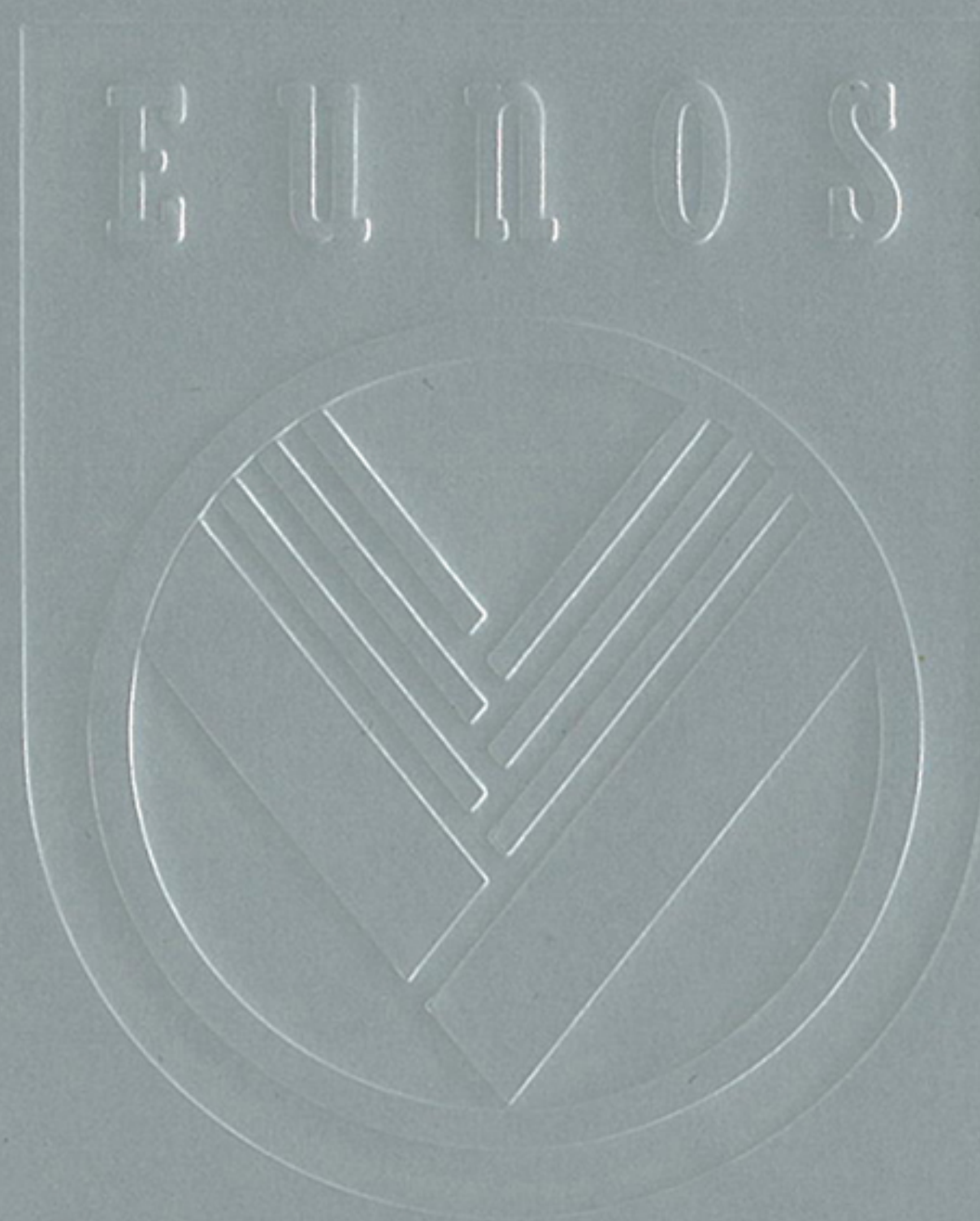
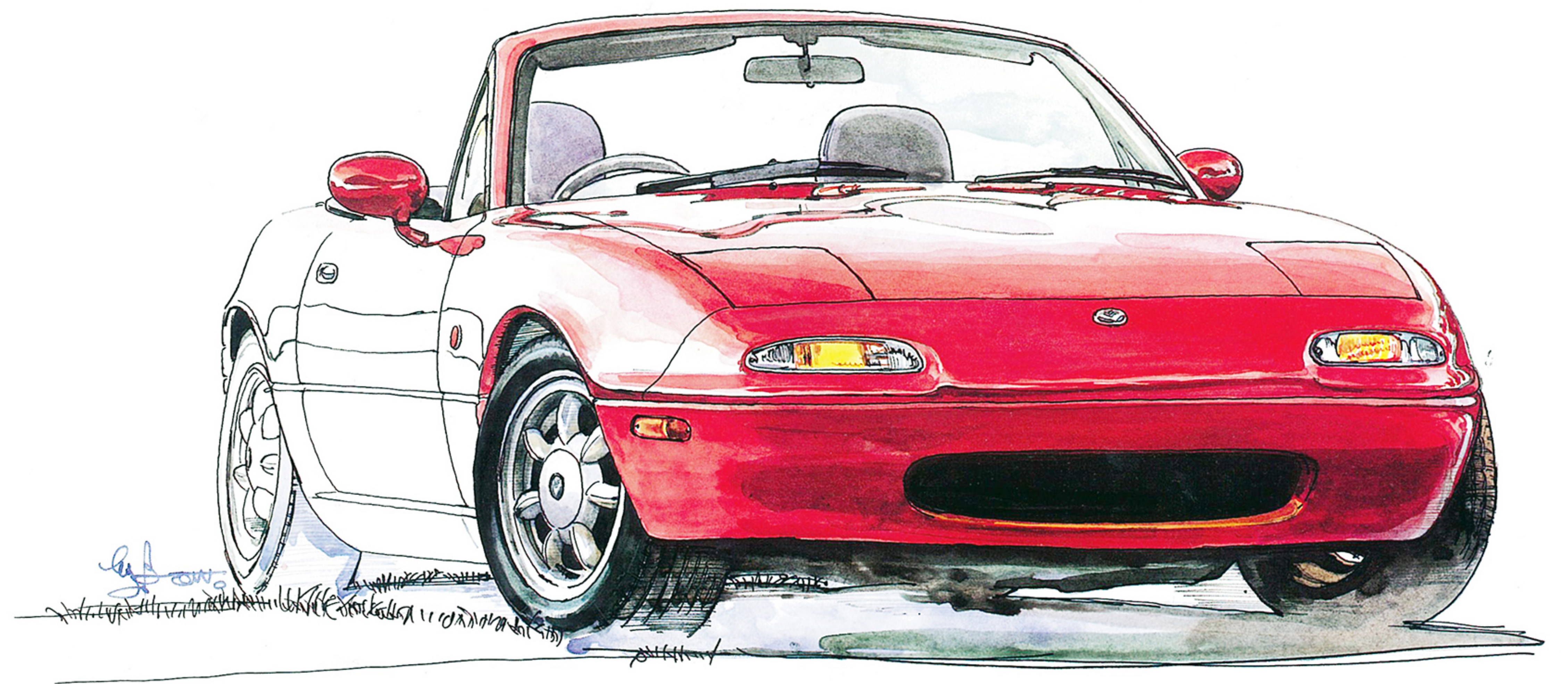


