

EUNOS ROADSTER



だれもが、しあわせになる。

街の通りを、はじめて見る小さなスポーツカーが、幌を開けてそれは元気に走っていく。セダンの男が振り返る。歩道をいく女性が立ち止まる。見慣れた街の風景が、いっぺんに華やぐ。2人しか乗れないし、バゲッジもそうは積めないし、ひょっとすると、人とは少し違って見えるかもしれないけれど、走らせる楽しさは、これがいちばん。ドライバーとスポーツカーのそんな軽やかな気分が、きっと、だれもの心をときめかせるのだろう。ユーノス ロードスター。基本は、小振りのオープンボディ、タイトな2シーター、FR。機械であることを超え、心の通いあつた馬を操るように駆ける「人馬一体」の楽しさを純粹培養した、新時代のライトウェイトスポーツ。お届けするのは、人とクルマの新しいときめきを創造するまったく新しいカーチャネル「ユーノス」。このクルマを手に入れるほんの少しの勇気を持てば、きっと、だれもが、しあわせになる。

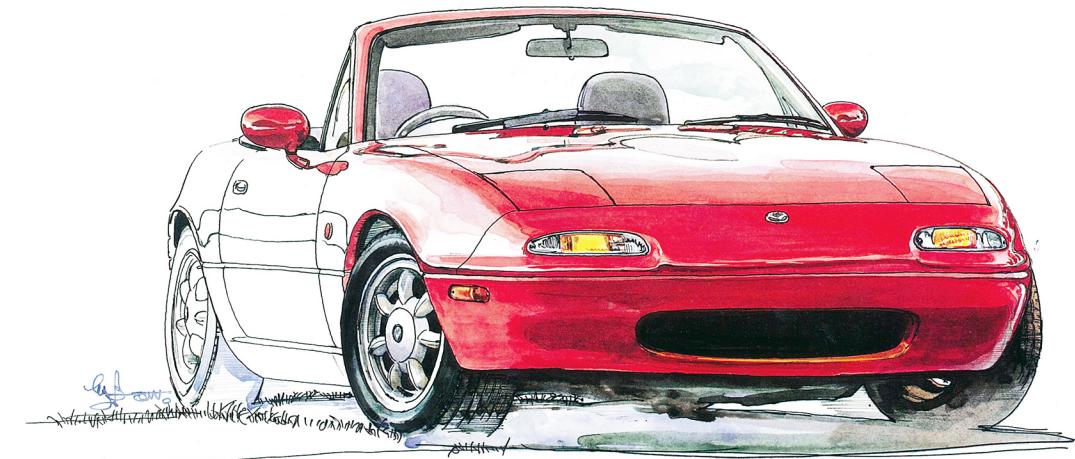








PHOTO:スペシャルパッケージ装着車









人馬一体、ということ。

ユーノスロードスターの開発を担当した主査の名刺には、勢いのある筆で「人馬一体」と書かれている。「人車」ではない。あくまでも「人馬」である。馬の力をフルに引き出すため、愛情と努力を注ぐことを惜しまない乗り手。そして、乗り手のわずかな動きをたちどころに察して反応し、乗り手の心とひとつになって大地を思いのままに駆けめぐる馬。乗り手と愛馬との間に通う、そうした一体感こそ、ドライバーとスポーツカーを結ぶいちばんの絆であるとの思いが、「人馬一体」という言葉には、込められている。このプロジェクトのために、すべての主要スタッフが工場内にある川沿いのロフトにこもり（彼らはそこを愛着を込めてリバーサイドホテルと呼ぶ）、寝起きをともにして取り組んできたのも、スペックでは表わしきれない「人馬一体」感を、いかに具現化するかということだった。過給機構をいつざい持たない自然吸気DOHCエンジン。P.P.F.（パワープラントフレーム）でドライブトレイン系を一体化したFR。4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション。ヨー慣性モーメントを極小に抑えた軽量設計と低重心レイアウト。高剛性オープンボディ。そしてタイトな2シーター。すべては、絶対的なスペックやハイメカニズムより、クルマの性能をフルに引き出して走る楽しさを求めた結果だ。「人車一体」ではなく「人馬一体」。ユーノスロードスターのステアリングを握って、その絆の心地よさを感じとってほしい。



ユーノスロードスターは、魅力的な曲面を描くボンネットの中に、1600ccDOHC16バルブエンジンを積む。ターボチャージャーはいふにおよばず、可変吸気機構すら持たない純粹の自然吸気エンジンである。これによって得るパワー&トルクは、最高出力120ps/6500rpm(※ネット)、最大トルク14.0kg-m/5500rpm。とりわけ、高回転域までスムーズに連続するトルクカーブは、自然吸気ならではのものだ。

