

メンテナンスプロローグ		
10万円のロードスター パーツ代約20万円		4
10万km走ったら交換したいパーツ群		6
1st section		
クラッチ関係の交換		8
まずはEXパイプを取外す		10
PPF上部のスペーサーは取外さない		12
ミッションが降りたらクラッチユニット交換		14
ベルハウジング内の消耗部品を交換する		18
レリーズシリンダーのオーバーホール		21
マスターシリンダーのオーバーホール		24
2nd section		
フロントブレーキ		28
フロントブレーキパッド交換		30
キャリパーボディのオーバーホール		36
3rd section		
リアブレーキ		40
リアブレーキパッド交換		42
キャリパーボディのオーバーホール		48
4th section		
フロントサスペンション		52
マウンティングプレート交換		54
フロントサスペンションアーム取外し		58
フロントブッシュ取外し&挿入		64

5th section		
リアサスペンション		68
リアマウンティングプレート交換		70
リアサスペンションアーム取外し		74
リアブッシュ取外し&挿入		79
6th section		
車上タイベル交換/デフ取外し		84
車上タイミングベルト交換		86
デフケース/ディファレンシャル交換		91
エンジン徹底解剖プロローグ		
取外し・分解・組上げ		94
7th section		
エンジン取外し		96
ポイントはボディ側に残すものの選択にある		98
8th section		
エンジン分解		106
エンジン分解：アウターパーツ編		108
エンジン分解：インナーパーツ編		118
9th section		
エンジン組上げ		124
クランクシャフト、オイルパンの取付け		126
バルブをセットしてブロックにヘッドを載せる		132
EXパイプとウォーターポンプの取付け		138
タイミングベルト装着とカバー類の取付け		140
エンジン右側面の補機類を組付ける		145
Technical Data		
		149

警告

本書はキャリアを積んだメカニックの知識や技術をもとに、その作業を取材・編集したものです。あらゆる人が作業を成功させることを保証するものではありません。そのため、出版するグランプリ出版および企画・制作にあたったリビット・クリエイティブでは、作業の結果や安全性をいっさい保証できません。作業により、物的損害や傷害、死亡の可能性もあります。読者各位が本書を参考にして行なった作業で発生した物的障害や傷害、死亡について弊社では一切の責任を負いかねます。すべての作業におけるリスクは、作業を行なうご本人に負って頂くこととなりますので、充分にご注意ください。

* 本書は2010年12月までの情報で編集されています。そのため、本書で掲載しているパーツの名称、仕様、価格(税込)などは製造メーカーや小売店などにより予告なく変更される可能性がありますので、ご注意ください。

10

万円

のロードスター パーツ代約20万円

2011年盛夏、ネットオークションで買った10万円のロードスター（走行距離9万7000km）は、当時、まだ外観にそこそこ艶があり贅沢をいわずに恥ずかしく乗れる状態だった。幌はリアウインドーが厚手のセルロイド製に応急処置を施した状態だったが、後方視界は確保できていたし雨漏れもなかった。が、2013年の春この幌は張り替えた。2016年春、30万円の予算でウエザーストリップは残したままだが、思い切ってオールペイントした。さらに、2019年10月までに施した“手当”は、補器類ベルト交換とバッテリー交換それにタイヤ交換で、現在オドメーターは13万2000kmを示している。快調だ。これも、購入当初捻出した20万円という予算のなかで遣り繰りした“リフレッシュメンテ”があつてのことと知っている。最近、そろそろクラッチディスク/ブレーキパッドの交換時期が近いように思うが、これらはオイル交換（エンジン/トランスミッション/ディファレンシャル）とともに、いってみれば“定期交換部品/作業”だ。本書を最初に編集したのは2011年8月のことだが、これからNA/NBロードスターで“ライトウエイトスポーツ”がある“ちょっと気取った”カーライフを愉しみたいと思っている“カーエンスージアスト”のために、テクニカルな手引書になれば、と願い、パーツ代をチェックしなおした。よって、（ ）内の値段は2019年10月現在のものである。ネットオークションでゲットするNA/NBロードスターに、どれくらい手を加えれば、ある程度満足いくロードスターに仕上がるか……これを実践したリフレッシュメンテの記録が本書。時を経ても、整備の基本は変わっていない。

メンテナンス実践・推薦事項

エンジンオイル：APIサービス分類でSD級、SAE粘度分類で「10W-40」が推薦オイル。NA/NBロードスターのエンジンはピストンとシリンダーの隙間が標準値で0.039～0.052mm、限界値で0.15mmとなっている。これは他のエンジンに比べ、例えばホンダビートのE07Aエンジンは標準値が0.01～0.04mmで限界値は0.05mmとなっているが、基本的にB6ZE [RS] エンジンはクリアランスがやや広めの設定。だから、粘度が少し高い、硬めのオイルを選ぶのが良いだろう。低フリクションを謳う0W-20のようなオイルは避けたほうが良い。特にHLAの場合は、ノイズが高くなる原因にもなるので使わないほうが無難だ。

冷却水：B6ZE [RS] エンジンが特別ということではないが、冷却水の減りが早いと思えたらウォーターポンプを疑ったほうが良い。新車からNA/NBに乗っているというオーナーは別にして、ここに来て「やっぱりNAのあの格好がいいなあ」とNAを中古で買った人、あるいは「NAではトラブルが不安」ということでNBを買った人も含めて、冷却水の減り具合には注意したほうが良い。そして、その減りの早さの原因がウォーターポンプだと発見したら、タイミングベルト（5,490円）、アイトラプリー（5,930円）、テンションプリー（6,870円）をセットで交換することだ。ちなみに、ウォーターポンプは10,550円。都合28,840円の出費だが、本書を参考にしていたらDIYできるように編集したつもりだ。ロードスターはFRという機構上、エンジンルームに作業空間もあり、最大の難関であるクランクシャフトプリーロックボルトの締付けトルクも125～175Nmと比較的緩いから、5速にギアを入れ、サイドブレーキをいっぱい引けば、SSTがなくても緩めることができる。

プラグ：指定形式は、NGK→BKR5E-11、BKR6E-11、BKR7E-11、日本電装→K16PR-U11、K20PR-U11、K22PR-U11となっている。一般的に使うならば5番で充分。サーキット走行でもし溶けるようなら熱価を上げれば良いが、まずそのようなことはないだろう。ただ、B6ZE [RS] は同時点火システムなのでシーケンシャル点火の2倍は火花を飛ばしていることになる。当然、交換サイクルが早くなるのでまめな点検をしたいところだ。イリジウムプラグに交換するという手もあるが、これは純正プラグの3～4倍もする……。

プラグコード：純正のプラグコードは2～3万kmで要交換というケースもあるという。吹けが悪かったり、回転のパラツキ現象が出ていたらプラグコードが一番怪しい。B6ZE [RS] エンジンは4番もしくは3番コードから劣化が始まるそうだ。今回、買い求めた10万円のロードスターはNGKの補修用シリコンコードの程度の良いものが、ラッキーにも付いていた。

補器類ベルト：タイミングベルトと一緒に交換すればいいものを、予算をけちって未交換のまま。また、ベルト鳴きは起きていない。

ラジエター：ラジエターコアと樹脂類との隙間に接着剤で補修した跡を発見。どうみても応急処置にしか思えなかったため、程度の良い

「中古・約10,000円」に交換した。

クラッチ：940kgという車重と120ps/6500rpm、14.0kgm/5500rpmというパフォーマンスから憶測するとロードスターのクラッチへの負担は軽いと思える。実際、市井にはそういう声が多い。が、個人的な見解だがロードスターのクラッチ滑りを9万kmで体験している身としては、やはりクラッチは交換するべきパーツと判断して、クラッチディスクのみではなくクラッチカバー、さらにはリリースベアリングを一緒に交換した。これはクラッチユニットを交換するためにはミッションを降ろす必要があり、だったらどうして、クラッチリリースシリンダーも含めて交換した次第。費用はクラッチカバー Assy（10,380円）、クラッチディスク（9,880円）、リリースベアリング（3,460円）。クラッチに関しては、繋がるというトラブルが軽年とともに多くなるが、これは油圧による断接機構のトラブル。今回も、そうならないように転ばぬ先の杖で交換した。

デフケース：リングギアとサイドギアからコーナリング時に異音が発生したことでデフケースごと交換した。中古部品商からの購入だが、ネットオークションでの購入と異なりノークレームが原則ということがない分若干割高だが、安心料込みで「業者」からの購入が安心だと思う。価格は10,000円だった。Assyでの交換だったが、10万円で購入した個体にはNB用のトルセンデフがリアケースに組み込まれていた。正常に機能していたら…と悔やまれた。デフマウントブッシュとかデフケースマウントに関しては、10万km走行くらいではまったく交換の必要がないレベルの疲労度だった。おそらく20万kmは大丈夫だと思われる。

ミッション：本当はOH（オーバーホール）したかったがSSTが調達できずに諦めた部位。2、3速のシンクロリングを交換したかったが、今回はできなかった。近い将来やってみよう。ふたつのSSTがなんとかなればミッションのOHもDIYできるはずだ。
ブッシュ：全部で22個あるが、これはDIYで交換できる。SSTもホームセンターで調達できる。ひとつずつの値段紹介は、ここではしないがトータルで41,760円。新車同様の足周りになる。このブッシュ交換の際に一緒に行きたいのが、ショックアブソーバーとボディ取付け面の間に入っているマウンティングプレートというブッシュ。前後左右同じ形状で1個6,960円。これが4個ある訳だから27,840円という値段になるが、各アームのブッシュ交換だけでは得られない満足感がある。

ブレーキ：購入した車両の程度にもよるが、今回はブレーキパッドの摩耗が激しかったのでフロントのみ交換（左右キットで9,000円）。リア（需要が少ないからだろうか、左右キットで9,500円）はほとんど減っていなかったため再使用した。その他、ブレーキに関しては、軽年劣化でシリンダーからフルードが漏れるケースの原因となるブレーキマスターシリンダーのOHをした。これにはキットがありシール類だけなら1,840円。キャリパーもついでにOHした。こちらにもキットがあり、フロントが3,840円、リアが4,800円だった。