EUNOS ROADSTER



だれもが、しあわせになる。

街の通りを、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、小振りなオープンボディ、タイトな2シーター、高回転指向1600DOHC、FR。機械であることを超え、心の通いあった馬を操るように駆ける「人馬一体感」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。そしていま、落ち着きあるオーセンティックな味わいを磨き込んだニューバージョン“Vスペシャル”、デビュー。ユーノスロードスター。このクルマのステアリングを握れば、きっと、だれもが、しあわせになる。















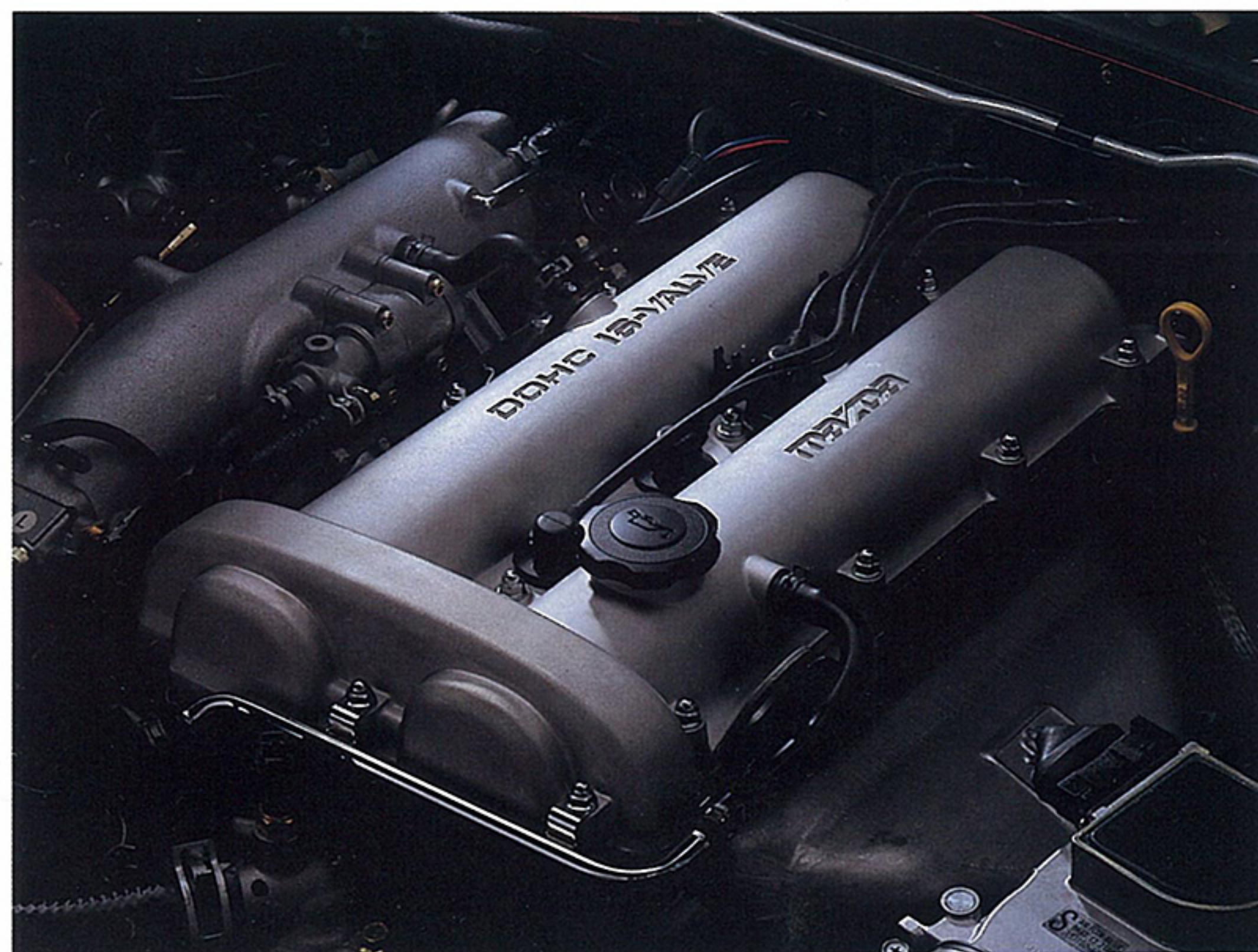


人馬一体、ということ。

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。過給機構をいっさ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、可変吸気機構すら持たない純粹の自然吸気1600ccDOHC16バルブエンジンを積む。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(5段マニュアル車)。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、テーパー径の吸気ポート、軽

量コンロッドなどを採用。5段マニュアル車では、マックスパワーを発生する6500rpmをゆうに超え、レッドゾーンの7200rpmまで一気に吹け上がる回転特性を実現している。オートマチック車のエンジンは、ミッション特性を最大限に引き出す専用チューンを施し、最高出力110ps/6000rpm(※ネット)、最大トルク14.0



kg-m/4500rpmに設定。ダイレクトで軽快で俊敏な走りが、意のままに満喫できる楽しさを実現している。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、アルミ鋳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。エンジンの造形美に対するこだわりも大き

※「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。

く、カムカバーを一体成型したアルミ製シリンダーヘッドカバーを与えている。補機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、FRの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. [パワープラントフレーム]を採用。これにより、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、シフトの剛性も実に高いものとなった。また、リアデフをアルミ鋳造ケースを持つ小型軽量のものとした。しかも5段マニュアル車には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プリマフラーを省き、強度アップと軽量化を図って、排気マニホールドからテールパイプに至るまですべて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、抜けがよく低音の効いた心地よいサウンドを実現している。

