

## はじめに

本書は、日本の自動車産業が歩んできた足跡を史料として残しておくことを目的に企画・刊行された、『日本の自動車アーカイヴス 乗用車1947-1965』『同1966-1974』『同1975-1981』『同1982-1985』『同1986-1988』(小社刊)の続編にあたります。今回も本書の収録範囲とした1989年から1991年に発売された主な「乗用車」を選出し、自動車工業振興会(後の日本自動車工業会)発行の「自動車ガイドブック」を最も信頼できる史料とし、スペックデータや簡単な解説文を加えました。

なお、今回の収録範囲で取り上げるべき乗用車において、不足していた写真の一部については、各メーカー広報部のご協力などにより収録することができました。

取り上げたモデルは全107台。バブル経済の絶頂期に開発されただけあり、3ナンバーサイズのボディに当時の最新技術が惜しみなく投入されたモデルが多く発売されました。なかでも、高級車のクルマ造りを変えたとまでいわれたトヨタ・セルシオ、ハイテク装備によって圧倒的な走行性能を実現した日産スカイラインGT-R、オールアルミ製モノコックの専用ボディを採用したスーパースポーツのホンダNSX、独自の3ローターロータリーエンジンや世界初のGPSナビゲーションシステムを搭載したユーノス・コスモなどは、その代表格といえるでしょう。

また、多様化するユーザー向けにRVやミニバンのラインナップが増やされ、ホンダ・ビートやスズキ・カプチーノなど嗜好性の高い軽スポーツが登場したこともこの時代の特徴のひとつです。

本書を、かつての日本の自動車の姿を残す史料としてご活用いただき、その延長戦上に今日の繁栄があることを感じていただけますと幸いです。

## 目次

はじめに	3
読者の皆様へ	4

### 1989年(平成元年)

■ニッサン PAO	8
■ニッサン・ローレルツインカム 24バルブターボ メダリストクラブL	9
■三菱ミニカ3ドアセダン Xpt	10
■スバル・レガシィ 4WD ツーリングワゴン 2.0VZ	11
■マツダ・ファミリア3ドアハッチバック 1300 クレール	12
■ダイハツ・シャレードソシアル SG	13
■ニッサン 180SX タイプII スペシャルセレクション	14
■ホンダ・インテグラ3ドアクーペ Xsi	15
■マツダ・サバンナ RX-7 GT-X	16
■いすゞ・ミュージックソフトトップ	17
■トヨタ・ハイラックス 4WD サーフワゴン4ドア SSR リミテッド	18
■ニッサン・スカイライン4ドア スポーツセダン GTS-t タイプ M	19
■スズキ・カルタスエスティム 1600XG	20
■ダイハツ・アプローズ 16Ri	21
■ニッサン・フェアレディZ 300ZX ツインターボ 2by2 Tバーレーフ	22
■トヨタ・クラウン4ドアハードトップ 4000 ロイヤルサルーン G V8	23
■トヨタ・ハイエースワゴンスーパーカスタムリミテッド	24
■マツダ・ファミリアフルタイム 4WD セダン GT-X	25
■ニッサン・スカイライン2ドアスポーツクーペ GT-R	26
■三菱ミニカダンガン ZZ-4	27
■トヨタ・カリーナ ED G リミテッド	28
■トヨタ・コロナエクシヴ 2.0TR-G	29
■トヨタ・セリカ GT-FOUR	30
■ホンダ・アコード 2.0Si	31
■ホンダ・アスコット 2.0FBX-i	32
■ホンダ CR-X SiR	33
■マツダ・ユーノスロードスター スペシャルパッケージ装着車	34
■トヨタ MR2 GT Tバーレーフ仕様車	35
■トヨタ・セルシオC仕様	36
■トヨタ・センチュリーリムジンHタイプ	37
■トヨタ・ランドクルーザー 80 ワゴン VX リミテッド	38
■ニッサン・インフィニティ Q45	39
■ホンダ・アコードインスパイア AX-i	40
■三菱エテルナサヴァ 1.8DOHC iO	41
■三菱ギャラン 2.0DOHC AMG	42
■マツダ・オートザムキャロル g タイプ	43
■マツダ・ユーノス 100 1800DOHC タイプ B	44
■マツダ・ユーノス 300 2000DOHC タイプ B	45

