油圧から、潤滑油とドレンを差し引いたものがライン圧となる。発生したライン圧は、油圧センサーからECUにフィードバックされ、電流値は目標油圧になるよう常に調整される。

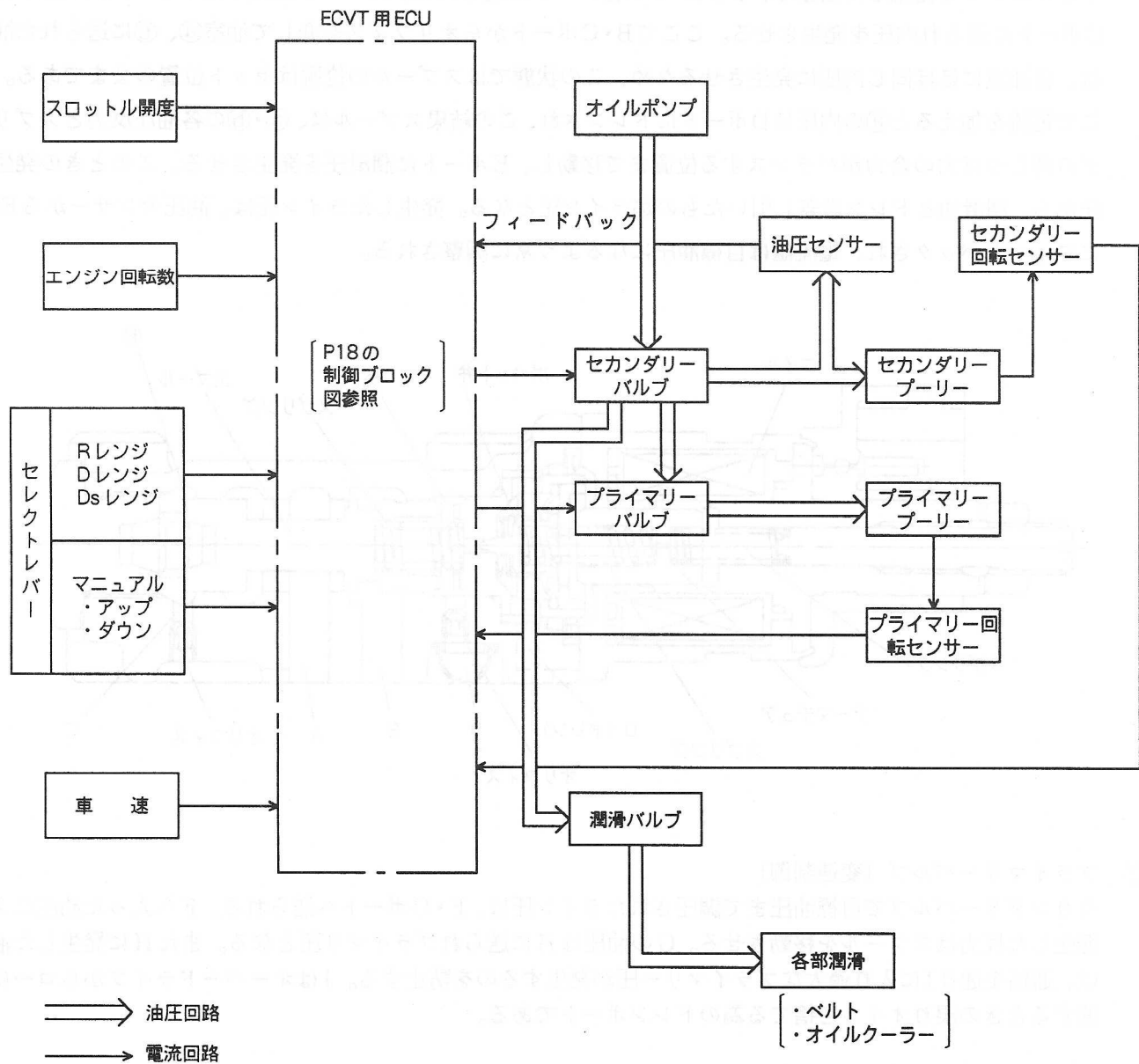


② プライマリーバルブ (変速制御)