排気音まで、速い。

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ルラブルな限

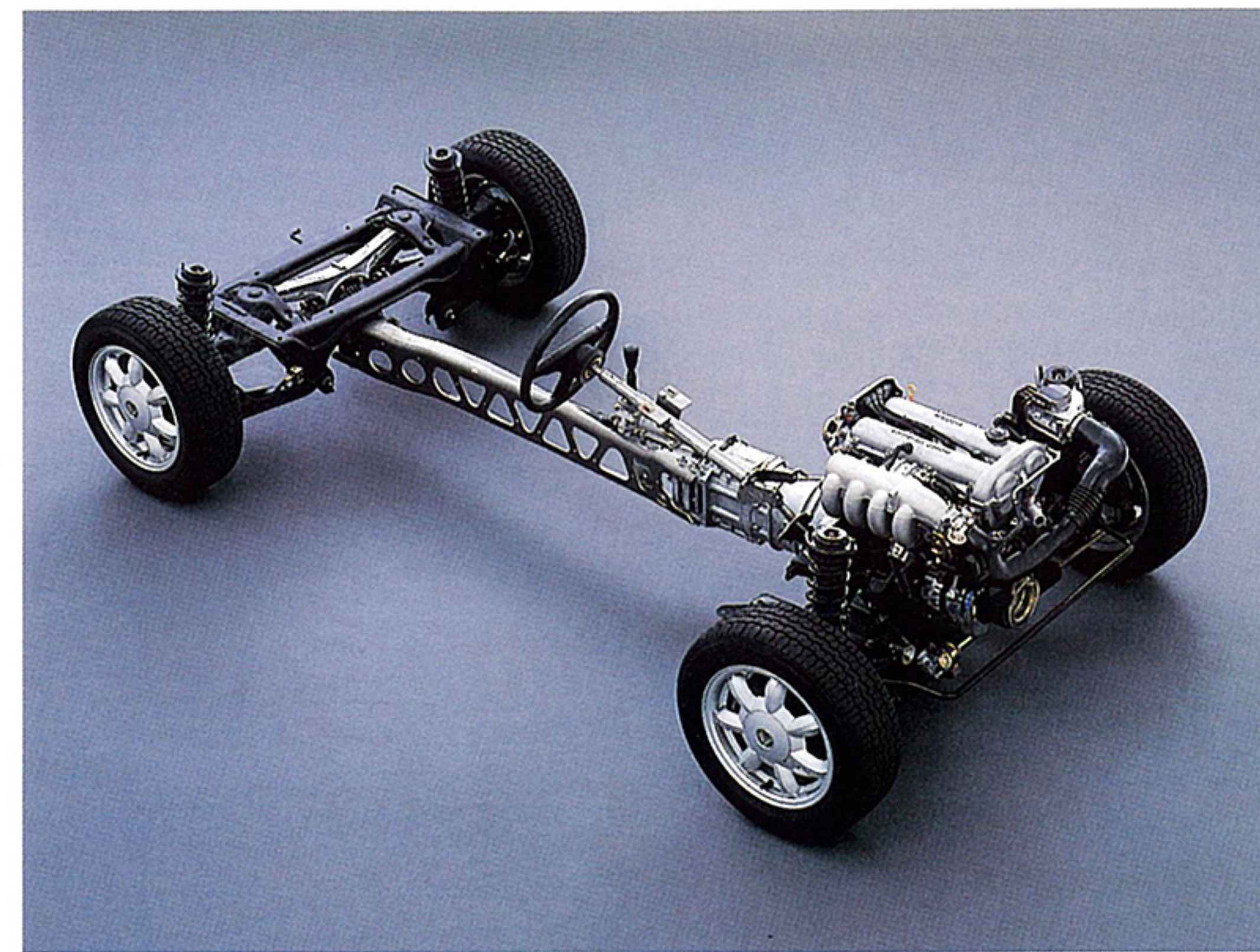
界特性と、通常走行域においてもきわめてクイックに応答するリニアなハンドリングを提供する。こうしたサスペンションデザインが、自らの運転テクニックを介してクルマと対話する楽しさの基本を形づくっているのだ。なお、リアには、コーナリング時や高速レーンチェンジ時の走行安定性を高めるため、タイヤに横

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、路面の状況を実感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。

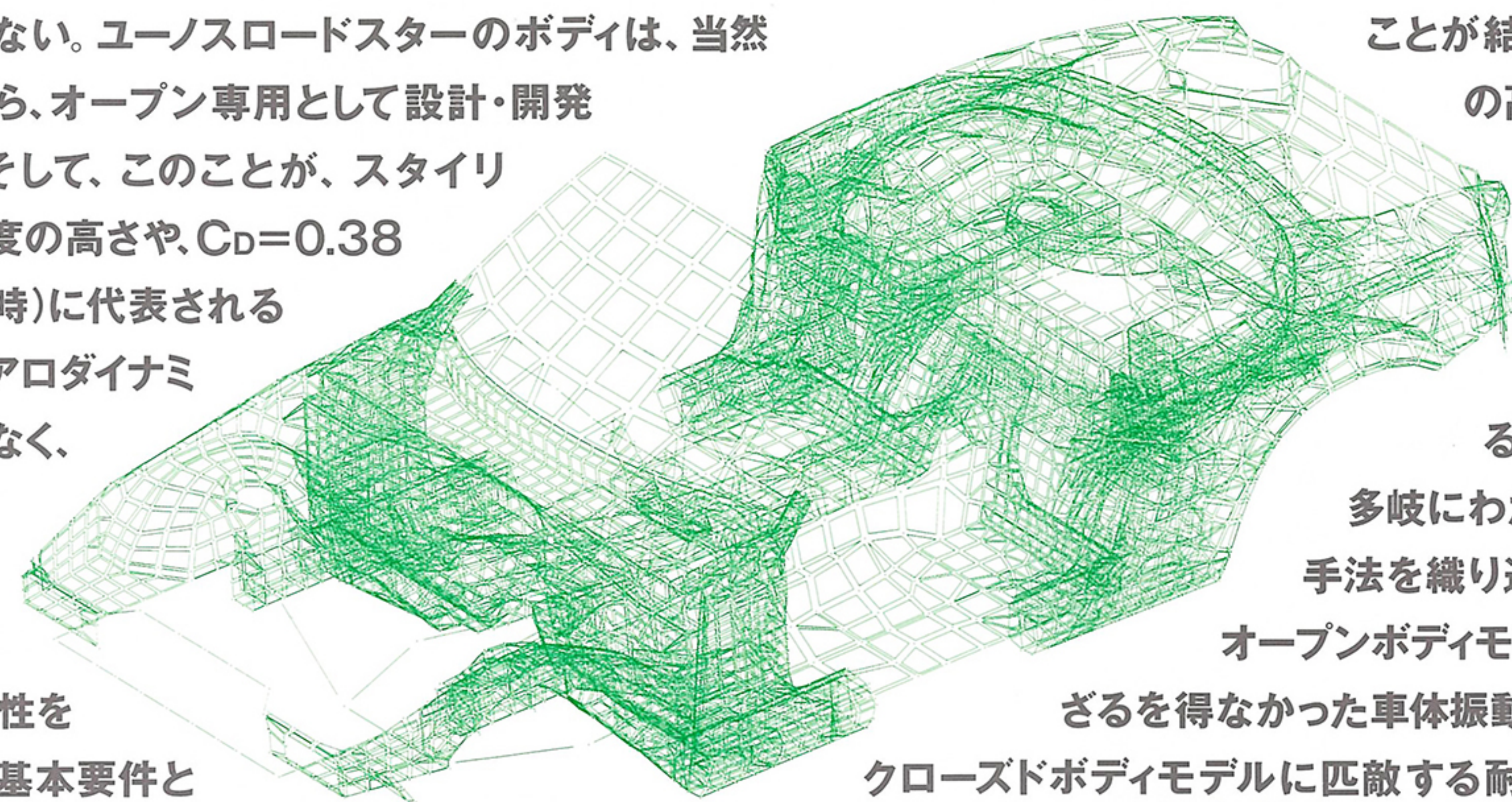
タイヤは、一般的な同サイズのタイヤに比べ、約1kgもの軽量化を果たした185/60R14 82Hスチールラジアル。ユーノスロードスターの走行特性に合わせて専用設計し、操縦安定性と乗り心地の高度なバランスを図った。さらには、トレッドパターンにも独自のデザインを与えて、軽快なオープンボディとのマッチングを追求しているのも、徹底したこだわりのひとつである。