そして高回転設定のバルブタイミング、テーザー径の吸気ポート、軽量コンロッドなどを採用。マックスパワーを発生する6500rpmをゆうに超えて、レッドゾーンの7200rpmまで一気に吹け上る回転特性を実現している。まさに、シフトワークを存分に楽しめるエンジンだ。また、クランクシャフト



やフライホイールに高い剛性を与え、アルミ铸造オイルパンをトランスミッションケースと直結させるなど、エンジンの振動を抑え、回転サウンドをより軽快で心地よいものとするための工夫も、各所に凝らした。こうした動力性能の洗練とともに、エンジンの造形美に対するこだわりも大きく、カムカバー2本とベルトカバーを一体成型したアルミ製シリンドーヘッドカバーを与えている。補機

※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。

類の形状やワイヤー類の取りまわしの積極的なデザインもそのひとつだ。さて、駆動方式がFRであることは当然だが、ユーノスロードスターは、トランスミッションとデフをリジッドに結合するアルミ製のP.P.F.(パワーブラントフレーム)を採用。これによるエンジン/トランスミッション/デフの一体化が、トルク伝達の遅れを極小に抑え、アクセルワークとクルマの挙動の関係をきわめて

ダイレクトにするのである。さらに、シフト操作時にトランスミッションにかかる力を、P.P.F.で一体化したドライブトレイン全体で受け止めるため、シフトの剛性もより高いものとなった。また、リアデフをアルミ铸造ケースを持つ小型軽量のものとした。そのうえで、オイルの粘性を利用して滑らかに差動を制限する

ビスカス式のLSD(リミテッドスリップデフ)を採用している。排気システムは、排圧をできるかぎり低減するためブリマフラーを省き、強度アップと軽量化を図つて、排気マニホールドからテールパイプまですべてをステンレスパイプ製とした。また、高周波をカットし、低周波を重視した排気音チューニングにより、抜けがよくしかも低音の効いた心地よいサウンドを実現している。

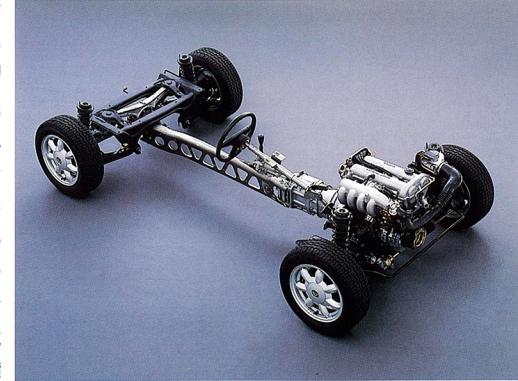
サスペンションは、路面に対するタイヤのジオメトリーをつねに適正に保つ4輪ダブルウィッシュボーンだ。フロント/リアとも、アッパー・アーム/ロア・アームを高剛性クロスメンバーに結合して横剛性を確保し、キャンバー、キャスターなどのアライメント精度をアップ。そして、対地キャンバー角ゼロをターゲットとする設計などにより、「パワースライド」をも積極的に楽しめるコントローラブルな限界特性と、通常走行域においてもきわめてクイックに応答するリニアなハンドリングを提供する。こうしたサスペンションデザインが、自らの運転テクニックを介してクルマと対話する楽しさの基本を形づくっているのだ。なお、リアには、コーナリング時や高速レーンチェンジ時の走行安定性を高めるため、タイヤに横

力が加わると、ホイールをトーレインに保ってタイヤのグリップ力を増すトーコントロール機構を備えている。さらに、ホイールハブキャリアの小型化、アッパー・アームの低マウント化などにより、バネ下重量を大幅に低減。0.1m/sec以下の低ビストンスピード領域までチューニングした低圧ガス封入式ダンパーなどと相まって、すぐれたロードホールディング、路面の状況を確実にドライバーに伝え

るダイレクト感を、ハーシュネスを抑えたしなやかな乗り心地とともに実現した。ステアリングシステムは、コーナリングフォースを操舵感として確実にドライバーに伝える、高剛性ラック&ピニオン。ギアレシオは、マニュアルステアリングで18:1[ロックトゥロック3.3回転]、パワーステアリング(スペシャルパッケージ装着車)で15:1[ロックトゥロック2.8回転]というクイックなものだ。

ブレーキシステムは、フロントがローター径235mmのベンチレーティッドディスク、リアがローター径231mmのソリッドディスク。確かな制動力を発揮するのはもちろんのこと、ブレーキのタッチフィーリングをシッカリとしたものにするため、油圧回路系の剛性をアップするなど、さまざまな工夫を凝らしている。

タイヤは、一般的な同サイズのタイヤに比べ、約1kgもの軽量化を果たした185/60R14 82Hスチールラジアル。ユーノスロードスターの走行特性に合わせて専用設計し、操縦安定性と乗り心地の高度なバランスを図った。さらには、トレッドパターンにも独自のデザインを与えて、軽快なオープンボディとのマッチングを追求しているのも、徹底したこだわりのひとつである。