### ■読者の皆様へ■

本書に登場するモデルの名称については、当時の「自動車ガイドブック」(自動車工業振興会発行)、プレス資料、カタログ等をもとに統一を図り、紹介いたしました。

また、スペック等についての表記は、当時の「自動車ガイドブック」を中心とし、掲載のないモデルに関しては各自動車メーカー製作の社史(部分的に当時のカタログなど)より該当する部分をそのまま抜粋して収録しました。したがって、配列気筒数や弁型式など、同じ内容について異なった表記で紹介されているものもあります。

本書は上記の方針にそってまとめられておりますが、スペック等の記述に差異等お気づきの点がございましたら、該当する史料とともに弊社編集部までご通知いただけますと幸いです。

三樹書房 編集部

■トヨタ・スターレット GT	46
■スバル・レガシィ RS タイプ RA	47

1990年(平成2年)

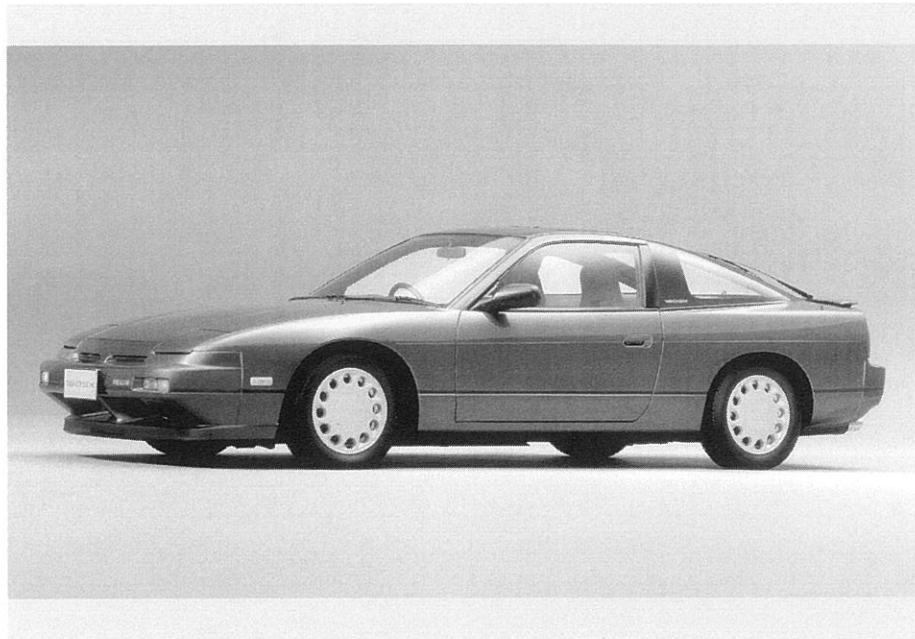
■ニッサン・サニー 1500 スーパーサルーン	48
■マツダ MPV 本革シート仕様	49
■ニッサン・プリメーラ 2.0Tm	50
■三菱ミニカトップQ	51
■スバル・レックス3ドアセダン・フェリア	52
■ダイハツ・ミラ3ドアJ-タイプQ	53
■トヨタ・セラスーパーライブサウンドシステム装着車	54
■マツダ・ユーノスコスモ 20B タイプ E CCS 装着車	55
■トヨタ・ランドクルーザー 70 ワゴンプラド EX5	56
■ホンダ・トウデイシーズン 4WD	57
■いすゞジェミニセダンイルムシャー R	58
■トヨタ・エステイマ 4WD ツインムーンルーフ	59
■ニッサン・アベニールタイプ si	60
■三菱ディアマンテ 30R-SE 4WD	61
■いすゞ PA ネロ-X	62
■ダイハツ・ロッキー SX フルタイム 4WD	63
■ニッサン・プレセア 1800Ct. II	64
■スズキ・セルボモードツインカムターボ SR-FOUR	65
■トヨタ・ビスタハードトップ 2000GT	66
■トヨタ・スープレアエアロトップ 2.5GT ツインターボ リミテッド	67
■ニッサン・パルサー3ドアハッチバック 2000GTI-R	68
■スズキ・エスクードノマド	69
■トヨタ・カローラII 3ドアキャンバストップ 1500SR	70
■ホンダ NSX	71
■マツダ・オートザムレビュー S2	72
■ニッサン AD ワゴン4ドアワゴン 4WD 1500LE	73
■ニッサン・プレジデント	74
■ホンダ・レジェンド4ドアα	75
■マツダ・カペラカーゴ 2000DOHC GT-4WD	76
■三菱 GTO ツインターボ	77
■三菱ングマ 25V-SE	78