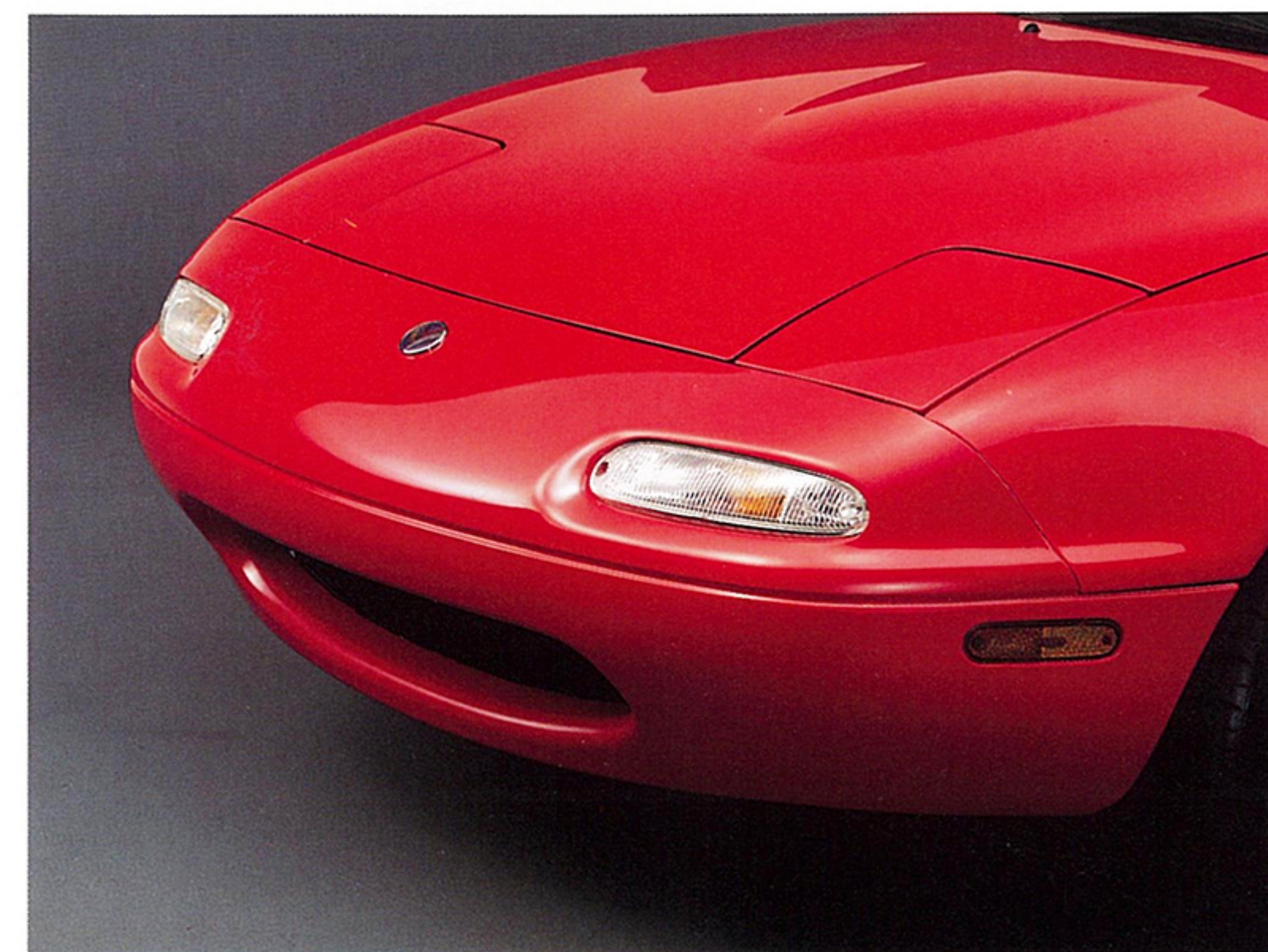
いつもの40km/hとは、まるで違う。

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なくないことは、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ポ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件となったのである。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、ネジレ/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るのである。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っ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。ボンネットフード、オイルパン、シリンダーヘッドカバー、インテークマニホールド、トランスミッションケース、デフマウントメンバー、デフケース、P.P.F.(パワープラントフレーム)。ラジエーターはアルミ+樹脂。ちなみに、ボンネットフードをアルミ製とすることで、スチール製に比べ、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、強靱で軽量のハイテンションスチ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、鍛造スチール製ながらきわめてコンパクトに仕上げた