排気音まで、速い。

いつもの40km/hとは、まるで違う。

ボディ剛性の高さが、ハンドリングに与える影響の決して少くないことは、すでによく知られていることだ。その剛性が低ければ、操舵のたびにボディがねじれ、ハンドリングに対するクルマの追随性はきわめてダルなものになる。ましてオープンボディであれば、ボディ剛性を高めることは、さらに難しくなる。また、いかにボディ剛性を高めても、それによって軽量化をスパイルするのでは意味をなさない。ユーノスロードスターのボディは、当然のことながら、オープン専用として設計・開発

している。そして、このことが、スタイリングの自由度の高さや、 $C_D=0.38$

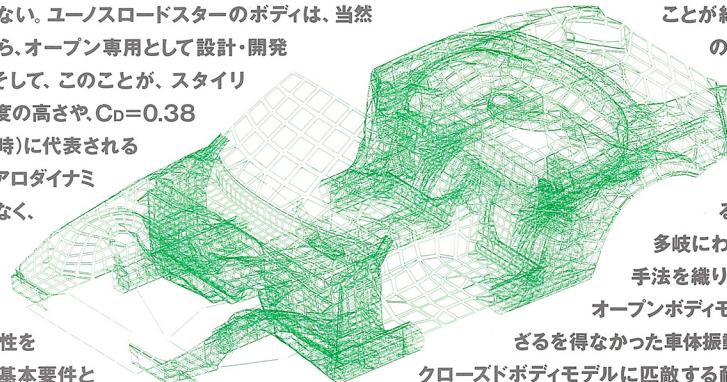
(クローズド時に代表される
すぐれたエアロダイナミクスだけでなく、
オープンボディの常識をはるかに凌ぐ高い剛性を実現できた基本要素と

なったのである。基本構造としては、強度/剛性部材のストレート化、結合部剛性の強化、フロアトンネルの強度/剛性部材としての活用、サイドシルなどの大型断面化。具体的な施策として挙げられるのは、フロント/リアのメインフレームをバンパーと同じ高さで、キャビンまで水平かつストレートに通したレイアウト。また、ネジ/振動などのストレスが集中するヒンジピラーの2重断面化、サイ

ドシルやフロアトンネル断面の大型化などである。さらに特筆すべきは、このボディが、大規模有限要素法や綿密なモーダル解析など最新のコンピューター解析技術によって設計されていることだ。一般的な簡易解析モデルでは、縦横のフレームの接点数が約1600しかとれないのにに対し、ユーノスロードスターの場合は実に9000接点を数える。それだけ効果的な補強が可能となり、この

ことが結局は、ボディ剛性の高さと軽量化という本来相反する追求テーマの同時実現をもたらしていくのである。これら多岐にわたる剛性アップの手法を織り込むことによって、オープンボディモデルではあきらめざるを得なかつた車体振動を大幅に抑制し、クローズドボディモデルに匹敵する耐久信頼性を確保した。

そして、何よりも重要なことは、強いボディによって得たねじれ剛性の高さが、ステアリングを切るというドライバーのアクションに即応して、クルマが一瞬の遅れもなくその向きを変える、シャープでダイレクトな車体追随性をもたらしていることだ。かつて、オープンボディモデルに乗った経験があれば、その差は如実に実感できよう。ここにも、ユーノスロードスター独自の「人馬一体」の基本がある。



う本來反対する追求テーマの同時実現をもたらしていくのである。これら多岐にわたる剛性アップの手法を織り込むことによって、オープンボディモデルではあきらめざるを得なかつた車体振動を大幅に抑制し、クローズドボディモデルに匹敵する耐久信頼性を確保した。

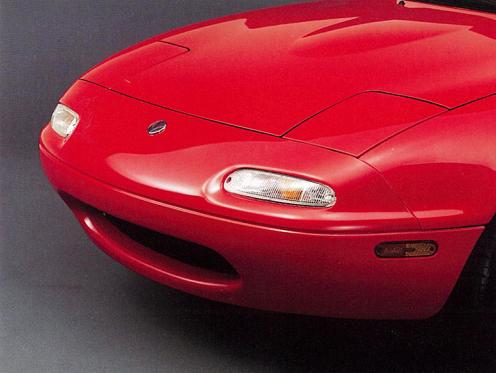
そして、何よりも重要なことは、強いボディによって得たねじれ剛性の高さが、ステアリングを切るというドライバーのアクションに即応して、クルマが一瞬の遅れもなくその向きを変える、シャープでダイレクトな車体追随性をもたらしていることだ。かつて、オープンボディモデルに乗った経験があれば、その差は如実に実感できよう。ここにも、ユーノスロードスター独自の「人馬一体」の基本がある。