10

万km

走ったら交換したい パーツ群

10万kmという長い距離を走ったNA/NBロードスターが多くなっている。B6ZE[RS]エンジンは24万kmの耐久試験を実施しているというが、それはあくまでエンジンのインナーパーツでのこと。補機類はじめ各消耗パーツは頃合いを見計らって交換する必要がある。オイル、LLC、フィルターなどの常識的な定期交換パーツは除き、プラグコードやバッテリーなど経年劣化が分かりやすい“消耗品”以外で、走行10万km前後に“怪しく”なる消耗パーツの交換方法を紹介しよう。

クラッチディスク

パイロットベアリング

クラッチリリースベアリング

クラッチカバー（ダイヤフラムスプリング）

クラッチリリースシリンダー・ピストンカップ

タイミングベルト

アイドル/テンショナープーリー

カムシャフトオイルシール

ヘッドカバーパッキン

オイルポンプガスケット

ウォーターポンプ

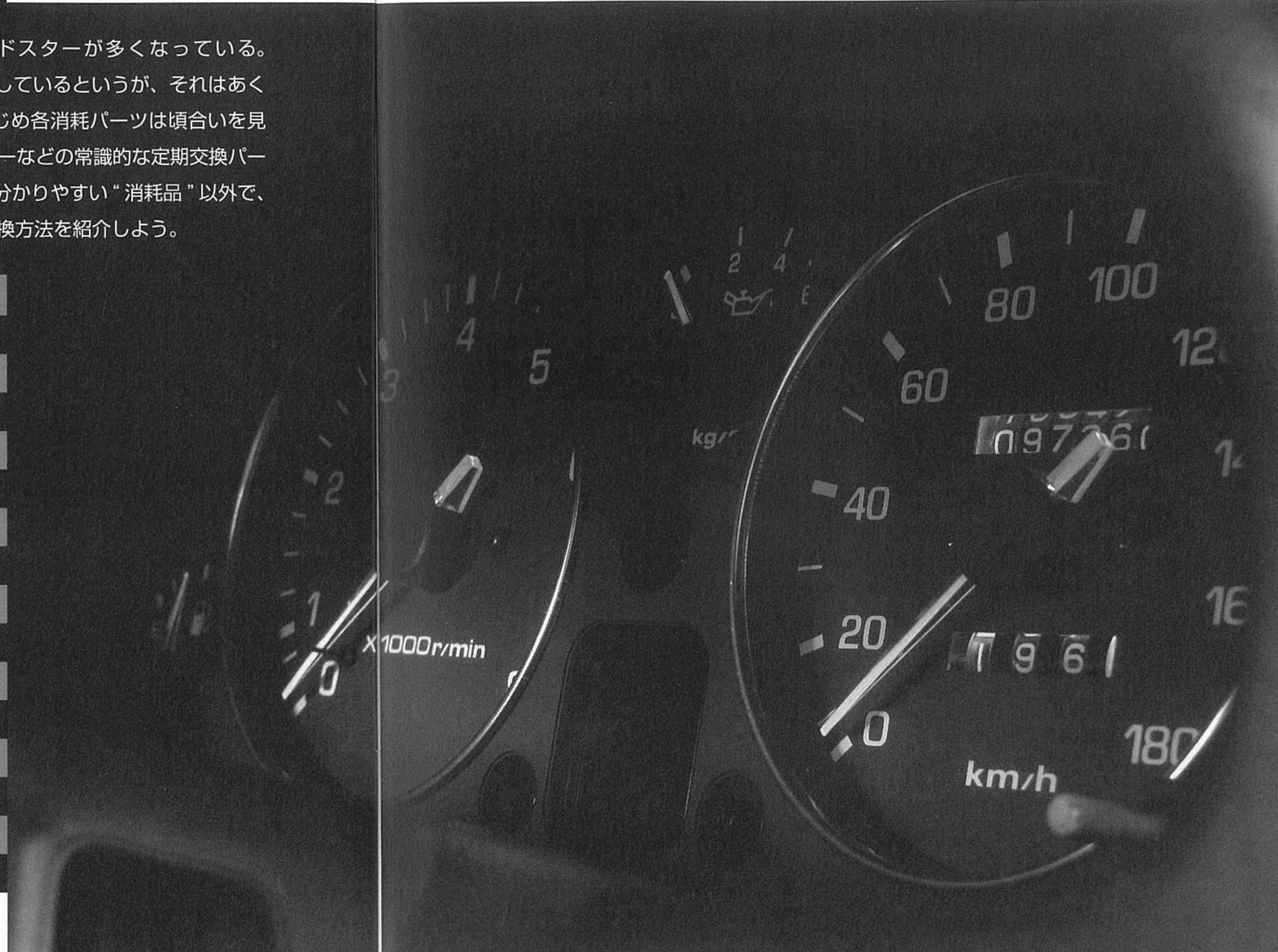
サスペンションブッシュ（F/R）

ブレーキパッド（F/R）

ブレーキマスターシリンダー・ピストンカップ

ブレーキキャリパー（F/R）

ダンパー・マウンティングプレート

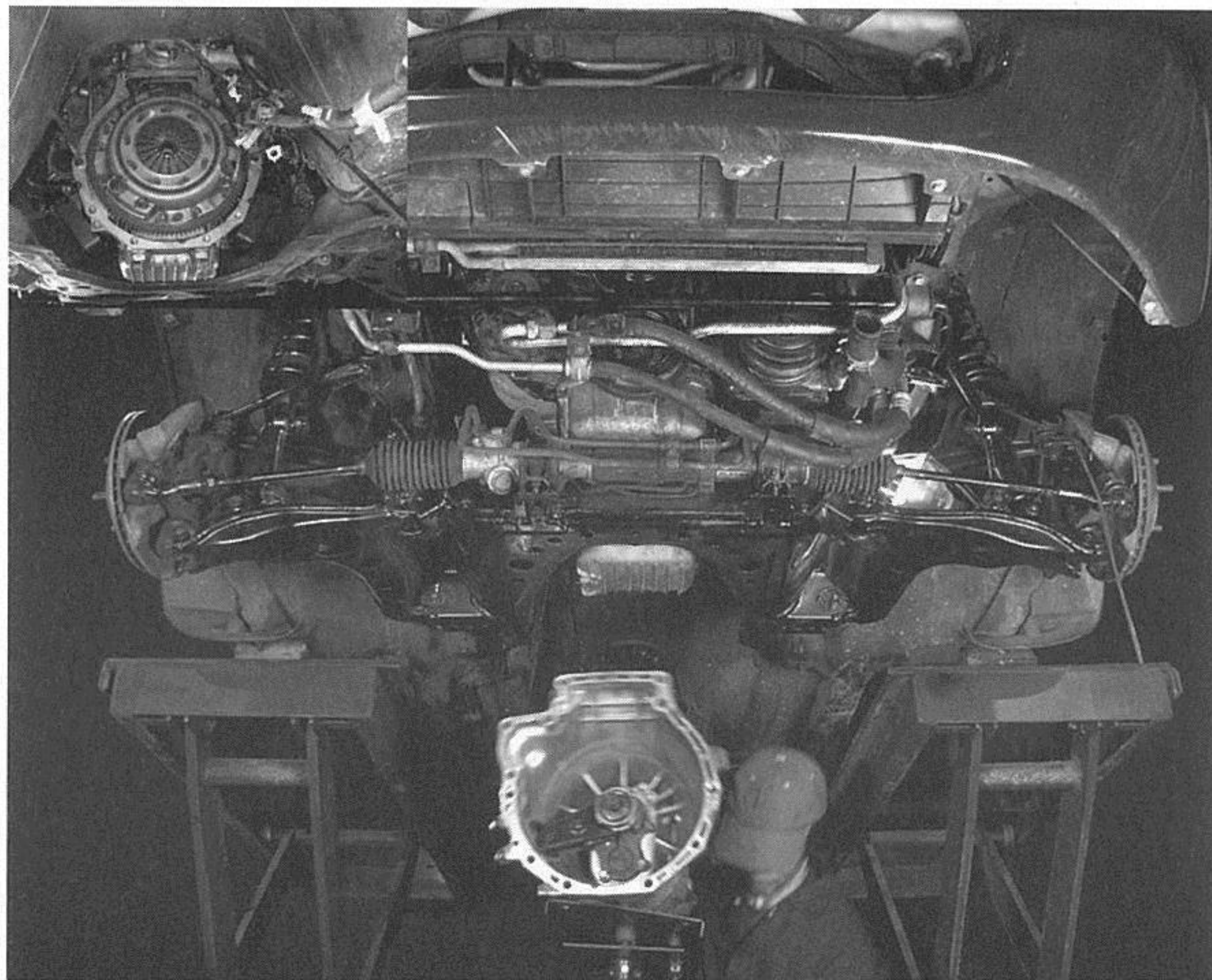


エンジンとトランスミッションの間において動力の断接を行なう機構がクラッチ。ロードスターは、クラッチディスク、パイロットベアリング、クラッチカバー、リリースベアリングの4部品が10万km走行を目途に要交換となってくる。クラッチ機構の各部品を交換するには、トランスミッションをボディから取外さなければならない。その下準備がエキゾースト（EX）パイプとパワープラントフレーム（PPF）の取外しだ。また、最終的にクラッチユニットを動かす油圧機構も、この際オーバーホールしたい。作業順序は右の説明図に○に囲まれた数字で示されているが、ポイントを詳しく解説していくことにする。