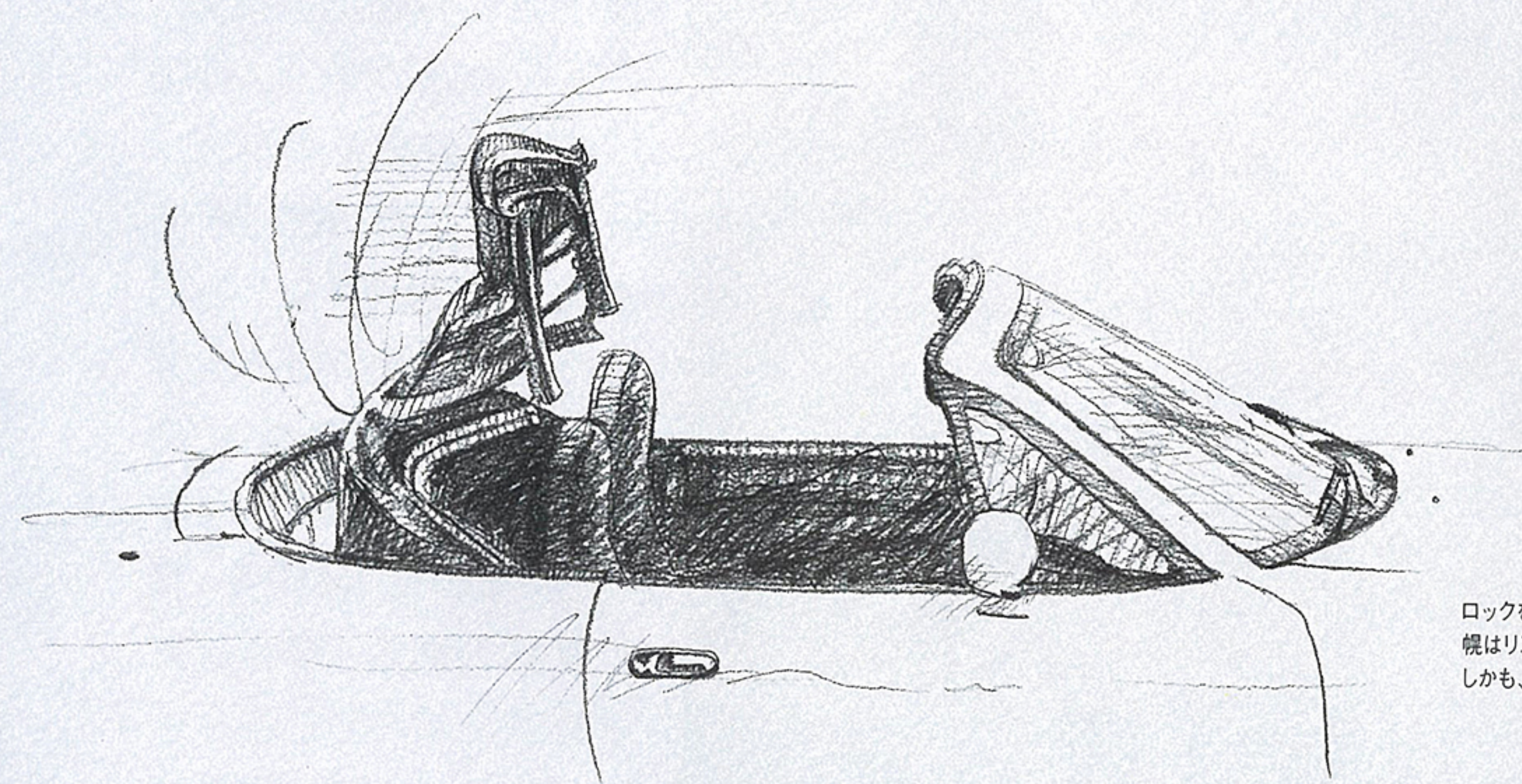
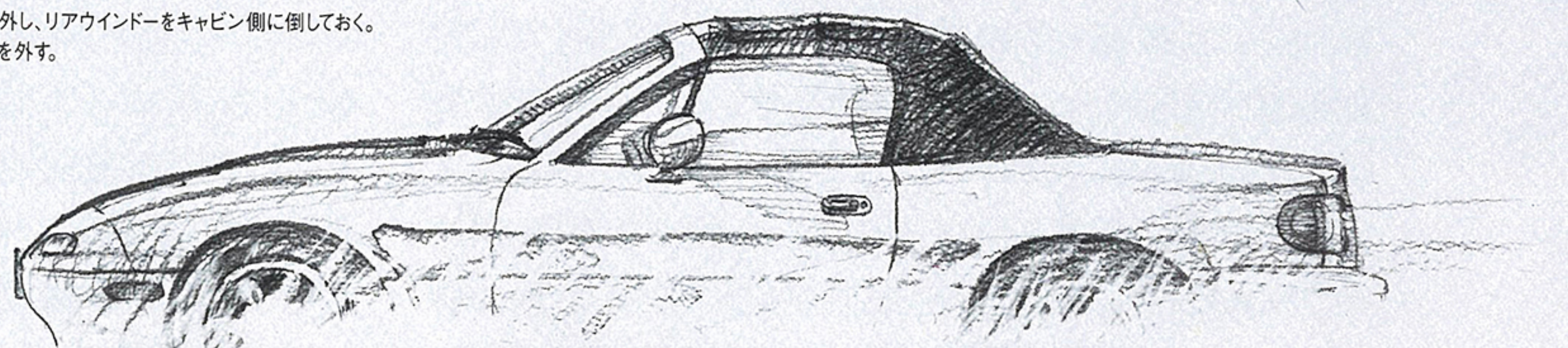


フロント/リアのホイールハブキャリアなどがある。このように、各コンポーネントを徹底的に軽量化していくとともに、ユーノスロードスターは、重量配分のいっそうの適正化を進めた。エンジンをフロントアクスルより後方にマウントするフロントミッドシップ、フロント/リアバンパーの内部構造を含めた樹脂化、軽量小型シールドバッテリーのトランクルーム内への配置、ガソリンタンクと応急用スペアタイヤのリアアクスルより前方への配置、リアエンドパネルの樹脂化などである。各コンポーネントの位置をクルマの重心点方向に1mmでも近づけ、バンパーのように重心点から遠く離れたオーバーハング部の重量をできるだけ軽減することによって、ヨ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

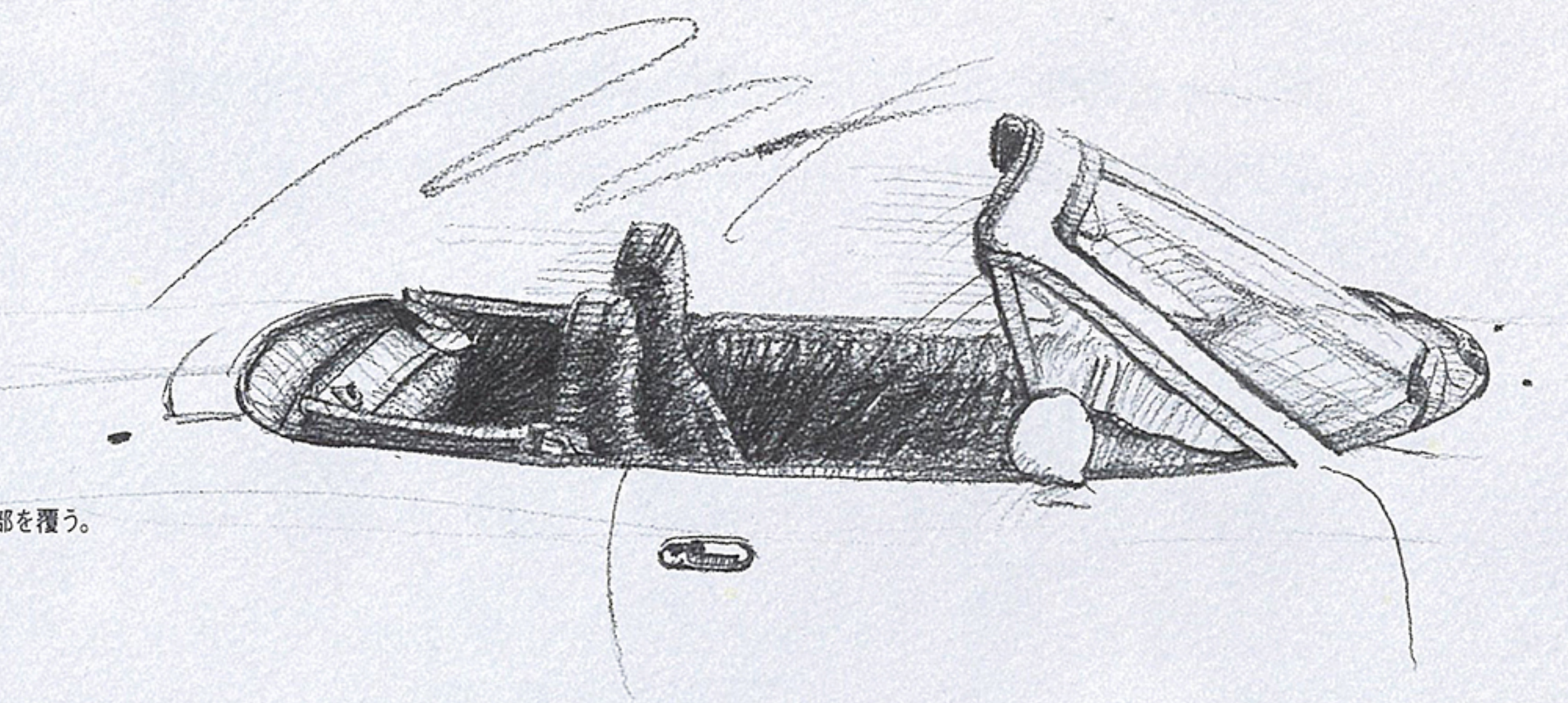
オープンであることを、忘れてしまう。

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ァスナーを外し、リアウインドーをキャビン側に倒しておく。
次に、幌前端的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、クローズド時の空力特性は、 $C_d=0.38$ 。