セカンダリーバルブで目標油圧まで調圧されたライン圧は、F・Gポートへ送られる。Fへ入った油圧により発生した反力はスプールの移動させる。Gの油圧はHに送られプライマリ圧となる。またHに発生した油圧は、通路を通りIに入り過大なプライマリー圧が発生するのを防止する。Jはオーバードライブからローに変速するときの戻りオイルを捨てる為のドレンポートである。



<油圧制御図>



[2] セレクトシステム

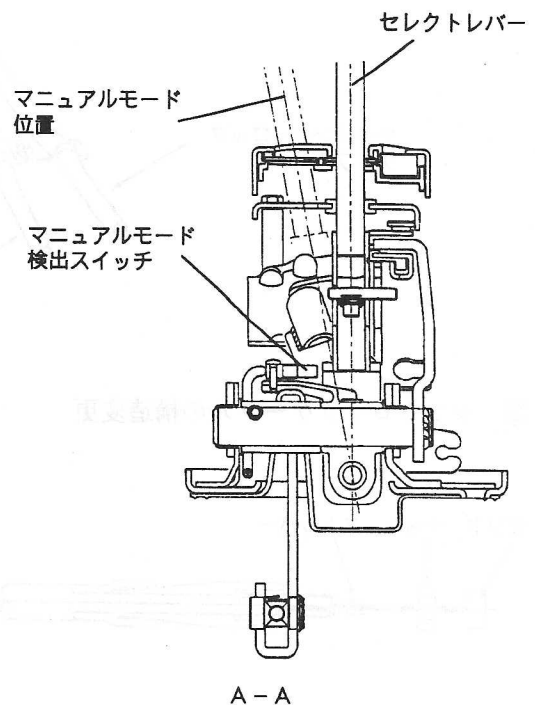
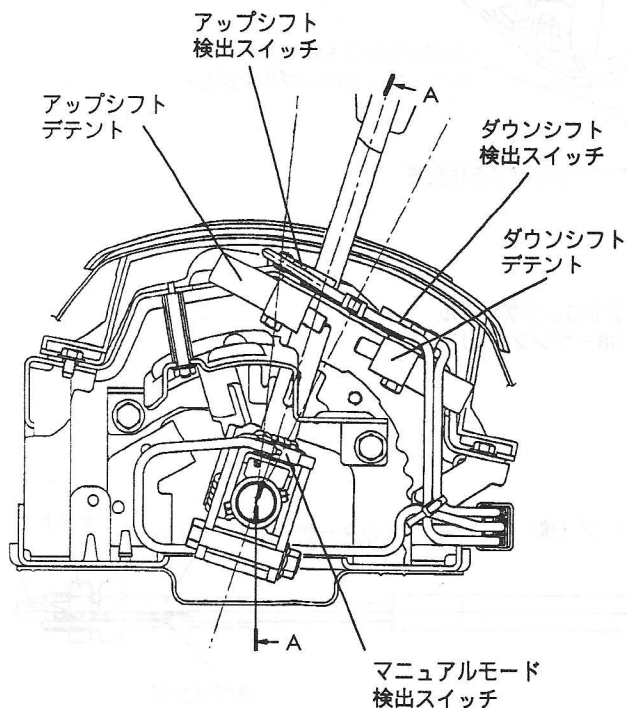
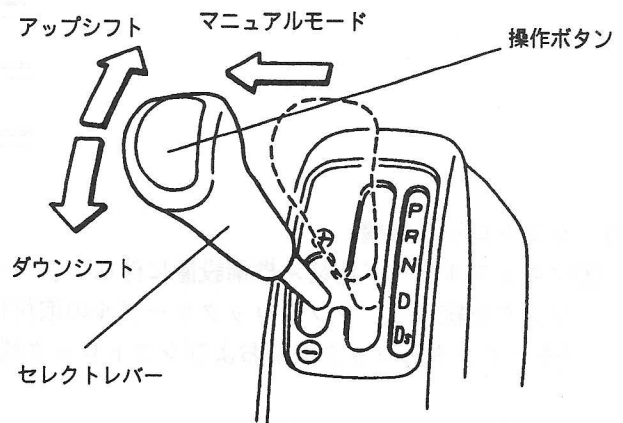
(1) セレクトレバー