1991年(平成3年)

■トヨタ・サイノスβ	79
■ニッサン・シルビア Q's	80
■ホンダ・レジェンドクーペタイプα	81
■マツダ・プロシードマービー 2600 4WD	82
■三菱パジェロミッドルーフワイドスーパーエクシード	83
■ニッサン・フィガロ	84
■三菱 RVR X	85
■ダイハツ・ミラ TR-XX EFI アバンツァート	86
■トヨタ・ソアラ 4.0GT リミテッド GPS 付エレクトロマルチビジョン装着車	87
■ホンダ・ビート	88

■マツダ・センチア 30 リミテッド G	89
■マツダ・ユーノスプレzzo Fi-X	90
■三菱シャリオフルタイム 4WD MX	91
■トヨタ・カローラセダン 1500SE リミテッド	92
■トヨタ・カローラレビン GT-Z	93
■ニッサン・セドリック V30 ツインカムターボ グランツーリスモアルティマ	94
■ニッサン・バネットセレナ 2WD FX ガソリン 2000	95
■ニッサン・シーマタイプIIIリミテッドL AV	96
■いすゞピアッツァ 181XE / S ハンドリングロータス	97
■スバル・アルシオーネ SVX バージョンL	98
■トヨタ・ウィンダム 3.0G	99
■トヨタ・カローラワゴン 1500G ツーリング	100
■ニッサン・ブルーバード4ドアセダン 2000SSS-Ltd. アターサ	101
■ホンダ・シビック3ドア SIR・II	102
■ホンダ・プレリウド Si VTEC	103
■トヨタ・アリスト 3.0V	104
■トヨタ・クラウン4ドアハードトップ ロイヤルサルーンG	105
■トヨタ・クラウンマジェスタCタイプ	106
■マツダ・クロノス 20VG	107
■三菱ミラージュ3ドアスーパーR	108
■スズキ・アルトハッスル Le	109
■スズキ・カプチーノ	110
■マツダ・アンフィニ RX-7 タイプ R	111
■マツダ・アンフィニ MS-6 20 タイプ-S	112
■マツダ・アンフィニ MS-9 30 タイプIV	113
■いすゞビッグホーンイルムシャーロング	114

索引	115
----	-----



### ニッサン 180SX タイプII スペシャルセレクション

日産自動車  
●発売 1989年4月

車名	ニッサン 180SX タイプII スペシャルセレクション
型式・車種記号	E-RS13 型
全長×全幅×全高 (mm)	4540 × 1690 × 1290
ホイールベース (mm)	2475
トレッド前×後 (mm)	1465 × 1460
最低地上高 (mm)	135
車両重量 (kg)	1170
乗車定員 (名)	4
車両総重量 (kg)	1390
定地走行燃費 (km/ℓ)	19.1
10モード燃費 (km/ℓ)	11.0
最小回転半径 (m)	4.7
エンジン型式、種類	CA18DET 型、G
配列気筒数、弁型式	直列 4 気筒、DOHC
内径×行程 (mm)	83.0 × 83.6
総排気量 (cc)	1809
圧縮比、燃料供給装置	9.5、電子制御燃料噴射装置
最高出力 (PS/rpm)	ネット 175/6400
最大トルク (kg・m/rpm)	23.0/4000
燃料・タンク容量 (ℓ)	60
トランスミッション	5 速、フロア
駆動方式、最終減速比	FR、4.363
ブレーキ	前 V ディスク・サーボ付、後ディスク
タイヤ	195/60R15 86H S <sup>Ⓟ</sup>
価格 (¥)	2,020,000

1989年(平成元年)4月から発売された3ドアハッチバッククーペで、1986年2月に生産を終了したシルビアガゼールの実質的な後継車。車名の由来は、輸出用スポーツカーやラリーカーに名付けられてきたニッサンのスポーツブランド「SX」に、エンジン排気量を示す180を組み合わせたもの。発音は、「ワンエイティエスエックス」である。空力特性に優れたリトラクタブルライト採用のクーペスタイルが特徴だが、メカニカルコンポーネントは姉妹車のS13型シルビアと共通。ターボエンジンのみの設定や足回りがやや強化されていたことが、相違点といえよう。発売されると若者を中心に受け入れられ、シルビアとともにヒットモデルへ成長するのである。