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、きわめて軽快でスムーズだ。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でなく、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与えたうえで、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、すべてブラック基調。コンパクトなクラスター内の丸型多連メーター、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。ペダル類は、ヒール&トゥのしやすい形状と配置を与え、また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/クラッチペダルには、確実に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。また、ロックアップ機構付4段オートマチックは、ギアレシオの最適化とエンジンの

専用チューニングにより、ユーノスロードスターならではのダイレクトで俊敏な走行フィールを提供する。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、



PHOTO:スペシャルパッケージ、CDデッキ後追加車、エアコンはショッポブション

オープン走行時にキャビンに入る風は、フロントウィ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1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、ファスナー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、ファスナーを外し、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。それだけのことで、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。

ホールドミータイト。

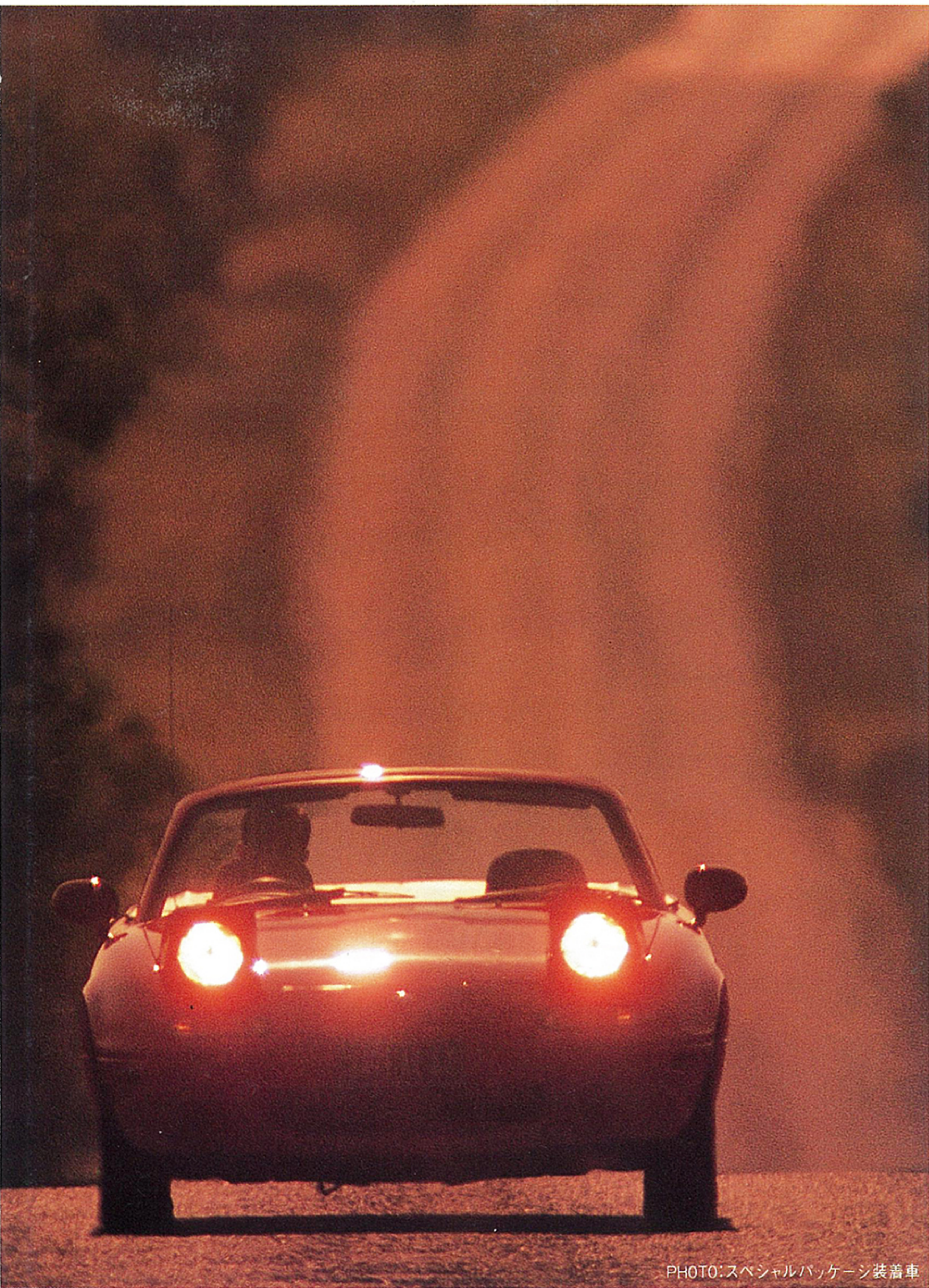


PHOTO:スペシャルパッケージ装着車

ユーノスロードスターのエクイブメントは、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。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その手順は、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。そして、オプション&ショップオプション。このクルマとのつきあいを深め、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ていくために活用したい。

EQUIPMENT

①リト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脱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]