セレクトレバーは、従来の ECVT モード操作 (5 ポジション) に加えて、マニュアルモードに切替える操作機構を設け、グリップ形状および操作ボタンを変更しました。また、マニュアルモードおよびアップシフト、ダウンシフトの検出用のマイクロスイッチを装着しました。

<セレクトレバー構造、機能>

ECVT モード : 通常の 5 ポジション (P、R、N、D、Ds) を前後操作

マニュアルモード : D レンジから左右操作により、マニュアルポジションを選択する。
更にマニュアルポジションから前後の操作によりマニュアル操作 (アップまたはダウンシフト) が出来る。

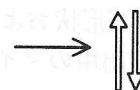


<ポジション操作方法>

ECVT モード:

P ⇄ R ⇄ N ⇄ D ⇄ Ds

モード切替



マニュアル モード:



アップシフト

ダウンシフト

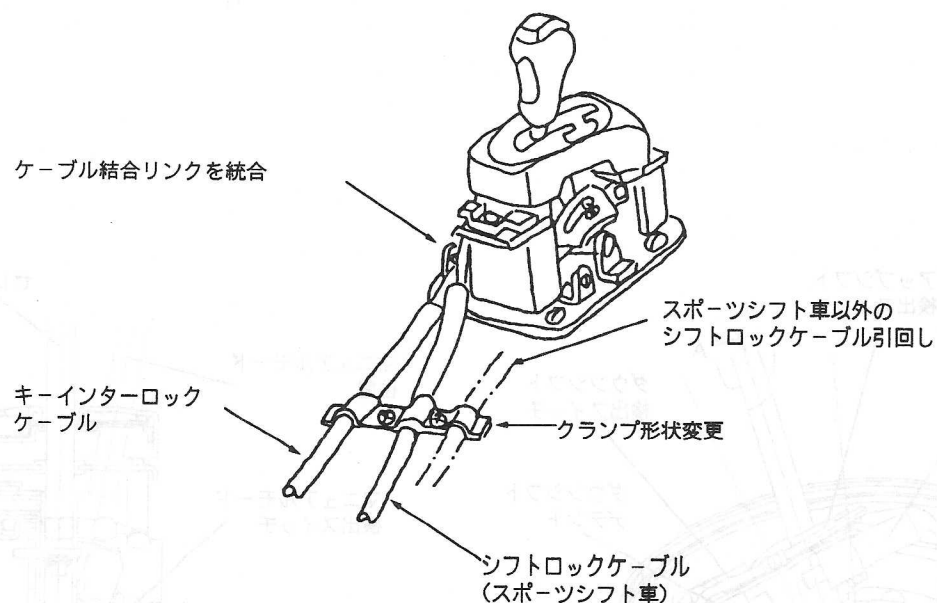
→ 操作ボタンを押してレバーを操作する。

⇄ 操作ボタンを押さずにレバー操作が可能。

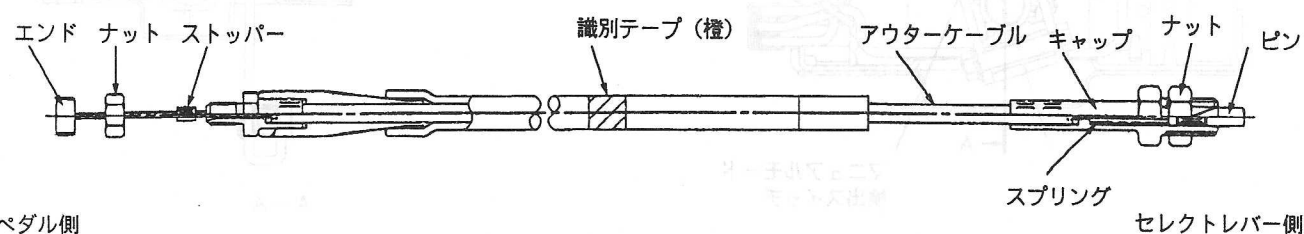
⇨ スプリングによりレバーが自然に戻る。

(2) シフトロック機構

- ① マニュアルモード切替え機構設置に伴ない、キーインターロックケーブル結合リンクとシフトロック結合リンクを統合し、シフトロックケーブルの取付け構造を変更しました。
(キーインターロック機構およびシフトロック機構は従来と同じ。)