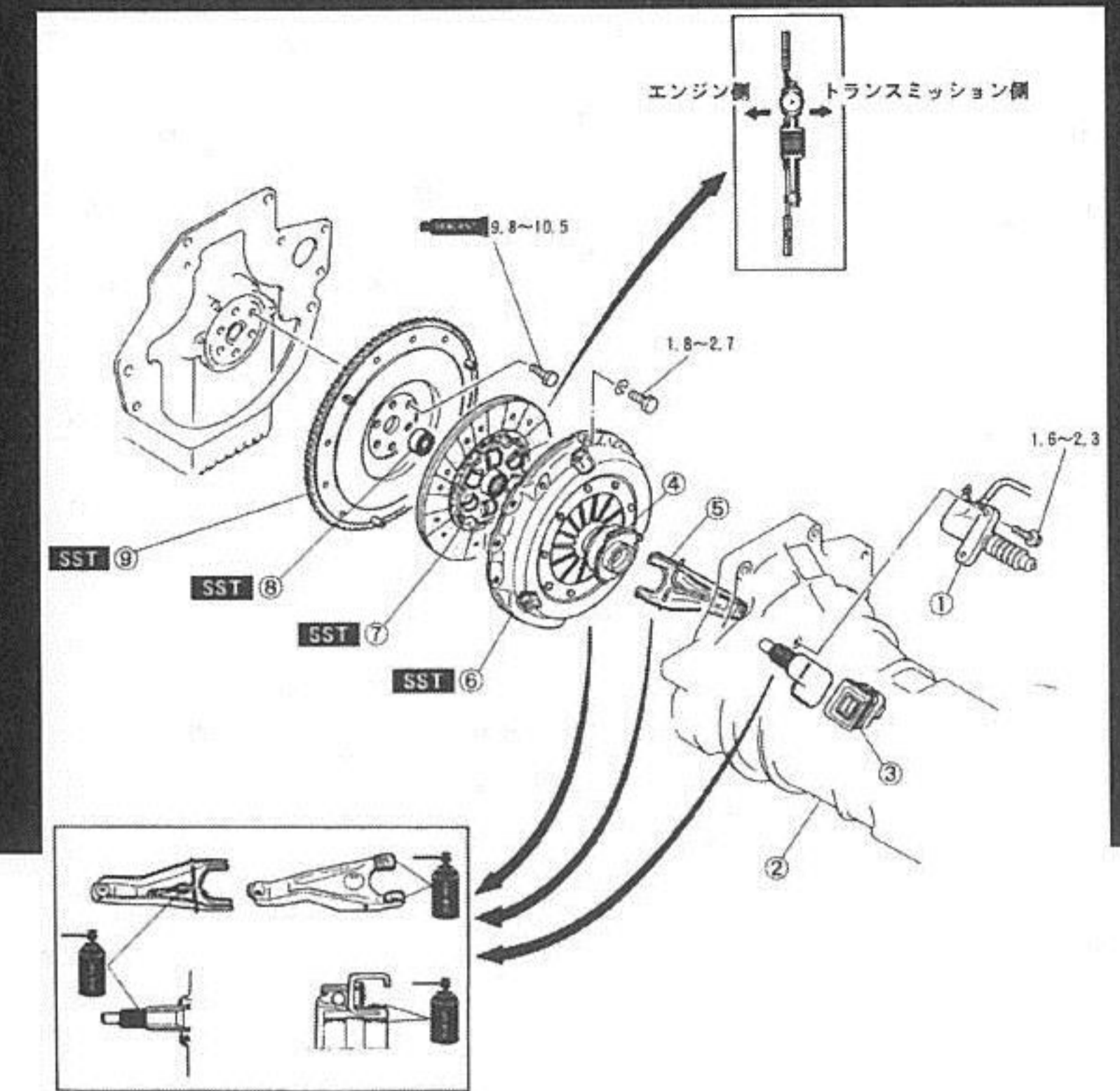
1st Section

Replacing clutch unit

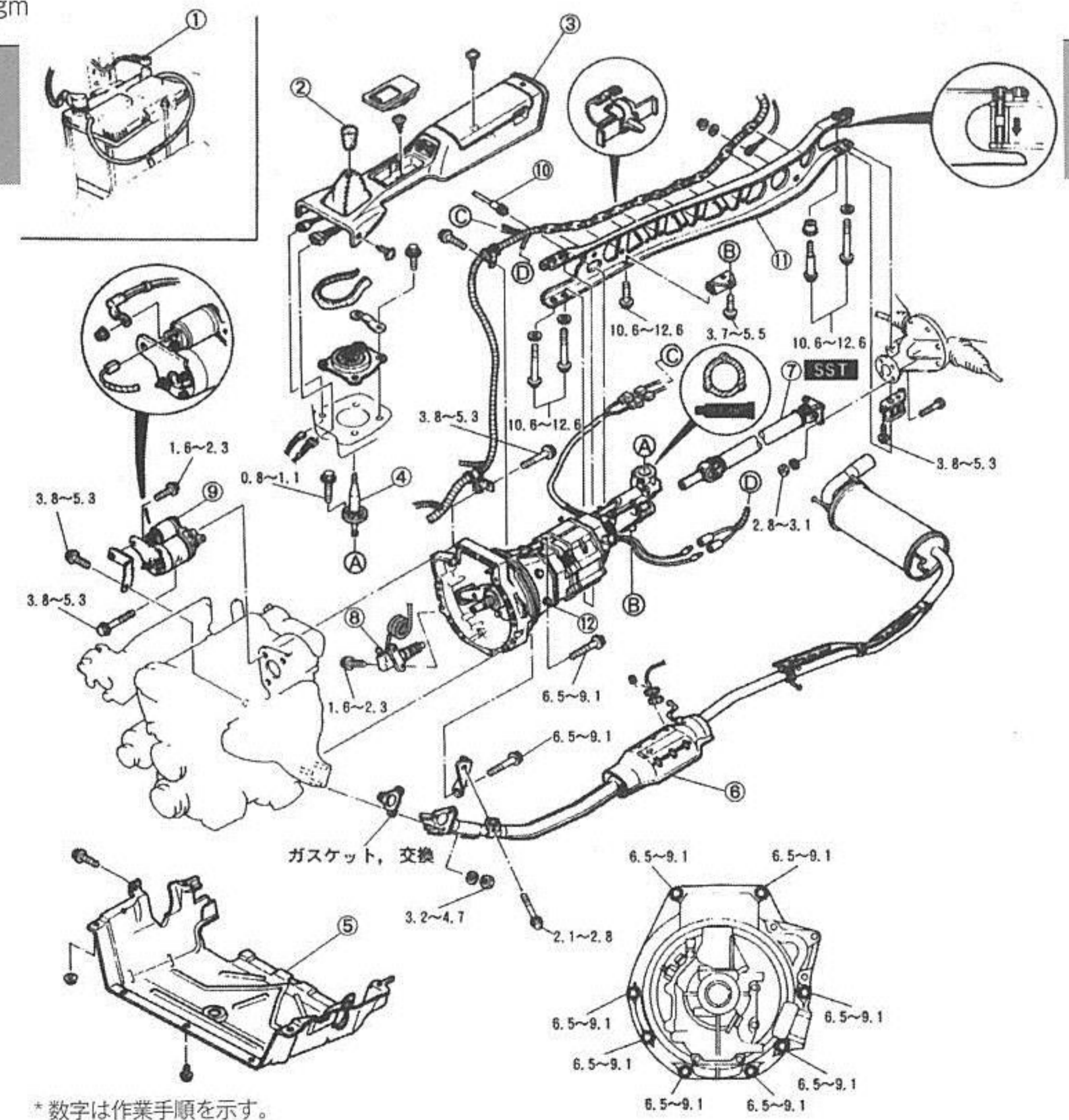
クラッチ関係の交換



①クラッチリリースシリンダー②トランスミッション③ブーツ④クラッチリリースベアリング⑤クラッチリリースフォーク⑥クラッチカバー⑦クラッチディスク⑧パイロットベアリング⑨フライホイール
※数字の単位はkgm