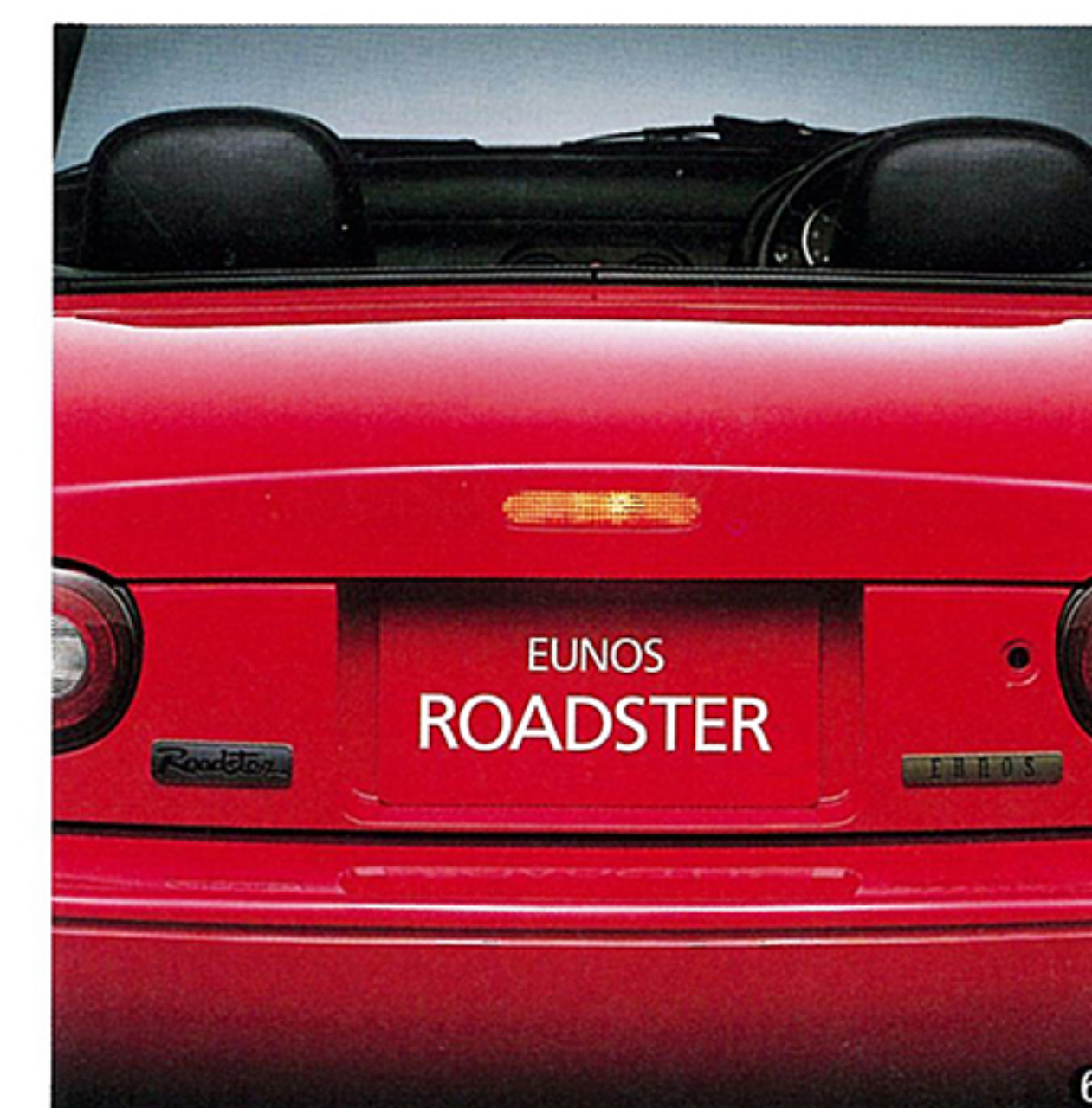
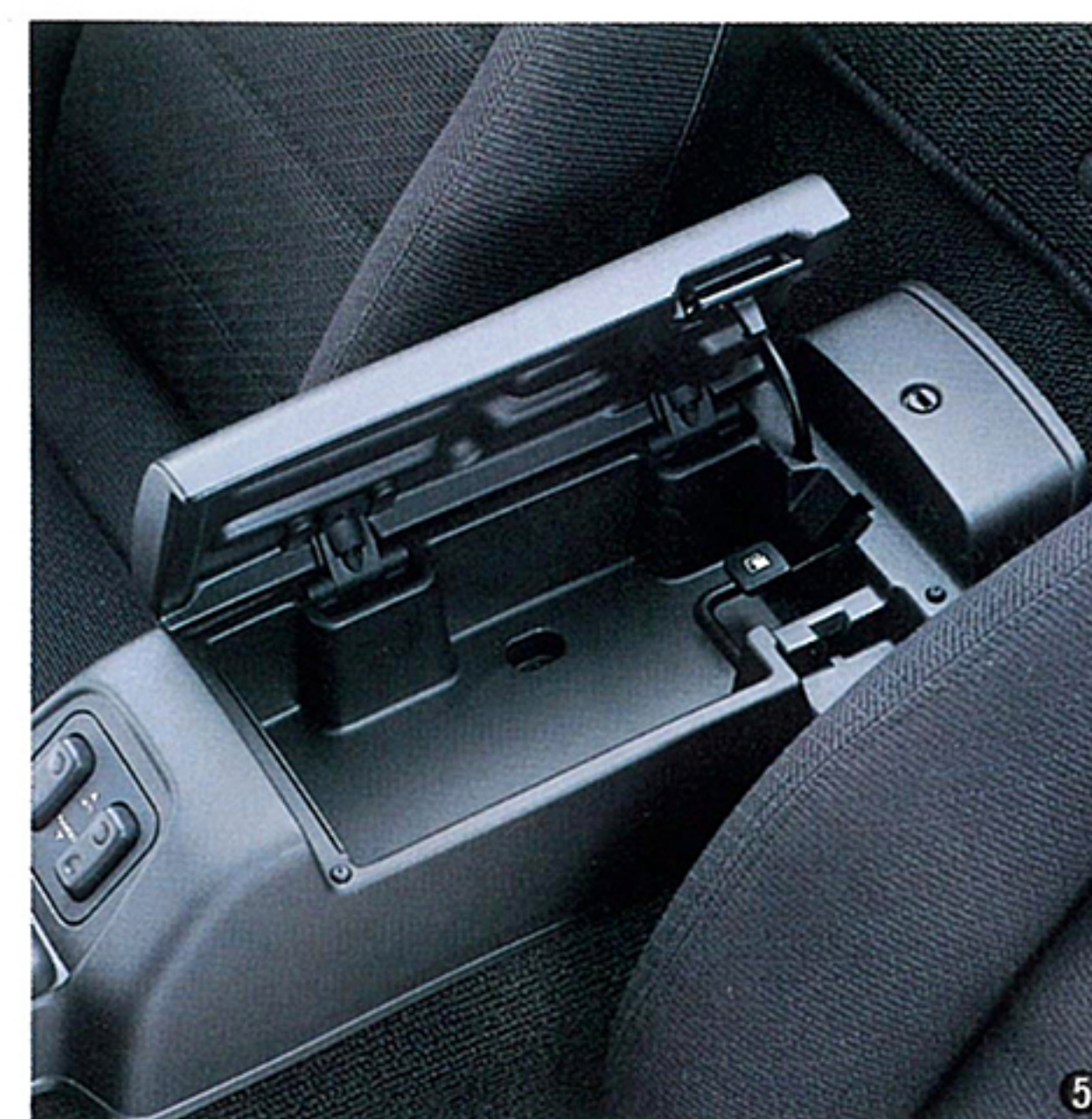