ゼイ肉をそぎ落とし、ウェイトをできるかぎり軽くするため、ユーノスロードスターには、さまざまな手法を取り入れた。その筆頭がアルミ製コンポーネントの多用である。ポンネットフード、オイルバン、シリnderヘッドカバー、インテークマニホールド、トランスマッisionケース、デフマウントメンバー、デフェース、P.P.F.(パワープラントフレーム)。ラジエーターはアルミニ樹脂。ちなみに、ポンネットフードをアルミ製とすることで、スティール製に比べ、約7kgもの軽量化を実現している。また、排気系には、マニホールドからテールパイプまですべてステンレスを採用。そして、コンピューター解析技術によって得た高いボディ剛性を支援するためのボディ鋼板として、強靭で軽量のハイテンション

スティールを適所に配した。なお、軽量化に直接関係はないが、ボディ素材として防錆鋼板をふんだんに採用し、その耐久・信頼性を高めていることも、ここでつけ加えておこう。一方、バネ下重量の低減に大きく寄与するものとしては、同サイズのものに比べ、1輪につき約1kgもの軽量化を果たした専用設計のタイヤ、鍛造スティール製ながらきわめてコンパクトに仕上げた

フロント/リアのホイールハブキャリアなどがある。このように、各コンポーネントを徹底的に軽量化していくとともに、ユーノスロードスターは、重量配分のいっそうの適正化を進めた。エンジンをフロントアクスルより後方にマウントするフロントミッドシップ、フロント/リアバンパーの内部構造を含めた樹脂化、軽量小型シールドバッテリーのトランクルーム内への配置、ガソリンタンクと応急用スペアタイヤのリアアクスルより前方への配置、リアエンドバンパーの樹脂化などである。各コンポーネントの位置をクルマの重心点方向に1mmでも近づけ、バンパーのように重心点から遠く離れたオーバーハング部の重量をできるだけ軽減することによって、ヨー慣性モーメントを極

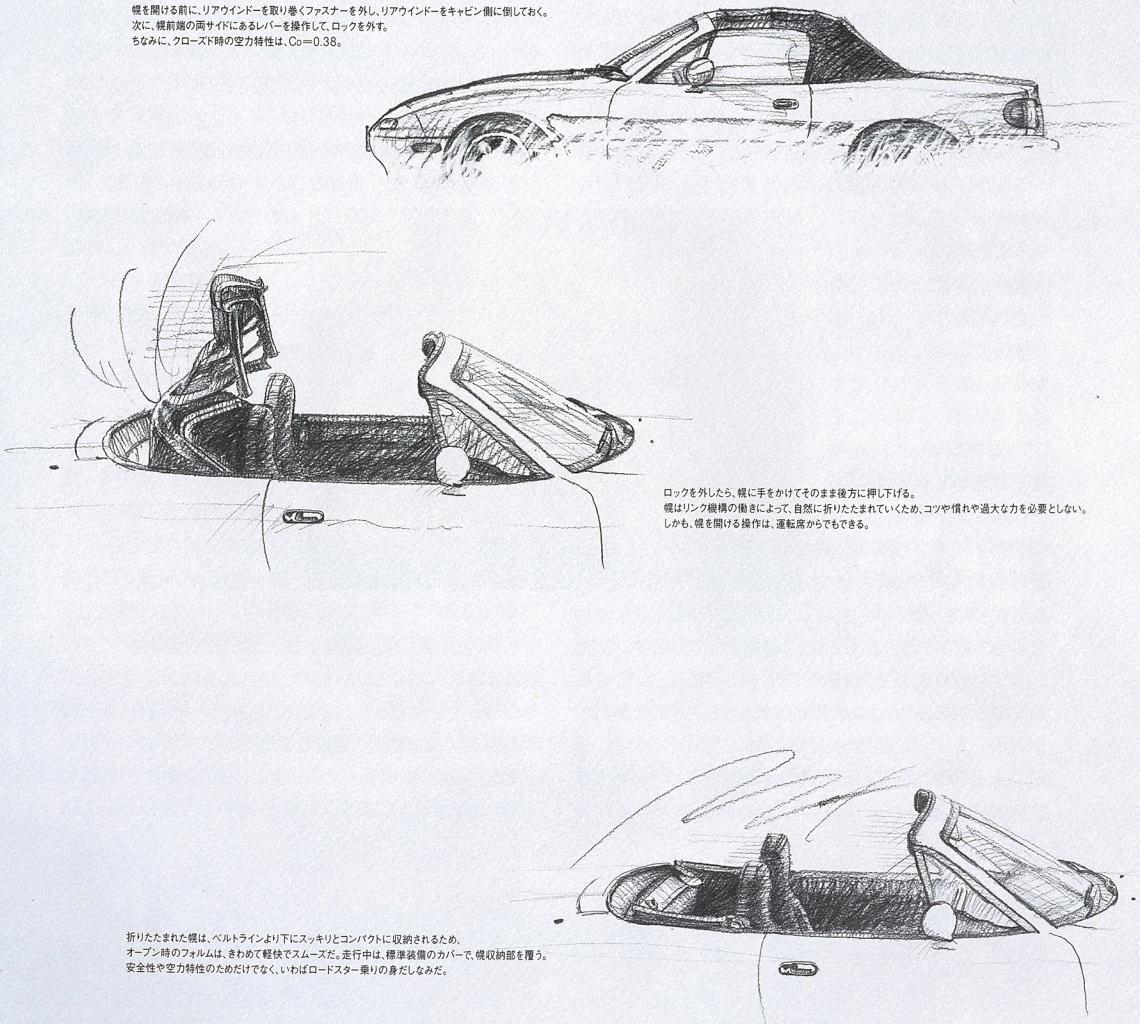
小に抑えているのだ。こうしたクルマ全般にわたるトータルな軽量化と、低重心化を含めた適正なレイアウトによって、ユーノスロードスターは、2名乗車時で50:50の理想的な前後重量配分を達成。ステアリングの操舵に応じて、俊敏に即座にレスポンスするすぐれた回頭性を実現している。スペックのための軽量化ではなく、走りのための軽量化。だから、身のこなしが軽くなる。