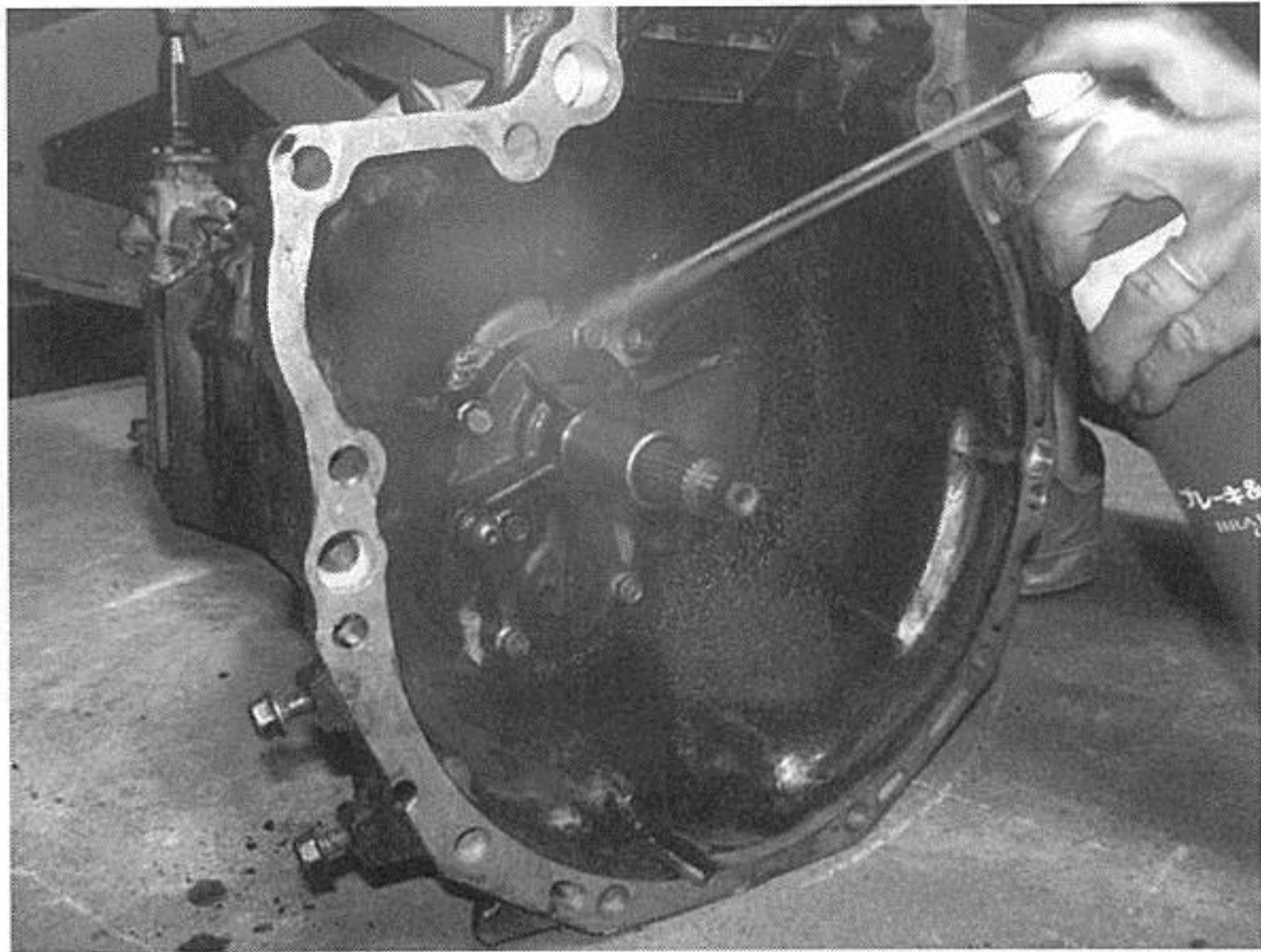


①バッテリー②ケーブル③シフトレバーノブ④リアコンソール⑤シフトレバー⑥アンダーカバー⑦エキゾーストパイプ⑧プロペラシャフト⑨クラッチリリースシリンダー⑩スターター⑪スピードメーターケーブル⑫PPF（パワープラントフレーム）⑬トランスミッション
※数字の単位はkgm



*数字は作業手順を示す。

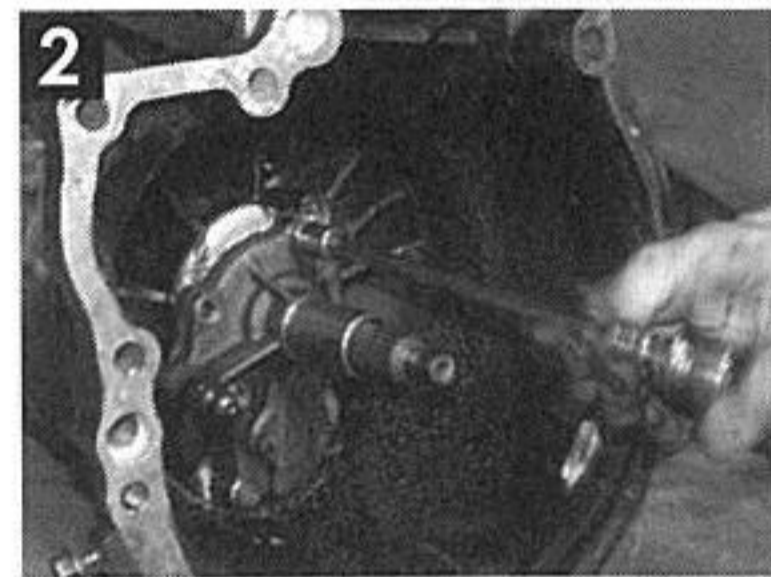
ベルハウジング内の消耗部品を交換する



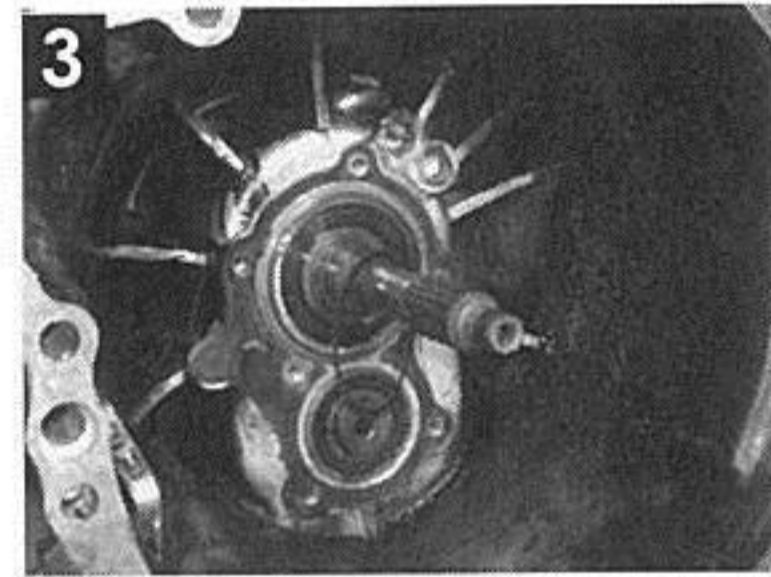
クラッチユニットの反対側にあるリリースベアリングは、クラッチディスクがダイヤフラムスプリングの反力で断接を繰り返す際に必ず作動する消耗部品。その他にも、ミッションからのオイル漏れをフロントカバーが防ぎきれず、この個体のようにベルハウジング内が漏れたオイルで汚れているケースは多い。