② シフトロックケーブルの構造変更

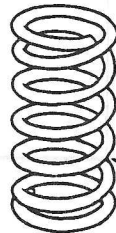
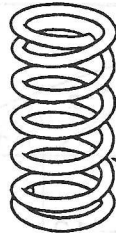


5-3 シャシ

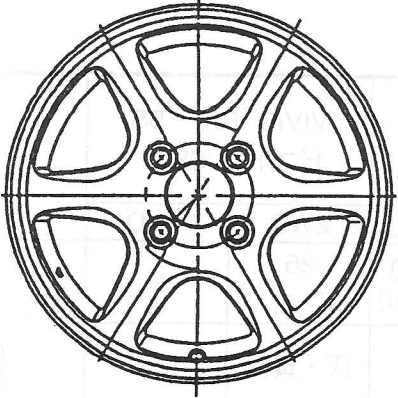
[1] サスペンション

RX-R車をベースにストラットの減衰力を変更しました。

■ 仕様

項目		車 種		VIVIO RX-SS ビストロ SS		備 考
				2WD	4WD	
バネ仕様	フロント	コイルスプリング (N/mm) バネ定数 {kgf/mm}		25 {2.5}	←	
		コイルスプリング の色による識別	RH	灰・黄緑	←	
			LH	灰・黄緑	←	
		ストラット減衰力 伸/縮 [0.3m/S] (N) {kgf}		1210/420 {123/43}	←	
		スタビライザ径 (mm)		φ 22	←	
	リヤ	コイルスプリング (N/mm) バネ定数 {kgf/mm}		24 {24}	←	
		コイルスプリング の色による識別		赤	茶	
		ストラット減衰力 伸/縮 [0.3m/S] (N) {kgf}		880/290 {90/30}	←	
		スタビライザ径 (mm)		φ 14	←	
アライメント仕様	フロント	キャンバ (deg)		20´	←	・車体姿勢はホイールアーチハイトを測定する。
		キャスタ (deg)		3° 10´	←	
		トーイン (mm)		0	←	
		ホイールアーチハイト (mm)		356	←	
	リヤ	キャンバ (公差45´) (deg)		-25´	←	・リヤトーインはアジャストボルトにて調整可能
		トーイン (mm)		0	←	
		ホイールアーチハイト (mm)		331	←	

[2] ディスクホイール

車 種	形 状	塗装色	備 考
ビストロ スポーツシフト (ビストロー SS)	13" ホイール 	ゴールド	リム部 光輝仕様

タイヤとディスクホイールの組合せ (参考)

車 種 ディスクホイール タイヤ		RX - SS		ビストロー SS	
		2WD	4WD	2WD	4WD
155/60R - 13	アルミ 13 × 4.00B	○	—	—	—
155/65R - 13	アルミ 13 × 4.00B	—	○	○	○

〔ホイール〕 PCD : 100mm
オフセット : 45mm

5-4 ボディ

[1] 外装関係

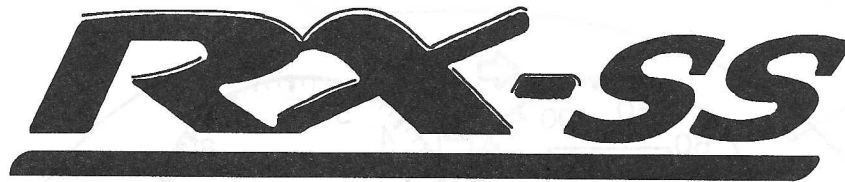
(1) バンパーとサイドスポイラーをシルバーメタリックとする2トン塗装を採用した。(RX-SS)

(2) レターマーク&ストライプ

① RX-SS

・SPORT SHIFT サイドストライプ (両サイド貼付)

・リヤラベル (リヤゲート左下貼付)

The logo consists of the letters 'RX-SS' in a bold, italicized, sans-serif font. The letters are black with a white outline. A thick black horizontal line runs underneath the entire text.