オープンであることを、忘れてしまう。

身のこなしが、軽くなる。

幌を開ける前に、リアウインドーを取り巻くフッサーを外し、リアウインドーをキャビン側に倒しておく。
次に、幌前端の両サイドにあるレバーを操作して、ロックを外す。
ちなみに、クロスド時の空力特性は、 $C_d=0.36$ 。



ロックを外したら、幌に手をかけてそのまま後方に押し下げる。
幌はリンク機構の働きによって、自然に折りたたまれていくため、コツや慣れや過大な力を必要としない。
しかも、幌を開ける操作は、運転席からでもできる。

折りたたまれた幌は、ベルトライインより下にスッキリとコンパクトに収納されるため、
オープン時のフォルムは、きわめて軽快でスマーズだ。走行中は、標準装備のカバーで、幌収納部を覆う。
安全性や空力特性のためだけなく、いわばロードスター乗りの身だしなみだ。

キャビンは、余分な空間を省いたタイトな2シーター。シートは、ドライバーの体を確実にホールドする形状と機能をえたうえで、特に幅方向をコンパクトに設計。ドアのベルトライインの低さとともに、クルマとドライバーの一体感をより緊密なものとしている。インテリアカラーは、シート/ダッシュボード/ドアトリムと、すべてブラック基調。そして、コンパクトなクラスター内の丸型多連メーターは、黒地に白の針と文字とし、視認性を高めている。ドライバーの手もとに直立するクロスレシオ5段マニュアルの短いシフトレバーは、レバー比4.4、シフトストローク45mm。手首をかえすだけで俊敏に操作できる、ショートストロークとした。また、カチリカチリと決まる節度感と剛性感にもすぐれる。さらに、2nd↔3rd、4th↔5th間の斜めシフトが直線的にできるよう、シフトロッドエンドやコントロールレバーにさまざまな工夫を凝らした。ペダル類は、ヒール&トゥのしやすい形状と配置を与えるとともに、デリケートなアクセルワークも意のままに行なえるよう、アクセルペダルのストローク量を大きく設定。また、ブレーキおよびクラッチペダルには、確実でリニアな操作

感を提供するため、踏力に節度ある重みを与えている。オーディオは、AM/FM電子チューナー、カセットデッキ、ドアスピーカー×2、ヘッドレストスピーカー×4、脱着式ロッドアンテナ。ドアスピーカーがしっかりした中低音で音像を前方定位させ、中高音専用のヘッドレストスピーカーが、音像を拡大しサラウンド的な効果をもたらす。また、オープン走行時にキャビンに入る風は、フロントウインドー傾斜角やトランクリッド高の適切な設定などにより、「髪が後方へ気持ちよくたなびく」ようチューニングした。幌の開閉は、運転席から操作できるマニュアル式。格納時に幌がベルトライインの下に収まるよう、軽量コンパクトでシール性にすぐれた一枚構造クロスと塩化ビニール製のリアウインドーを採用し

た。リアウインドーは、 fasnerで幌本体に装着され、これだけを取り外しての走行も一興である。そして幌を開ける際には、fasnerを外し、リアウインドーを先に倒すという手順を踏んでいただきたい。わずかな手間を惜しまず、幌の操作ひとつにもたっぷりと愛情を注ぐことで、リアウインドーの寿命ははるかに長くなる。これも乗り手と愛馬に通う「一体感」のひとつではないか。