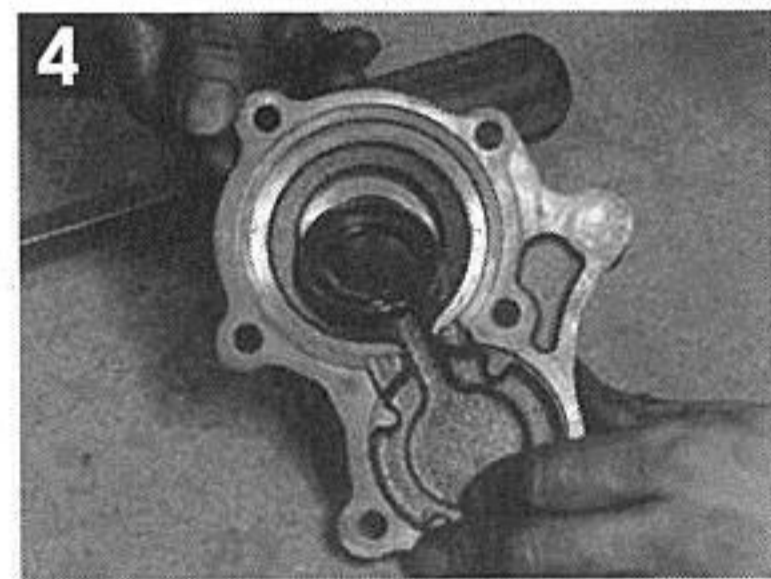
1 リリースベアリングは、フロントカバー先端のスリーブ上を前後に動くので掃除。



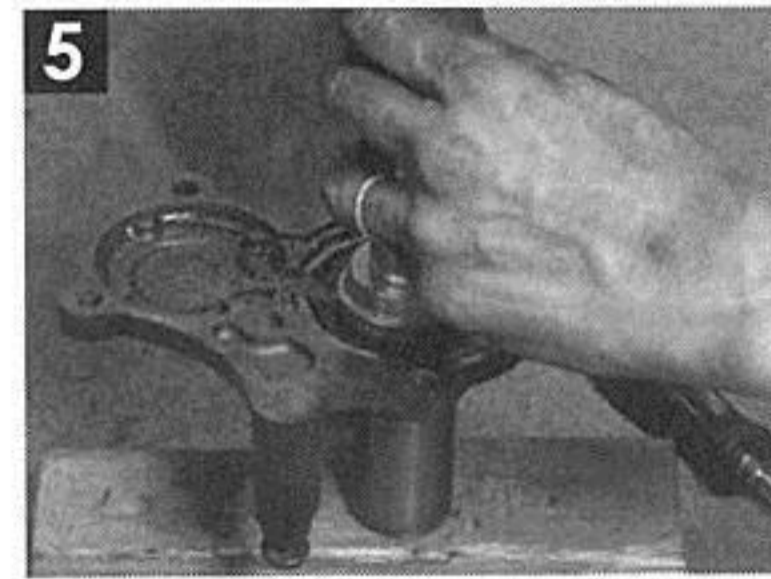
2 フロントカバーから生えている「ピボットピン」がリリースフォークの支点。



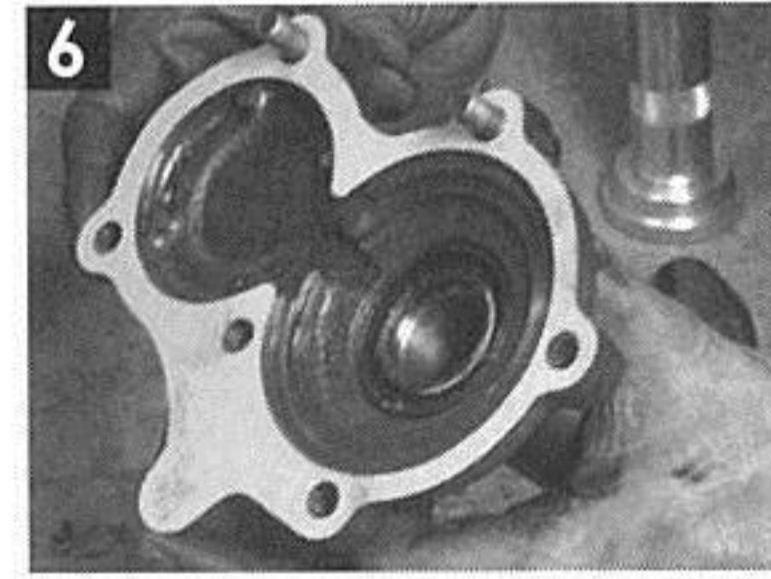
3 メインシャフト上に残っているリングは、フロントカバーのアジャストシム。



4 フロントカバー裏面にはさらにオイルシールが組み込まれオイル漏れを防ぐ。



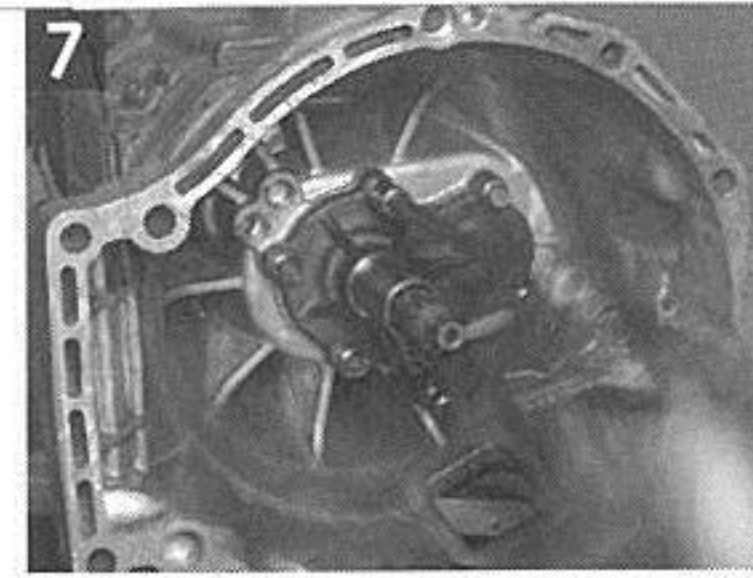
5 オイルシールはカーラーをあて打ち込む。摺動部との接触部位だから消耗品。



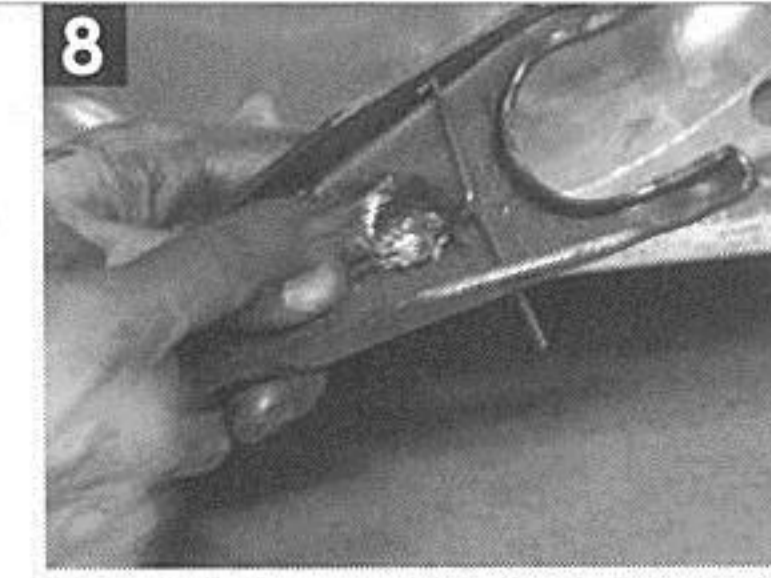
6 このパーツ名は「ガセットプレート」。メイン / カウンターシャフトの軸受部。

3 メインドライブシャフト上に残っているリングは「アジャストシム」。フロントカバーの内側に挿入され、メインドライブギアベアリング・エンドプレート (T) を調整するためのもの。0.1、0.15、0.3mmの厚さが用意されている。トランスミッションケースのフロントカバー接触面からベアリング面までのクリアランス (R) から、フロントカバーのトランスミッション接触面からベアリング接触面 (S) を引いた数値が規定値外だった場合は要交換。標準値は $0 \sim 0.1\text{mm}$ ($T = R - S$)。