### ホンダ・インテグラ3ドアクーペ XSi

本田技研工業  
●発売 1989年4月

車名	ホンダ・インテグラ3ドアクーペ XSi
型式・車種記号	E-DA6 型
全長×全幅×全高 (mm)	4390 × 1695 × 1325
ホイールベース (mm)	2550
トレッド前×後 (mm)	1475 × 1475
最低地上高 (mm)	150
車両重量 (kg)	1080
乗車定員 (名)	5
車両総重量 (kg)	1355
定地走行燃費 (km/ℓ)	19.0
10モード燃費 (km/ℓ)	12.2
最小回転半径 (m)	5.0
エンジン型式、種類	B16A 型、G
配列気筒数、弁型式	直列 4 気筒、DOHC
内径×行程 (mm)	81.0 × 77.4
総排気量 (cc)	1595
圧縮比、燃料供給装置	10.2、電子制御燃料噴射装置
最高出力 (PS/rpm)	ネット 160/7600
最大トルク (kg・m/rpm)	15.5/7000
燃料・タンク容量 (ℓ)	50
トランスミッション	5速、フロア
駆動方式、最終減速比	FF、4.400
ブレーキ	前 V ディスク・サーボ付、後ディスク・サーボ付
タイヤ	195/60R14 85H
価格 (¥)	1,615,000

ベルノ店専用モデルとして発売されたクイントが、フルモデルチェンジを受けてクイントインテグラとなり、1989年(平成元年)4月に3代目モデルがデビュー。5ドアモデルを意味するクイントが取れ、単にインテグラと名乗るようになった。最大の特徴は、今やホンダ製エンジンの代名詞ともなったVTEC(可変バルブタイミング&リフト機構)を初搭載したこと。ホンダ独自の燃料噴射装置であるPGM-FIと組み合わせられ、NAエンジンでリッター当たり100PSを達成。高回転まで一気に吹け上がるエンジンフィールも高い評価を得た。写真は、パワーアシスト量を連続的にコントロールする車速応動型リニアアシスト・パワーステアリングなどを採用した最上級グレードである。



## ニッサン・スカイライン 2ドアスポーツクーペ GT-R

日産自動車  
●発売 1989年8月

車名	ニッサン・スカイライン 2ドアスポーツクーペ GT-R
型式・車種記号	E-BNR32 型
全長×全幅×全高 (mm)	4545 × 1755 × 1340
ホイールベース (mm)	2615
トレッド前×後 (mm)	1480 × 1480
最低地上高 (mm)	135
車両重量 (kg)	1430
乗車定員 (名)	4
車両総重量 (kg)	1650
定地走行燃費 (km/ℓ)	14.4
10モード燃費 (km/ℓ)	7.0
最小回転半径 (m)	5.3
エンジン型式、種類	RB26DETT 型、G
配列気筒数、弁型式	直列 6 気筒、DOHC
内径×行程 (mm)	86.0 × 73.7
総排気量 (cc)	2568
圧縮比、燃料供給装置	8.5、電子制御燃料噴射装置
最高出力 (PS/rpm)	ネット 280/6800
最大トルク (kg・m/rpm)	36.0/4400
燃料・タンク容量 (ℓ)	72
トランスミッション	OD 付 5 速
駆動方式、最終減速比	4WD、4.111
ブレーキ	前 V ディスク、後 V ディスク
タイヤ	225/50R16 92V
価格 (円)	4,450,000

1989年(平成元年)8月、ニッサンのレーシングスポーツの代名詞であったGT-Rの名が約16年ぶりに復活を果たした。

3代目となる新型は、8代目スカイラインクーペがベース車で、フルエアロパーツやブリスターフェンダーなどが装着され、3ナンバーボディになった。エンジンは、グループA規格に合わせて排気量を2568ccとし、最高出力280PSをたたきだす直列6気筒ツインターボのRB26DETT型を搭載。フルタイム4WDシステムのATTESA E-TSやスーパーハイキャスなどの最新電子デバイスと組み合わせられることで、異次元の走りが実現されていた。