PHOTO:スペシャルパッケージ、CDデッキ搭載車。エアコンはショップオプション

ホールド ミー タイト。

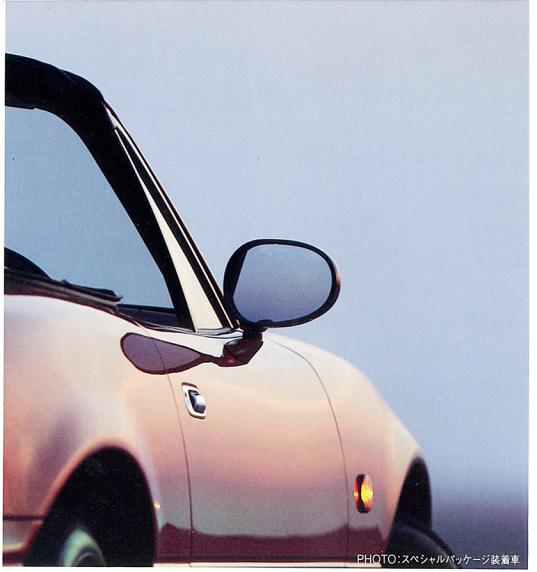


PHOTO:スペシャルパッケージ装着車

ユーノスロードスターのエクイップメントは、快適さやくつろぎをもたらすためというより、
クルマと積極的にかかわることの楽しさを手渡すために存在する。
例えば、手動式のコンバーチブルトップには、
自分の手で幌を開け閉めするというオープンならではの楽しさがある。
幌を開ける前に、あらかじめ塩化ビニール製リアウインドーを倒しておくという手順も、
ウインドーの折れを避けるためであるとともに、
オープンエアの楽しさを手に入れるための胸躍る儀式なのだ。
オプションでは、ボディフォルムの印象を大きく変えるディタッチャブルハードトップ。
ハンドリングをよりタイトなものにチューンするハードサスケットなどが、
ドライバーとクルマのかかわり方をさらに深く濃いものとしよう。

EQUIPMENT

- ①リラクタブルハロゲンヘッドランプ ②AM/FM電子チューナー＆カセットデッキ ③ヘッドレストスピーカー:ドアスピーカー(×2)に加えて、サラウンド的な効果をもたらすヘッドレストスピーカー(2×2座)を装備。
- ④艇着式ロッドアンテナ ⑤キー付コンソールボックス:内部にフューエルリッドオープナーを装備している。
- ⑥ハイマウントストップランプ ⑦コンバーチブルトップ:幌収納部分を覆う塩化ビニール製のカバーを標準装備。

OPTIONS

- [スペシャルパッケージ—⑧⑨⑩⑪]

- ⑫パワーステアリング ⑬パワーウィンドー ⑭本革製ステアリング(MOMO) ⑮5.5-JJ×14アルミホイール

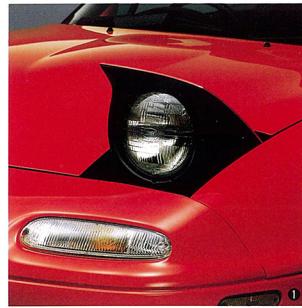
⑯CDデッキ ⑰ディタッチャブルハードトップ(ブラック):インナー／アウター、2ピース構造の軽量SMCシート・モールディング・コンパウンド製。リアウインドーはガラス製。最新のコンピューター解析により、軽量化とともに高い強度を確保している。脱着は6か所のワッターチロックで行ない、その操作はきわめて容易だ。⑲ハードサスケット:ノーマルサスに対し約20%ハードな設定。ロールを抑え、よりタイトなハンドリング特性を実現する。⑳クロームメッキシリダーヘッドカバー ㉑ハイテンションコード(レッド) ㉒ディタッチャブルハードトップ(レッド)
※1:パワーステアリング、パワーウィンドー、本革製ステアリング(MOMO)、アルミホイール(5.5-JJ×14)は、スペシャルパッケージとしてセットオプションとなります。※2:スペシャルパッケージ装着車にはさらにCDデッキ、ディタッチャブルhardtopp(ブラック)を組み合わせた仕様も設定しています。組み合わせについては、31ページの一覧表をご参照ください。⑯ディタッチャブルhardtoppは、商品のお届けまでに時間がかかる場合がありますので、納期については担当ショップマンにおたずねください。