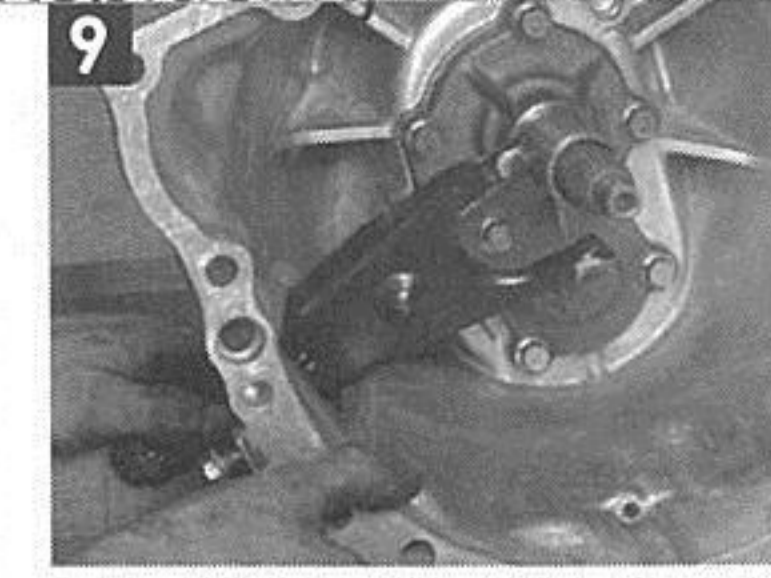
Replacing clutch unit



7 内外とも洗浄後、フロントカバーを取付ける。締付けトルクは $19 \sim 26\text{Nm}$ だ。



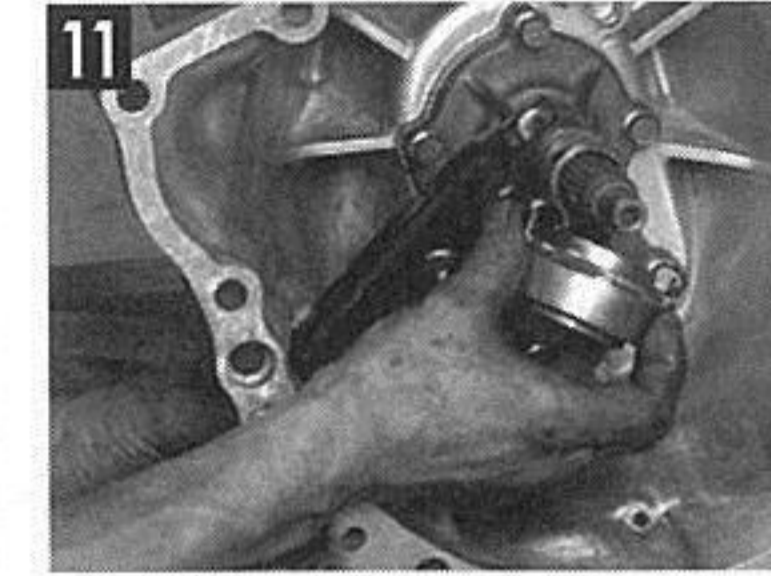
8 リリースフォークのピボットピン嵌合部に「粉」に強いクラッチグリスを塗布。



9 リリースフォークの「爪」をピボットピンの嵌合部に合わせて取付ける。



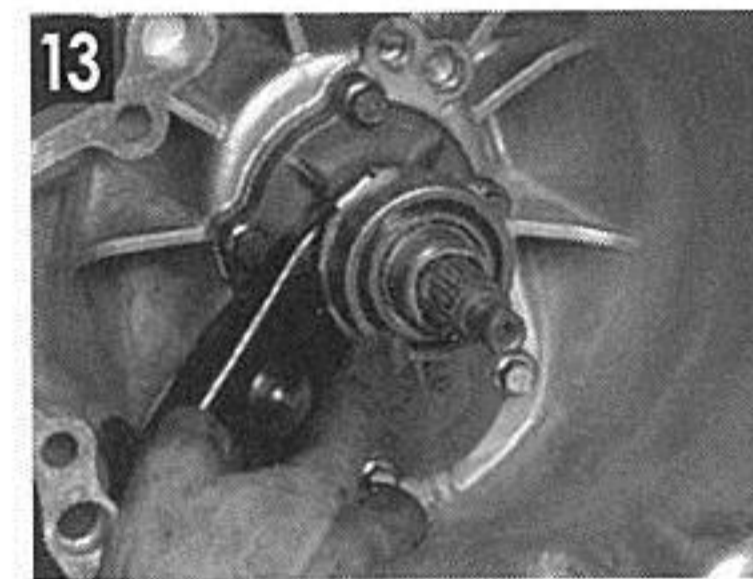
10 ベアリング内周およびリリースフォーク接触部にもクラッチグリスを塗る。



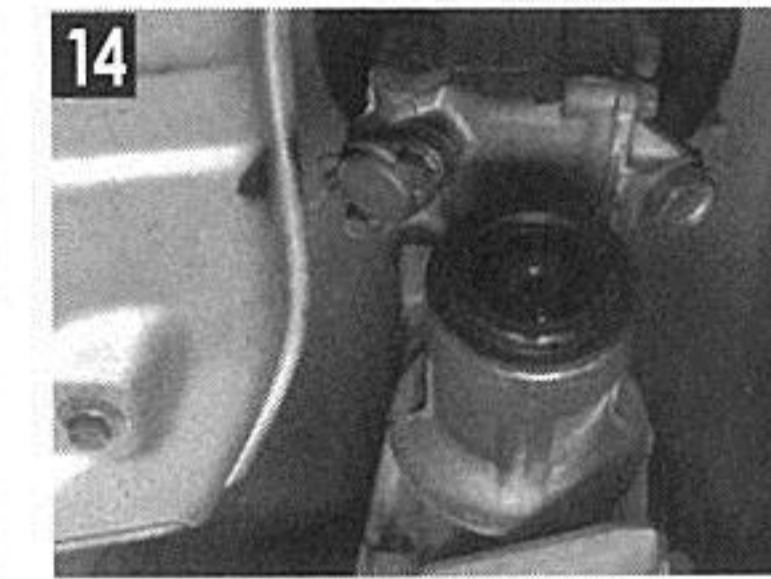
11 リリースフォーク先端部にリリースシリンダーの取付け部が差し込まれる構造。



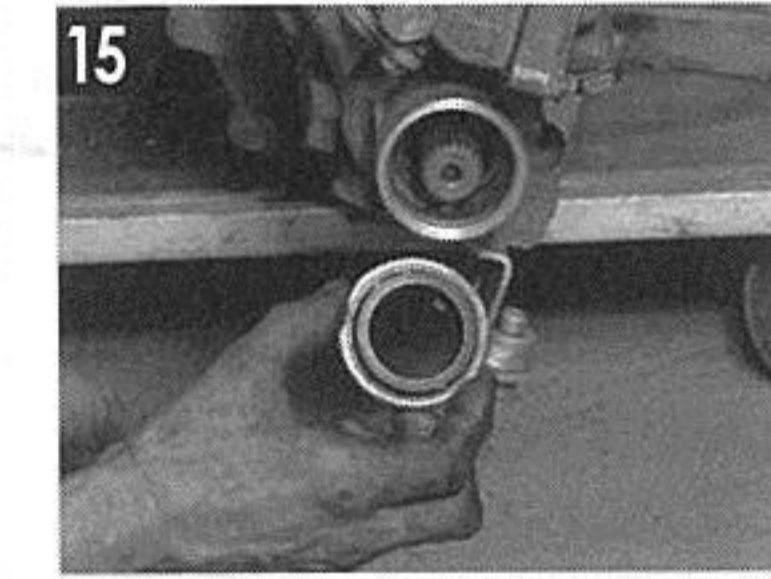
12 リリースベアリングはフロントカバー上を移動。クラッチが切れた状態。



13 リリースベアリングは回転しないが、ラスト方向に動くからグリスを塗布する。

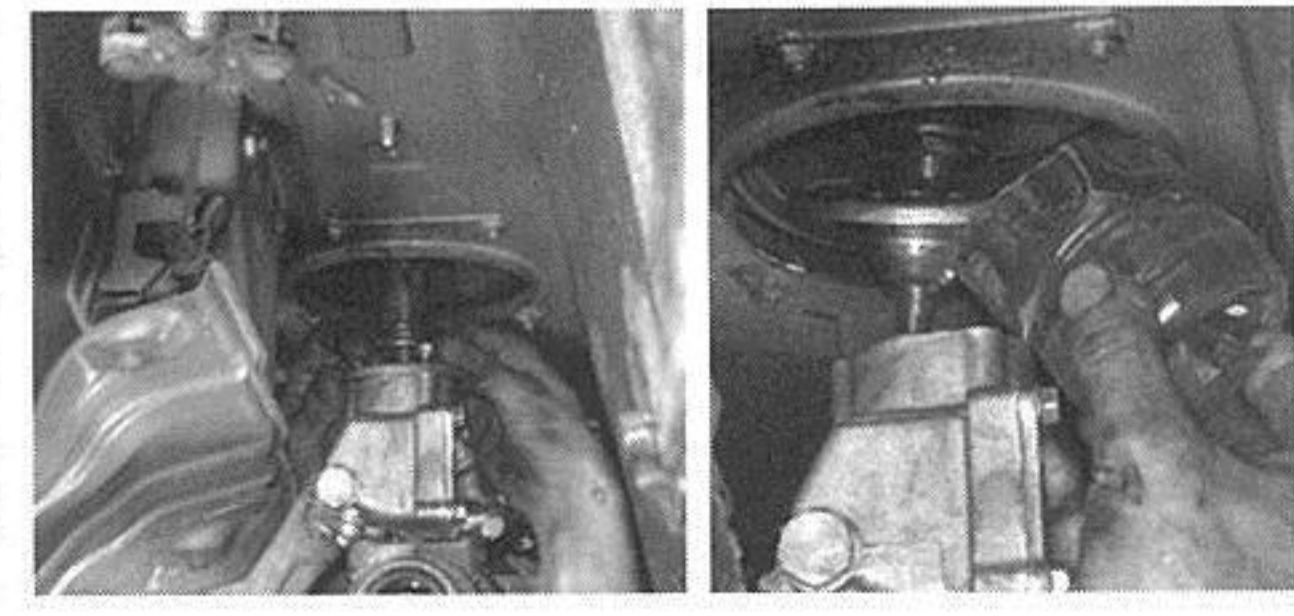


14 ミッションエンドからオイルが漏れ飛散。センタートンネル内を汚していた。



15 トランスミッションを降ろしたらミッションエンドのオイルシールも交換する。

16 ミッションを降ろす際には、エクステンションハウジングから生えているシフトレバーを事前に外す必要がある。この作業自体は支持部を取外せばOK。また、装着時のオイル補給も下から器で注入することで対処できる。整備解説書はセンターコンソール部から給油するように説明しているが、オイルがこぼれる可能性もあり、そうなるとカーペットは汚れるし、オイル臭が長い時間消えないので、このような注入方法もありだと思う。

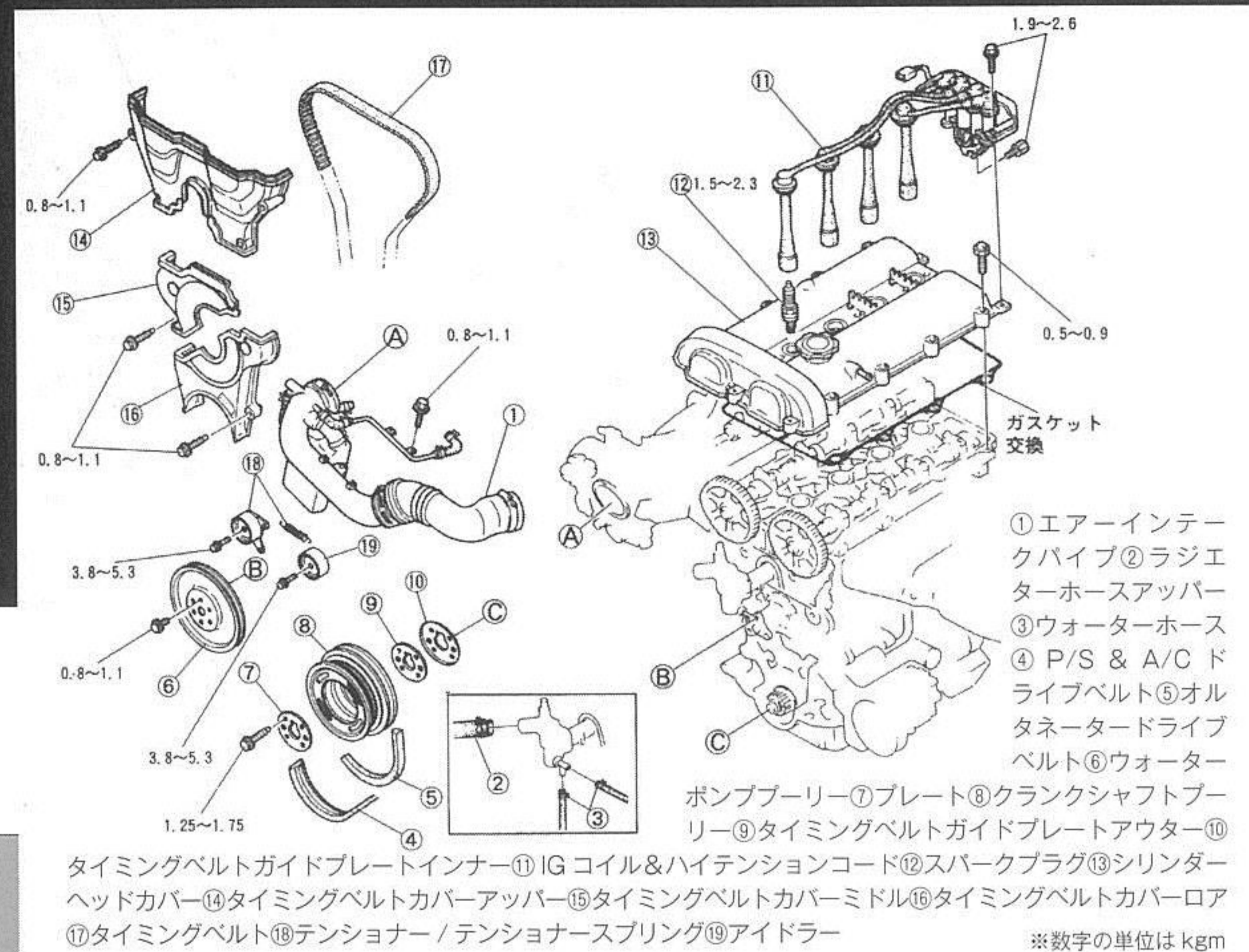


9 クラッチリリースフォークはピボットピンを支点にして、槌子 (てこ) の原理でリリースベアリングを押し戻したりする。フォークの作動は、クラッチマスターシリンダーが作り出した油圧をリリースシリンダーが前後力に変えることで成立している。油圧による作動だから、オイル漏れによるトラブルが経年劣化で起こる。クラッチペダルを踏んでも、クラッチが切れない、ギアの入りが悪いというトラブルは、リリースシリンダーのピストンカップからのオイル漏れが原因による場合が多い。

多くの市販のメンテナンスガイドが、エンジンスタンドに搭載された状態でのタイミングベルト交換の作業手順を紹介しているのに対して、本書は車上整備としてのタイベル交換を紹介している。ロードスターはエンジンルームに作業空間がある。持つ喜び、走る喜び、そしてメンテナンスする喜びを味わえるクルマだ。また、ネットオークションの浸透で、中古ながらもパーツが容易に Assy で購入できるようになった。ミッション、ディファレンシャルは程度の良い中古品かリビルト品を買ったほうが OH するより手っ取り早い。そこで、前半のミッションの脱着に続き、ここではディファレンシャルの脱着を紹介することにした。