1990年3月にホモロゲーションモデルのGT-R NISMOが発売されると、国内外のレースを席巻するのである。

26



## 三菱ミニカダンガン ZZ-4

三菱自動車  
●発売 1989年8月

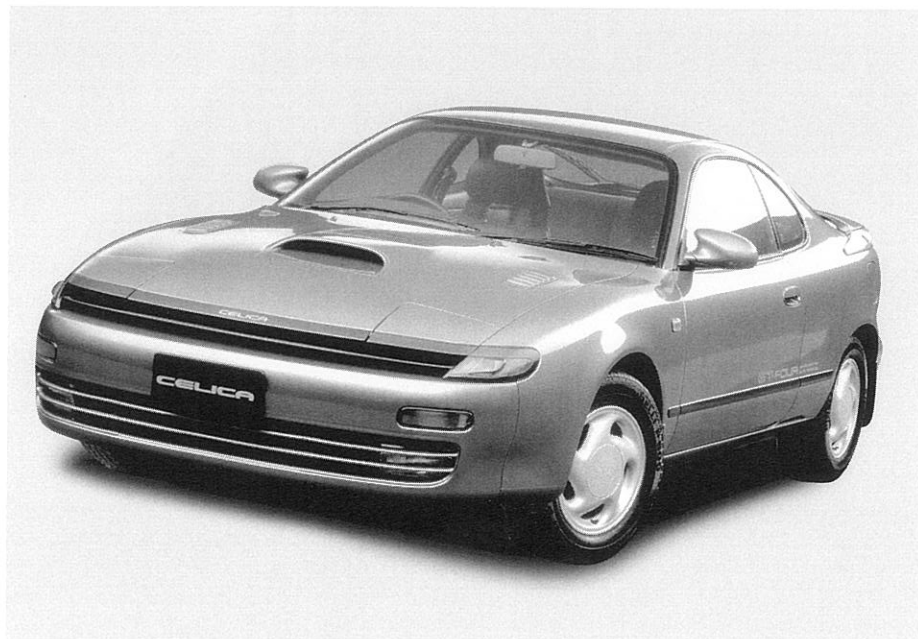
車名	三菱ミニカダンガン ZZ-4
型式・車種記号	E-H26A (MNGF) 型
全長×全幅×全高 (mm)	3195 × 1395 × 1515
ホイールベース (mm)	2265
トレッド前×後 (mm)	1215 × 1215
最低地上高 (mm)	165
車両重量 (kg)	700
乗車定員 (名)	4
車両総重量 (kg)	920
定地走行燃費 (km/ℓ)	26.0
10モード燃費 (km/ℓ)	16.4
最小回転半径 (m)	4.6
エンジン型式、種類	3G81 型、G、ターボ
配列気筒数、弁型式	直列 3 気筒、DOHC
内径×行程 (mm)	62.3 × 60.0
総排気量 (cc)	548
圧縮比、燃料供給装置	8.5、電子制御燃料噴射装置
最高出力 (PS/rpm)	ネット 64/7500
最大トルク (kg・m/rpm)	7.6/4500
燃料・タンク容量 (ℓ)	32
トランスミッション	5 速、フロア
駆動方式、最終減速比	4WD、5.916
ブレーキ	前ディスク・サーボ付、後ドラム・サーボ付
タイヤ	155/65R13 73H
価格 (円)	1,154,000

1989年(平成元年)1月にフルモデルチェンジを受けて7代目になったミニカに、同年8月に追加設定されたホットモデルである。エクステリアは、大型エアスクープやリアスポイラー、専用デザインのアルミホイールなどで武装。

エンジンは新開発の548cc直列3気筒インタークーラー付きターボの3G81型で、DOHC15バルブヘッド、ECIマルチ噴射システム、ローラロッカアーム、ノックコントロール付き電子進角、水冷オイルクーラーなどの最新技術が満載され、最高出力64PSを達成。駆動方式は、HCU式のフルタイム4WDシステムであった。