② ビストロー SS

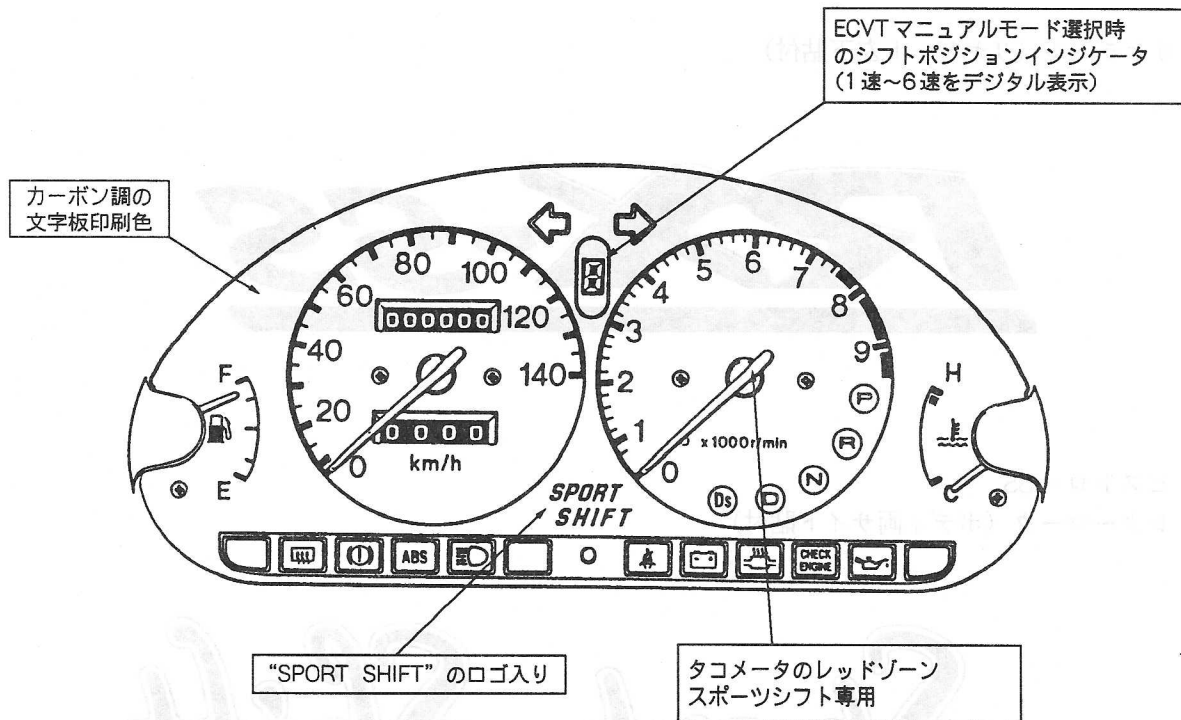
・レターマーク (ボディ両サイド貼付)

The logo features the words 'Sport Shift' in a large, flowing, cursive script font with a double outline. Below this, the words 'DOHC-SUPER CHARGER' are written in a smaller, bold, italicized, sans-serif font.