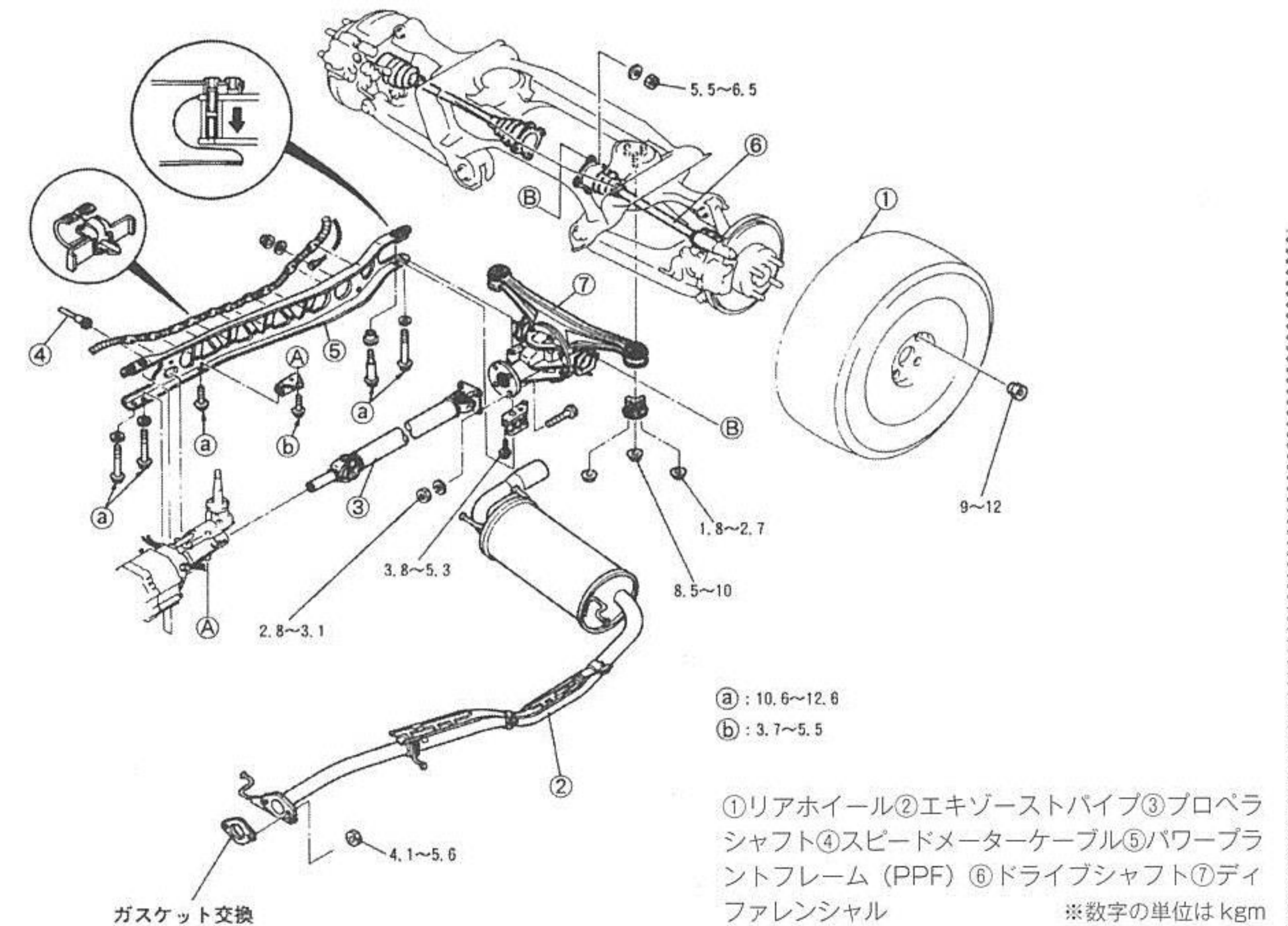
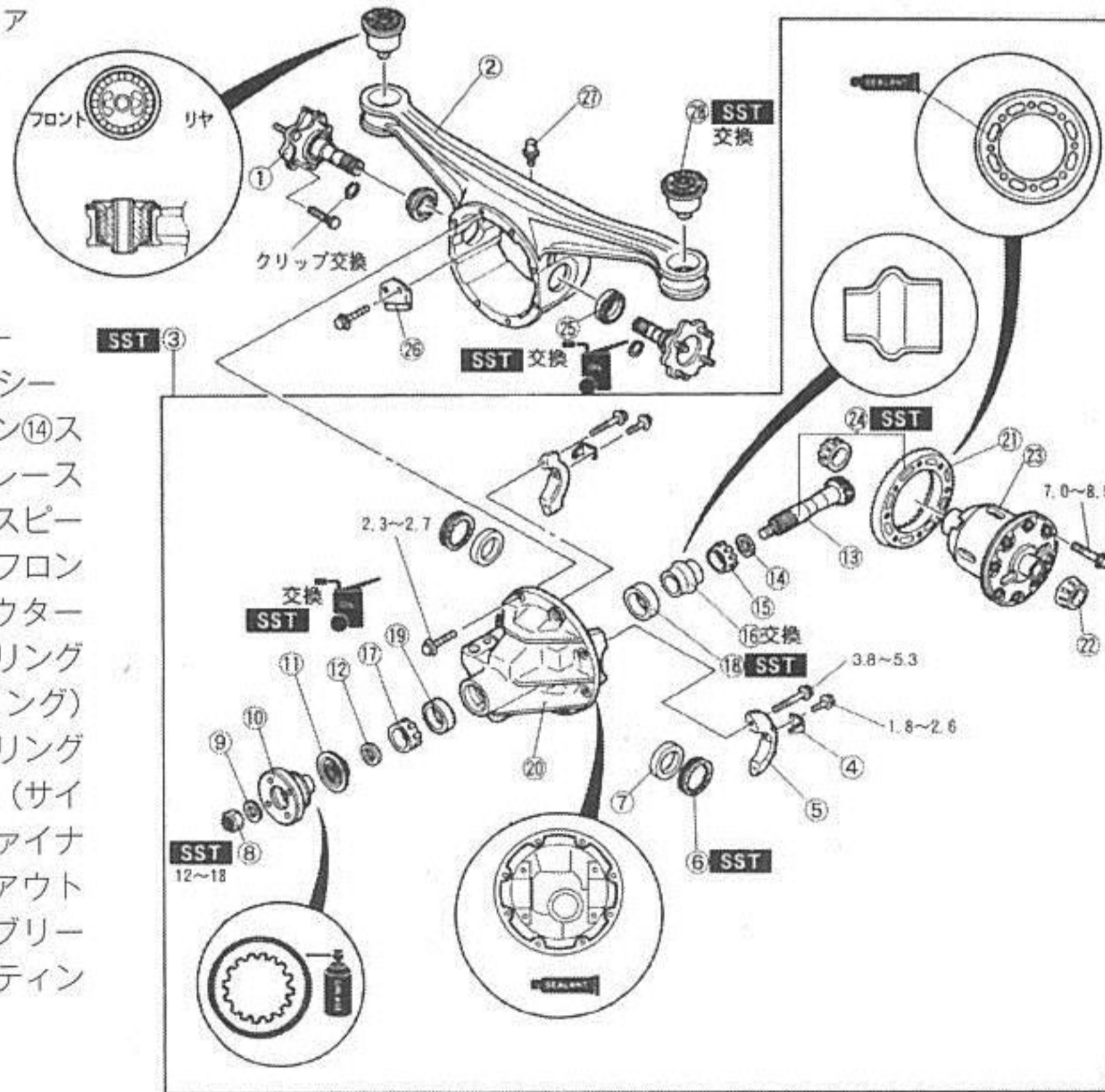
6th Section Working others part