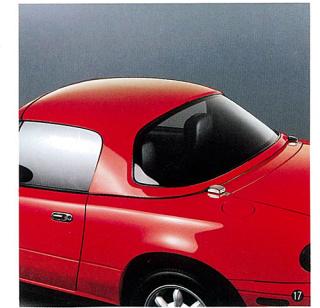
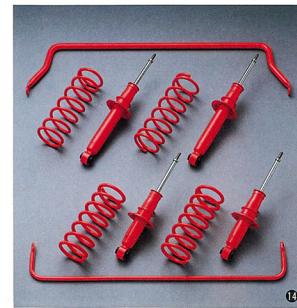
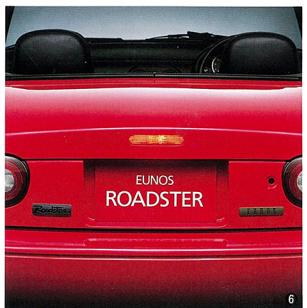
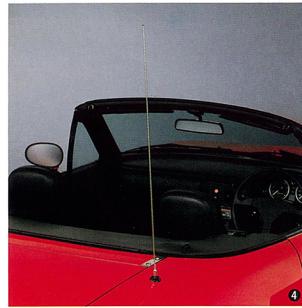
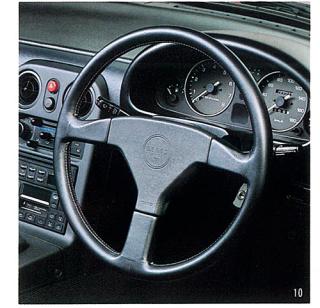
26

PHOTO:スペシャルパッケージ装着車

EQUIPMENT



OPTIONS



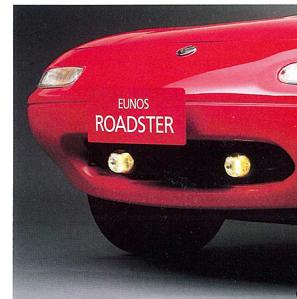
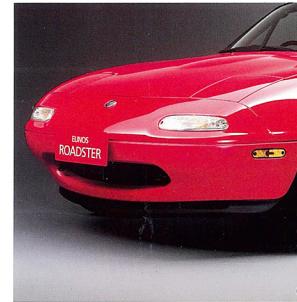
SHOP OPTIONS



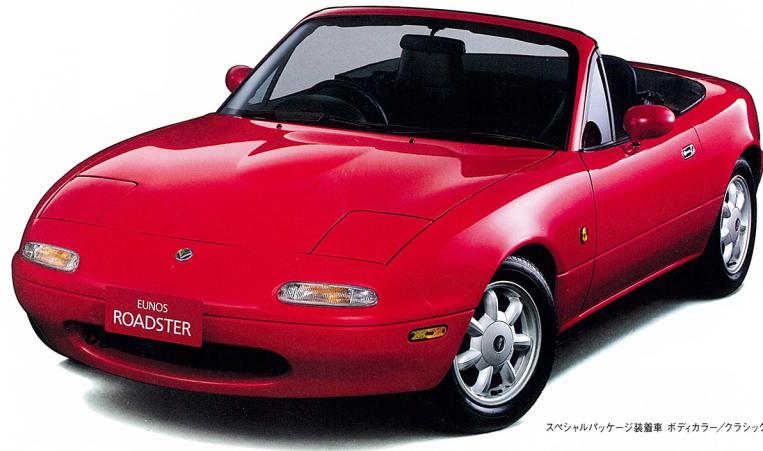
ショップオプション装着車

ユーノスロードスターは、「ショップオプション」にも、走りの機能と気分をさらに増幅させる多彩なアイテムを用意している。このクルマとのつきあいを深め、まさに「人馬一体」となって思いのままに駆ける楽しさを発見していくプロセスの中で、自分なりのテイストを造りあげるために活用したい。

①フロントエアダムスカート ②リヤスピーラーA(フローティングタイプ):フロントエアダムスカートと併せて装着すれば、よりすぐれた空力特性を得ることができる。③クロームメッキドアミラー ④プロジェクタータイプフォグランプ(イエロー):透明のレンズフェイスを持ち、点灯時には強力なイエローの光を放つ55W小径プロジェクタータイプ。⑤ファッショナブルカバーキット:オープン時、シート後方からトランクリッドに至るキャビン開口部をカバーし、ボディフォルムをスマーズにするカバー。⑥トノカバー:キャビン開口部をベルトライの高さで覆う、左右2分割タイプのカバー。屋外での一時的なパーキングなどに使いたい。また、オープン走行時にパッセンジャー側を覆うわけば、クルマとの一体感がさらに高まる。そのタクトなライビングフィールは格別だ。しかも、ウインターシーズンには、ヒーター効果を高めることができる。⑦ミニボックス:アッシュトレイの代わりに装着するアイテム。サングラスなどの小物が収納できる。⑧エアコン ⑨ディタッチャブルハーデトップスタンダード:アルミ製。キャスターを備え、移動も容易だ。※ショップオプションの詳細については、各ショップにおたずねください。