5-5 ボディエレクトリカル

(1) コンビネーションメーター

スポーツシフト車用として新製しました。



商品仕様／装備仕様一覧

5-6 装備仕様一覧 [1] ヴィヴィオ RX-SS

●LOP

		3ドア	
		2WD	4WD
		RX-SS	RX-SS
トランスミッション		マニュアル(6速) 走行モード付ECVT	
外 装	ハロゲンヘッドライト	○	○
	ハロゲンフォグランプ	○	○
	エアダム一体大型樹脂カラーダバンパー	○	○
	カラーダバンパー	○ (ストリームシルバー塗装)	○ (ストリームシルバー塗装)
	フロントフードエアインテーク	○	○
	サイドスポイラー	○ (ストリームシルバー塗装)	○ (ストリームシルバー塗装)
	リヤスポイラー(LEDハイマウントストップランプ内蔵)	○	○
	電動リモコンドアミラー	○	○
	グリーンガラス	○ (リヤガラスのみメモーカラス)	○ (リヤガラスのみメモーカラス)
	リヤワイパー&ウォッシャー	○	○
	リヤウインドウデフォグガー	○	○
	アルミホイール (13in)	○	○
	デュアルテールパイプ	○マフラーカッター付	○マフラーカッター付
	RX-SS専用ラベル (サイド、リヤ)	○	○
運 転 席 ま わ り	ルーフアンテナ	○	○
	タコメーター (スポーツシフト専用)	○	○
	スピードメーター (マニュアルモード表示付き)	○	○
	トリップカウンター	○	○
	ECVTセレクトインジケーター	○	○
	空調コントロール透過照明	○	○
	ステアリングホイール	○本革巻	○本革巻
	スポーツシフト専用セレクトレバー	○	○
	間欠ワイパー	○	○
	アクセサリースocket	○	○
快 適 装 備	デイトナイトインナーミラー	○	○
	エアコン (フルエアミックス、抗菌仕様)	○	○
	パワーステアリング	○	○
	パワウインドウ	○	○
シ ー ト	集中ドアロック	○	○
	シート材質	ファブリック (RX-SS専用)	ファブリック (RX-SS専用)
	フロントシート形状	スポーツバケット	スポーツバケット
	助手席ウオークインスライド	○	○
内 装	フロントシート一体シートベルトアンカー	○	○
	成形ドアトリム	○クロスアクト付 (RX-SS専用)	○クロスアクト付 (RX-SS専用)
	ピラートリム (フロント)	○	○
	フロアカーペット (ニードルパンチ)	○	○
	ラゲッジカーペット (塩ビ)	○	○
	アシストグリップ	○助手席	○助手席
	ルームランプ (運転席ドア連動)	○	○
	バックドアオープナー	○	○
	フューエルリッドオープナー	○	○
	サンバイザー (運転席側はチケットホルダー付)	○	○
	フロアコンソール	○	○
	グローブボックス	○	○
	フロントドアポケット (運転席側)	○	○
	リヤラゲッジシェルフ	○	○
タ メ イ カ ヤ ニ ・ ズ ム	フットレスト	○	○
	ビスカス式フルタイム4WD	○	○
	フロントベンチレーテッドディスクブレーキ	○	○
	6インチブレーキ倍力装置	○	○
	155/60R13ラジアルタイヤ	○	○
	155/65R13ラジアルタイヤ	○	○
	スタビライザー	○フロント・リヤ	○フロント・リヤ
	スポーツシフトチューニングサスペンション	○	○
	フロント合わせガラス	○	○
	フロント3点式ELRシートベルト (運転席ウェービングクランプ付)	○	○
安 全 装 備	リヤ3点式ELRシートベルト	○	○
	フロントシートベルトショルダーアジャスター	○	○
	ハイマウントストップランプ (リヤスポイラー内蔵)	○	○
	運転席シートベルト未装着ウォーニングランプ	○	○
	サイドドアビーム	○	○
	運転席SRSエアバッグ	○	○
	キー抜き忘れウォーニングブザー	○	○
	ステアリングロック	○	○
備	4輪ABS (アンチロックブレーキ)	○	●