車上タイベル交換 / デフ取外し

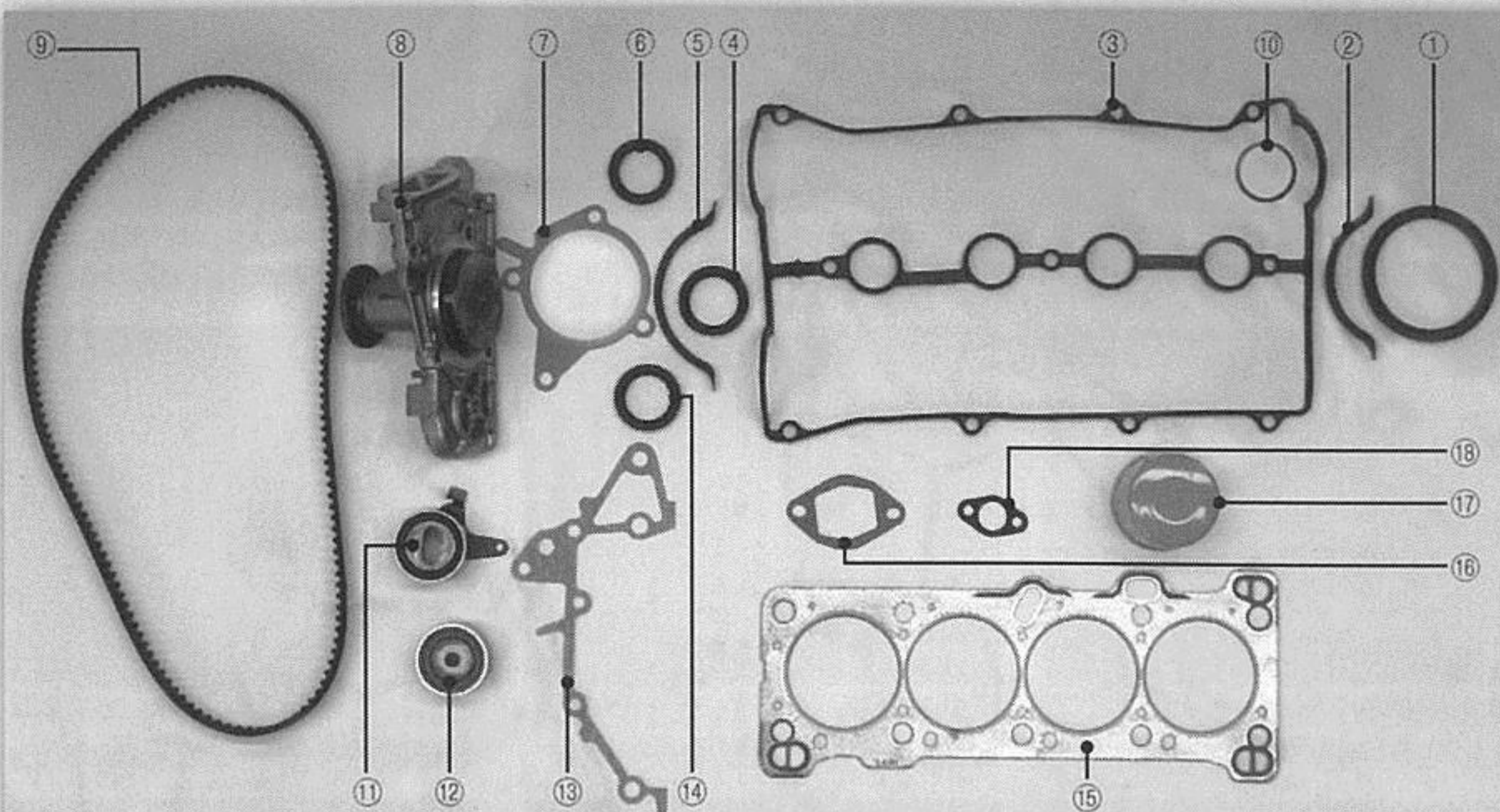


① アウトプットシャフト ② ディファレンシャルケース ③ ディファレンシャルギア Assy ④ ロックプレート ⑤ ベアリングキャップ ⑥ アジャストスクリュー ⑦ ベアリングアウターレース (サイドベアリング) ⑧ ロックナット (コンパニオンフランジ) ⑨ ワッシャー ⑩ コンパニオンフランジ ⑪ オイルシール ⑫ ワッシャー ⑬ ドライブピニオン ⑭ スペーサー ⑮ ベアリングインナーレース (リアベアリング) ⑯ ディスタンスピース ⑰ ベアリングインナーレース (フロントベアリング) ⑱ ベアリングアウターレース (リアベアリング) ⑲ ベアリングアウターレース (フロントベアリング) ⑳ ディファレンシャルキャリア ㉑ リングギア ㉒ ベアリングインナーレース (サイドベアリング) ㉓ ギアケース ㉔ ファイナルギアセット ㉕ オイルシール (アウトプットシャフト) ㉖ バッフル ㉗ プリーザー ㉘ ディファレンシャルマウンティングラバー

※数字の単位は kgm



定番のタイミングベルト ウォーターポンプ交換+アルファでエンジン元気



①オイルシール (R) : 2,300 円②⑤オイルパンガスケット : 1,495 円× 2 ③ヘッドカバーガスケット : 2,615 円④オイルシール (F) : 850 円⑥⑭カムシャフトオイルシール : 880 円× 2 ⑦⑧⑯ウォーターポンプ Assy : 11,800 円⑨タイミングベルト : 5,490 円⑩クランクアングルセンサー O リング : 285 円⑪タイミングテンショナー : 6,870 円⑫タイミングアイドラープーリー : 5,930 円⑬オイルポンプガスケット : 850 円⑮ヘッドガスケット : 5,240 円⑰オイルエレメント : 1,200 円⑱オイルストレーナーガスケット : 245 円

今回のエンジン OH で交換したパーツ群が上記のもの。せっかくバラしたのだから、ピストンリング (3本×4気筒)、ビッグエンドメタル (上下2個が1セット×4気筒)、スモールエンドメタル (上下2個が1セット×4気筒)、それにオイルバルブシール (INとEX4個セット×4気筒) くらいは交換すべき、と多くのメカに精通した読者は思うだろう。確かに、せっかくここまでバラしたのだから交換したほうが良いに決まっている。が、ピストンリングは合計で約10,000円、ビッグエンドメタルも合計で約10,000円、スモールエンドメタルが約5,000円で、合計約25,000円となる。これは「㊦」自動車趣味親父にとっては痛い。今回のOHを松竹梅とランキング付けすれば、最下の「梅」だろう。しかし、実際にピストンはもちろんピストンリング、親メタル、子メタルともまだまだ現役でいけそうだったし、オイル上がりも認められなかった…。ということで、今回のOHの総括はやはり、定期的なオイル交換を受けていたロードスターで、かつ過激なチューニングを受けていない個体は、10万kmは平気で走る、というところに落ち着く。エンジン開発陣がいうように「インナーパーツの寿命は24万km」は真実なのだろうから、あと10万kmは、オイル交換をまめに行なうことでイケル、と書いていこう。ただ、シール関係や補機類はそうはいかないから、ある程度距離を走ったら要交換となるのだろうが…。

今回の失敗はインテークマニホールドガスケット (わずか1,000円ほど) の交換を「シブッタ」ことだった。整備書にはもちろん、分解時の要交換パーツという指定はあるし、実際に組み付けたあと2次空気を吸っているようでアイドリングが安定していない。これは、なるべく早い時期に交換したいと思っている。ただ、基本設計において、B6-ZE [RS] は丈夫なエンジンだと思う。

TECHNICAL DATA ROADSTER NA

エンジン

エンジン型式		B6-ZE [RS]		エンジン型式		B6-ZE [RS]		
項目		B6-ZE [RS]		項目		B6-ZE [RS]		
種類		ガソリン、4サイクル		バルブ・ステムとガイドのすき間 (mm)	吸気	標準値	0.025 ~ 0.060	
シリンダ類および配置		直列4気筒、縦置き			吸気	限度値	0.20	
点火順序		1-3-4-2			排気	標準値	0.030 ~ 0.065	
燃焼室形式		ベント・ルーフ型			排気	限度値	0.20	
バルブ機構		DOHC ベルト駆動、吸気2、排気2		バルブ・ヘッド径 (mm)	吸気	31.0 ± 0.1		
内径×行程 (mm)		78.0 × 83.6			排気	26.2 ± 0.1		
総排気量 (cc)		1597		バルブ・フェース角度	吸気	45°		
圧縮比		9.4			排気	45°		
バルブ・タイミング	吸気	開き	5° BTDC	バルブ・ヘッド厚さ限度値 (mm)	1.0			
		閉じ	51° ABDC	バルブ・スプリング直角限度 (mm)	吸気	1.68		
	排気	開き	53° BBDC		排気	1.69		
		閉じ	15° ATDC	バルブ・スプリング自由長 (mm)	吸気	標準値	48.01	
最高出力 (ネット) (ps/rpm)		120/6500			吸気	限度値	47.0	
最大トルク (ネット) (kgm/rpm)		14.0/5500			排気	標準値	48.3	
圧縮圧力 (kg-cm-rpm)	標準値	13.5 - 300			排気	限度値	47.3	
	限度値	9.5 - 300		カムシャフト				
バルブ・クリアランス (mm)	吸気	0 (自動調整式)		振れ限度値 (mm)	0.03			
	排気	0 (自動調整式)		エンド・プレー (mm)	標準値	0.07~0.19		
シリンダ・ヘッド					限度値	0.20		
ヘッド・ガスケット面歪み量 (mm)	限度値	0.15		ジャーナル径標準値 (mm)	No.1, No.5	25.940 ~ 25.965		
	切削限度値	0.20			No.2, No.4			
マニホールド面歪み量 (mm)	限度値	0.15			No.3			
	切削限度値	0.20		ジャーナルだ円度限度値 (mm)	0.05			
バルブ・シート				ジャーナルオイル・クリアランス (mm)	標準値	0.035~0.081		
沈み量 (L寸法) (mm)	吸気	43.5			限度値	0.15		
	排気	43.5		カム高さ (mm)	吸気	標準値	40.888	
バルブ・シート角度	吸気	45°			吸気	限度値	40.688	
	排気	45°		バルブ・ガイド、バルブおよびバルブ・スプリング	排気	標準値	40.889	
バルブ・ガイド、バルブおよびバルブ・スプリング				バルブ・ガイド内径 (mm)	40.689			
バルブ・ガイド内径 (mm)				ガイド圧入後の出代 (mm)		17.1 ± 0.3		
バルブ・ステム径 (mm)	吸気	標準値	5.970 ~ 5.985	コネクティング・ロッドおよびベアリング	長さ (穴の中心から中心) (mm)			132.85 ~ 132.95
		限度値	5.920		曲り限度値 (mm)			50mmにつき0.075以下
	排気	標準値	5.965 ~ 5.980		大端部エンド・プレー (mm)	標準値	0.110 ~ 0.262	
		限度値	5.915			限度値	0.3	

編集長
野澤一幸

企画・取材・編集
リブビット・クリエイティブ

ライター
新井 輝
志村 尚

デザイン
マキプランニング

撮影
川頭 功
上原義男

取材協力
マツダ株式会社
<http://www.mazda.co.jp/>

シムラオートサービス
mail : shimura@as.email.ne.jp

有限会社三谷ブレーキ工業

〈参考文献〉

ユーノス ロードスター 新型車の紹介

ユーノス ロードスター整備書(1989.9)

B6-ZE [RS] エンジン整備書(1989.9)

M5M-D型マニュアル・トランスミッション整備書(1989.9)

Parts Catalog EUNOS ROADSTER

広報資料 NEW ROADSTER JAN.1998

広報資料 ROADSTER JULY.2000

*本書掲載の図版は「ユーノス ロードスター整備書(1989.9)」からの転載です。

ロードスター メンテナンスブック
1989~1997

編 者 リブビット・クリエイティブ

発行者 山田国光

発行所 株式会社グランプリ出版
〒101-0051 東京都千代田区神田神保町1-32
電話 03-3295-0005(代) FAX 03-3291-4418

印刷・製本 モリモト印刷株式会社