翌年8月には、軽規格の施行に合わせてエンジンが657cc化されたため、希少モデルといえよう。

27



## トヨタ・セリカ GT-FOUR

トヨタ自動車  
●発売 1989年9月

車名	トヨタ・セリカ GT-FOUR
型式・車種記号	E-ST185-BLMVZ
全長×全幅×全高 (mm)	4430 × 1690 × 1305
ホイールベース (mm)	2525
トレッド前×後 (mm)	1460 × 1440
最低地上高 (mm)	160
車両重量 (kg)	1400
乗車定員 (名)	5
車両総重量 (kg)	1675
定地走行燃費 (km/ℓ)	16.5
10モード燃費 (km/ℓ)	9.5
最小回転半径 (m)	5.2
エンジン型式、種類 配列気筒数、弁型式 内径×行程 (mm) 総排気量 (cc) 圧縮比、燃料供給装置 最高出力 (PS/rpm) 最大トルク (kg・m/rpm) 燃料・タンク容量 (ℓ)	3S-GTE 型、G、ターボ 直列 4 気筒、DOHC 86.0 × 86.0 1998 8.8、電子制御燃料噴射装置 ネット 225/6000 31.0/3200 68
トランスミッション 駆動方式、最終減速比 ブレーキ タイヤ	5 速、フロア 4WD、4.285 前 V ディスク、後ディスク 205/60R14
価格 (¥)	2,685,000

1989年(平成元年)9月に発売された5代目セリカは、ニューエアロフォルムと呼ばれる未来感覚のエクステリアに、世界初のアクティブコントロールサスペンションやメカニカルセンシングSRSエアバッグなどを採用した意欲作であった。

写真はハイパフォーマンスモデルのGT-FOURで、各気筒からの排出ガス干渉を防ぐツインエントリーシステムとトヨタ独自開発のセラミックタービンホイールを新採用したハイオク仕様の3S-GTE型エンジンを搭載。自慢のフルタイム4WDシステムには、リアディファレンシャルに左右のトルク配分を自動的に最適化するトルセンLSDを日本で初めて採用するなど、さらなる強化が図られていた。1991年9月には、WRC参戦を目的に開発されたGT-FOUR RCが発売された。

30



## ホンダ・アコード 2.0Si

本田技研工業  
●発売 1989年9月

車名	ホンダ・アコード 2.0Si
型式・車種記号	E-CB4 型
全長×全幅×全高 (mm)	4680 × 1695 × 1390
ホイールベース (mm)	2720
トレッド前×後 (mm)	1475 × 1480
最低地上高 (mm)	160
車両重量 (kg)	1290
乗車定員 (名)	5
車両総重量 (kg)	1565
定地走行燃費 (km/ℓ)	19.0
10モード燃費 (km/ℓ)	9.6
最小回転半径 (m)	4.9
エンジン型式、種類 配列気筒数、弁型式 内径×行程 (mm) 総排気量 (cc) 圧縮比、燃料供給装置 最高出力 (PS/rpm) 最大トルク (kg・m/rpm) 燃料・タンク容量 (ℓ)	F20A 型、G 直列 4 気筒、DOHC 85.0 × 88.0 1997 9.5、電子制御燃料噴射装置 ネット 150/6100 19.0/5000 60
トランスミッション 駆動方式、最終減速比 ブレーキ タイヤ	電子制御 4 速 A/T FF、4.285 前 V ディスク・サーボ付、 後ディスク・サーボ付 185/70R14 87H
価格 (¥)	2,058,000

ホンダの基幹車種として全世界で500万台以上の販売実績を持つアコードシリーズは、1989年(平成元年)9月にフルモデルチェンジを受けて、4代目に進化した。

ひとまわり大きくなったボディは4ドアセダンのみの設定となり、グローバルカーとしての風格とゆったりとした室内空間を実現。エンジンはオールニュー16バルブと呼ばれる新型で、1.8リッターSOHCから2リッターDOHCまでの4種類を用意。アルミ製シリンダーブロックや2次バルancerなどが、全ユニットに採用されていた。

写真は、2リッターNAとして世界トップレベルの出力と低燃費性能を両立したF20A型エンジンやセダン用に専用チューニングされた4WSなどを採用した最上級グレードである。

31

執筆・編集

小堀和則（自動車史料保存委員会）

1974年千葉県生まれ。RJC（日本自動車研究者ジャーナリスト会議）、  
自動車史料保存委員会所属。

三樹書房編集部 木南ゆかり／山田国光

日本の自動車アーカイヴス

## 乗用車 1989-1991

編者 自動車史料保存委員会

発行者 小林謙一

発行所 三樹書房

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-30

TEL 03(3295)5398 FAX 03(3291)4418

URL <http://www.mikipress.com>

印刷・製本 中央精版印刷株式会社

© MIKI PRESS 三樹書房 Printed in Japan

本書の全部または一部、あるいは写真などを無断で複製・複製（コピー）  
することは、法律で認められた場合を除き、著作者及び出版社の権利の  
侵害になります。個人使用以外の商業印刷、映像などに使用する場合は  
あらかじめ小社の版權管理部に許諾を求めて下さい。