BODY COLORS



CLASSIC RED

スペシャルパッケージ装着車 ボディカラー／クラシックレッド



SILVER STONE METALLIC

スペシャルパッケージ、ディッチャブルhardtopp(ブラック)装着車 ボディカラー／シルバーストーンメタリック

CRISTAL WHITE

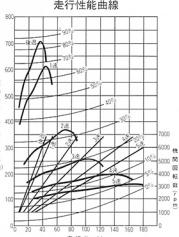
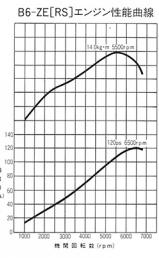
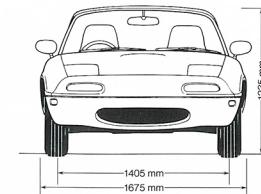
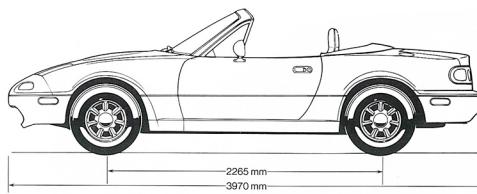


ボディカラー／クリスタルホワイト

MARINER BLUE



スペシャルパッケージ装着車 ボディカラー／マリナーブルー



| 主要諸元 | |
|------------------------|-------------|
| ボディタイプ | 2ドアオーバン |
| 車名・型式 | ユーズース-NACE |
| エンジン | B6-[RS] |
| 変速機形式・変速段数 | マニュアル・5段 |
| 寸法・重量 | |
| 全長 mm | 3970 |
| 全幅 mm | 1675 |
| 全高 mm | 1235 |
| 室内長 mm | 935 |
| 室内幅 mm | 1320 |
| 室内高 mm | 1025(1015) |
| ホイールベース mm | 2265 |
| ドア・前 mm | 1405 |
| ドア・後 mm | 1420 |
| 離地高さ mm | 140 |
| 車両重量 kg | 940(970) *1 |
| 乗車定員名 | 2 |
| 性能 | |
| 最小回転半径 m | 4.6 |
| 制動距離(距離)(初速50km/h)m | 12.0 |
| 10モード燃費(輸送省値) km/ℓ | 12.2 |
| 60km/h定地燃費(輸送省値出荷)km/ℓ | 18.5 |
| エンジン | |
| 型式 | B6 |
| 種類 | 水冷直列4気筒DOHC |
| 総排気量 cc | 1597 |
| 内径×行程 mm | 78.0×83.6 |
| 圧縮比 | 9.4 |

| | |
|-----------------|----------------|
| ■エンジン | |
| 最高出力(ネット)ps/rpm | 120/6500 |
| 最大トルク kg-m/rpm | 14.0/5500 |
| 燃料供給装置 | 電子制御燃料噴射装置 |
| 燃料およびタンク容量 ℥ | 無鉛レギュラーガソリン4.4 |
| ■駆動装置 | |
| クラッチ形式 | 乾燥板単板イマフラム式 |
| 変速比 1速 | 3.136 |
| 第2速 | 1.688 |
| 第3速 | 1.330 |
| 第4速 | 1.000 |
| 第5速 | 0.814 |
| 後退 | 3.758 |
| 減速比 | 4.300 |
| ■換向装置 | |
| ギヤ形式 | ラック&ビニオン |
| 倍力装置形式 | エンジン回転数応型※ |
| サスペンション | |
| サスペンション・前後 | ダブルウイッシュボーン式 |
| ショックアブソーバー・前後 | 筒型吸収式 |
| スピリタizer・前後 | トーションバー式 |
| ■制御装置 | |
| 主ブレーキ踏み形・前 | ベンチレーティディスク式 |
| 主ブレーキ踏み形・後 | ソリッドディスク |
| 倍力装置形式 | 8インチ後真空室盤式 |
| タイヤ&ホイール | |
| タイヤ・前後 | 185/60R14 82H |
| ホイール・前後 | 5.5JJ×14 |

| | |
|---|---|
| 主要装備 | |
| ■エクステリア | |
| リトラクタブルヘッドライトランプ | |
| プロテント安全ベルトセイフテガード | |
| フロントサイドエアバッグ(運転席) | |
| ハイマウントストップランプ | |
| ローラー式ホルダビット装置 | |
| カーテンドミラー 室内3 コンバーチブルトップ | |
| ■インテリア | |
| フレンチ製スツールアーリング | |
| 遮光式フューエルメーター | |
| 開口式ドライバー | |
| 防眩ルームミラー | |
| AM/FM電子チューナー(時計付) | |
| カセットテディオ | |
| オーディオ | アダストラ×2 ヘッドレストスピーカー×4 脱着式ロッドアンテナ |
| ルームランプ | |
| キー付ギロボックス | |
| ※3: フェンターミラー-後席者は認定、△座席監視装置はシャッフルオプション。 | |
| オプション | |
| スペシャルパッケージ | パワーステアリング パワーウィンドー [▲] 本革製スツールアーリング(MOMO) 5.5J×14アルミホイール セキュリティキヤフープ |

ディッチャブルハードトップ(レッド)
ハードサスケット
クロームメッキシリンダー・ヘッドカバー
ハイテンションコード(レッド)

Light Weight Sport, New.



PHOTO:スペシャルパッケージ装着車

E u n o s