商品仕様／装備仕様一覧

(2) ビストロ SS

●LOP

		3ドアセダン	
		2WD	4WD
		ビストロSS	ビストロSS
	トランスミッション	マニュアル(6速) 走行モード付ECVT	マニュアル(6速) 走行モード付ECVT
外	丸型ハロゲンヘッドライト (車幅灯内蔵)	○	○
	丸型ターンランプ	○	○
	クロームメッキ大型フロントグリル	○	○
	クロームメッキモール付カラードバンパー	○	○
	フロントフードエアインテーク	○	○
	丸型リヤコンビランプ	○	○
	クロームメッキ電動リモコンドアミラー	○	○
	グリーンガラス	○	○
	クロームメッキドアハンドル	○	○
	リヤワイパー&ウォッシャー	○	○
装	リヤウインドウデフォッガー	○	○
	アルミホイール (13in)	○ゴールド塗装	○ゴールド塗装
	クロームメッキバックドアモール	○	○
	Bistro-SS専用ヘルメット (サイト)	○	○
	デュアルテールパイプ	○マフラーカッター付	○マフラーカッター付
運 転 席 ま わ り	スピードメーター (マニュアルモード付き)	○	○
	タコメーター (スポーツシフト専用)	○	○
	トリップカウンター	○	○
	ECVTセレクトインジケーター	○	○
	空調コントロール透過照明	○	○
	ステアリングホイール	○本革巻	○本革巻
	スポーツシフト専用セレクトレバー	○	○
	間欠ワイパー	○	○
	アクセサリースOCKET	○	○
	デイトライトインナーミラー	○	○
快 適 装 備	エアコン (フルエアミックス, 抗菌仕様)	○	○
	パワーステアリング	○	○
	パワーウインドウ	○	○
	集中ドアロック	○	○
	キーレスエントリーシステム	○	○
シ ー ト	シート材質	スエードトリコット (ビストロSS専用)	スエードトリコット (ビストロSS専用)
	フロントシート形状	ローバック	ローバック
	助手席ウオークインスライド	○	○
	フロントシート一体シートベルトアンカー	○	○
内 装	成形ドアトリム	○クロアケント付 (ビストロSS専用)	○クロアケント付 (ビストロSS専用)
	ビラートリム (フロント)	○	○
	フロアカーペット (ニードルパンチ)	○	○
	ラゲッジカーペット (塩ビ)	○	○
	アシストグリップ	○助手席	○助手席
	ルームランプ (運転席ドア連動)	○	○
	バックドアオープナー	○	○
	フューエルリッドオープナー	○	○
	サンバイザー (運転席側はチケットホルダー付)	○	○
	フロアコンソール	○	○
メ カ ニ ズ ム	グローブボックス	○	○
	フロントドアポケット (運転席側)	○	○
	リヤラゲッジシェルフ	○	○
	フットレスト	○	○
	フロントベンチレーテッドディスクブレーキ	○	○
	6インチブレーキ倍力装置	○	○
	155/65R13ラジアルタイヤ	○	○
	スタビライザー	○フロント・リヤ	○フロント・リヤ
	スポーツシフトチューニングサスペンション	○	○
	フロント合わせガラス	○	○
安 全 装 備	フロント3点式ELRシートベルト (運転席ウェービングクランプ付)	○	○
	リヤ3点式ELRシートベルト	○	○
	フロントシートベルトショルダーアジャスター	○	○
	ハイマウントストップランプ (室内タイプ)	○	○
	運転席シートベルト未装着ウォーニングランプ	○	○
	サイドドアビーム	○	○
	運転席SRSエアバッグ	○	○
	キー抜き忘れウォーニングブザー	○	○
	ステアリングロック	○	○
	4輪ABS (アンチロックブレーキ)	○	●

5 - 7 内外装色展開表

外装色 色コード 車種					2トーン				モノトーン		内装色
					ピュアブラック M	※ ストリームシルバー M	フェザーホワイト	※ ストリームシルバー M	フェザーホワイト	ストリームシルバー M	
					384	605	230	605			
					724		767		230	605	
ヴィヴィオ	セダン	3ドア	2WD	RX - SS	○		○				オフブラック
			4WD	RX - SS	○		○				
ビストロ	セダン	3ドア	2WD	ビストロー SS					○	○	
			4WD	ビストロー SS					○	○	

※ バンパーおよびサイドスポイラー