落丁・乱丁本は、お取り替え致します。

## 日本の自動車アーカイヴス

### 乗用車 1947-1965 自動車史料保存委員会編

日本自動車工業会などに保存されている貴重な写真を発掘して、当時の自動車を紹介する、  
シリーズ第1弾。日本自動車業界の発展の基礎ともいえる終戦直後から1965年までの乗用車  
の変遷を解説・スペック付きでたどる。収録車は、たま電気自動車、ダットサン・デラックス  
セダンDB型、日野ルノーPA型、トヨペット・クラウン、スバル360、ニッサン・セドリック、  
プリンス・スカイライン、マツダ・キャロル360デラックス、ホンダS500、いすゞベレット1600  
GT、三菱コルト800スタンダードなど、全102台。

A5判 定価：1260円(本体1200円)



### 乗用車 1966-1974 自動車史料保存委員会編

シリーズ刊行第2弾。今回は、この時期に飛躍的な発展を遂げたカローラ、サニーなどの大  
衆車、トヨタ2000GTなどの本格的スポーツカー等、全102台について写真・解説・スペック  
でたどる。収録車は、ダイハツ・フェロースーパーデラックス、ホンダN360ファミリータイプ、  
マツダ・コスモスポーツ、ダットサン・フェアレディ2000、いすゞ117クーペ、三菱ギャランG  
TO-MR、スズキ・フロンテFC、ニッサン・キャラバンコーチ10人乗り、トヨタ・クラウン  
ロイヤルサルーンほか。

A5判 定価：1260円(本体1200円)



### 乗用車 1975-1981 自動車史料保存委員会編

シリーズ刊行第3弾。今回は排出ガス規制を乗り越え、成熟期を迎えた乗用車全107台につ  
いて写真・解説・スペックでたどる。収録車は、三菱ギャランΣ1600GL、ニッサン・スカイラ  
インハードトップ2000GT-E・S、スズキ・セルボCX-G、いすゞ117クーペXG、ダイハツ・シ  
ャレードXTE、ニッサン・セドリック4ドアハードトップターボS、マツダ・ファミリアハッチバ  
ック1500 3ドアXG、トヨタ・ソアラ2800GTエクストラ、スバル・レオーネ4WDツアリングワ  
ゴン1.8、ホンダ・シティRほか。

A5判 定価：1260円(本体1200円)



### 乗用車 1982-1985 自動車史料保存委員会編

シリーズ刊行第4弾。今回は新型車が続々と発表され、過給器の装着やDOHC化、数々の  
電子制御技術の登場で世界中から高い評価を受けるまでになった乗用車全107台について写  
真・解説・スペックでたどる。収録車は、ニッサン・プレリー8人乗りJW-G、ホンダ・プレ  
リュードXX、三菱パジェロメタルトップワゴン2300ディーゼルトターボGL、マツダ・ボンゴブ  
ロニーワゴンガソリン9人乗りリミテッドサンルーフ、スバル・ドミンゴ4WD GS-S回転シート  
サンルーフ付、トヨタMR2 Gリミテッドほか。

A5判 定価：1260円(本体1200円)



### 乗用車 1986-1988 自動車史料保存委員会編

シリーズ刊行第5弾。今回は、80年代後半のバブル経済に乗って、車両の高級化が顕著になり、  
電子制御燃料噴射装置などのカーエレクトロニクスの進化をはじめとする性能向上とエアバッ  
クやABSなど安全装備の充実した乗用車全103台について写真・解説・スペックでたどる。  
収録車は、トヨタ・ソアラGTリミテッド、スバル・レオーネフルタイム4WD、いすゞジェミニ  
イルムシャーターボ、スズキ・カルタス1300ドアGT-i、三菱デボネアV3000ロイヤル、マツダ・  
エチュードGi、ホンダ・トゥディRi-Ziほか。

A5判 定価：1260円(本体1200円)