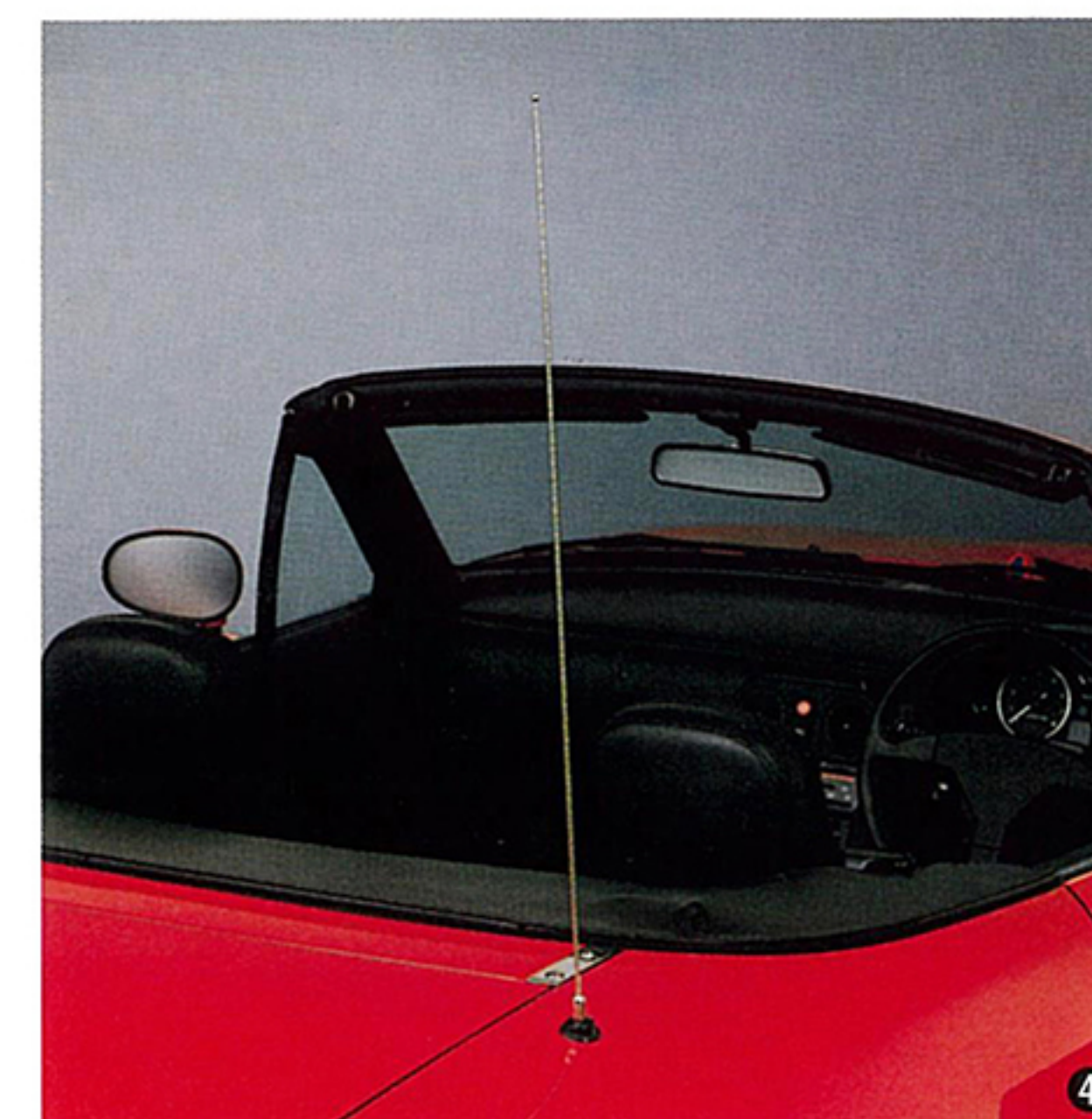
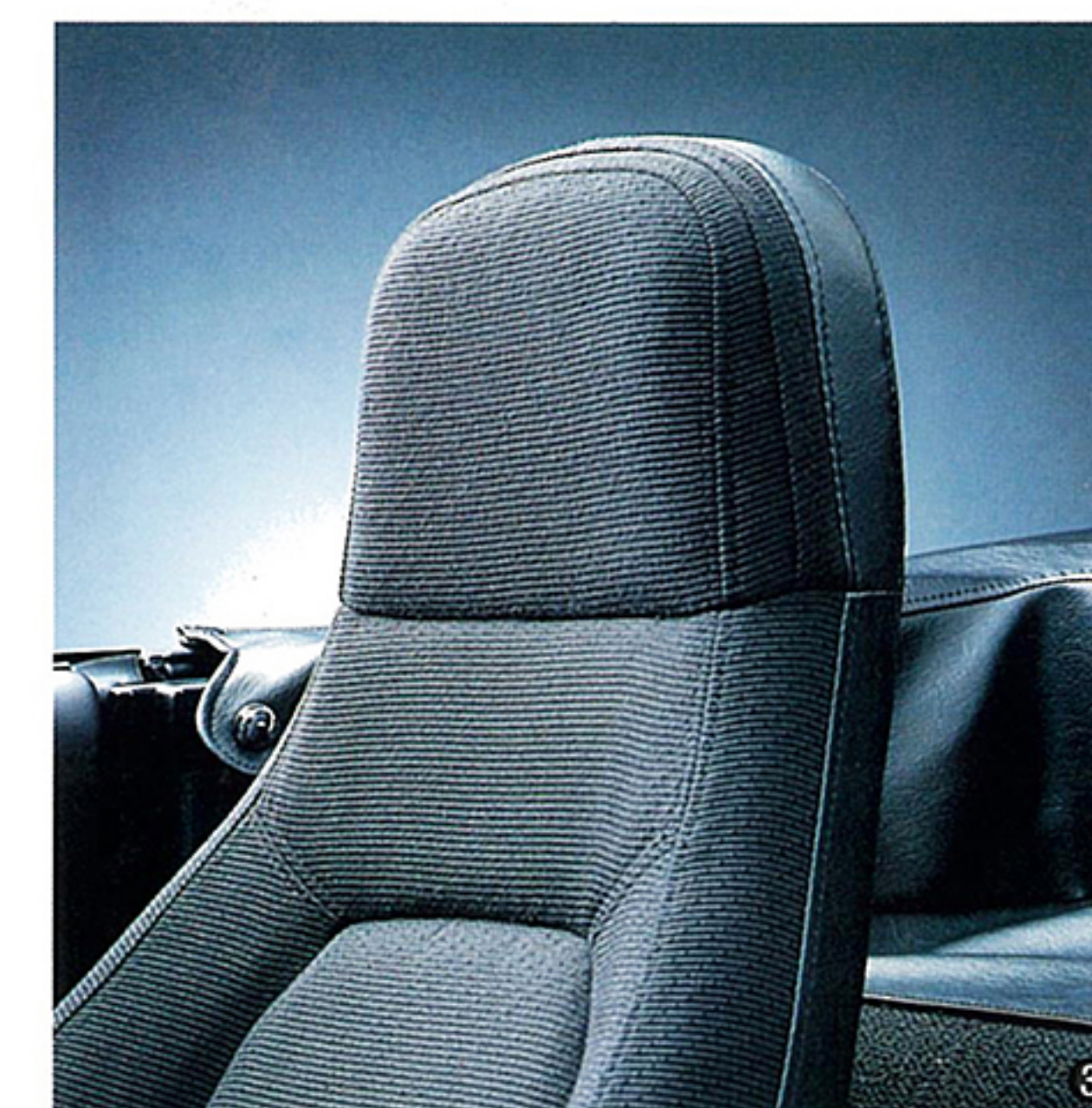
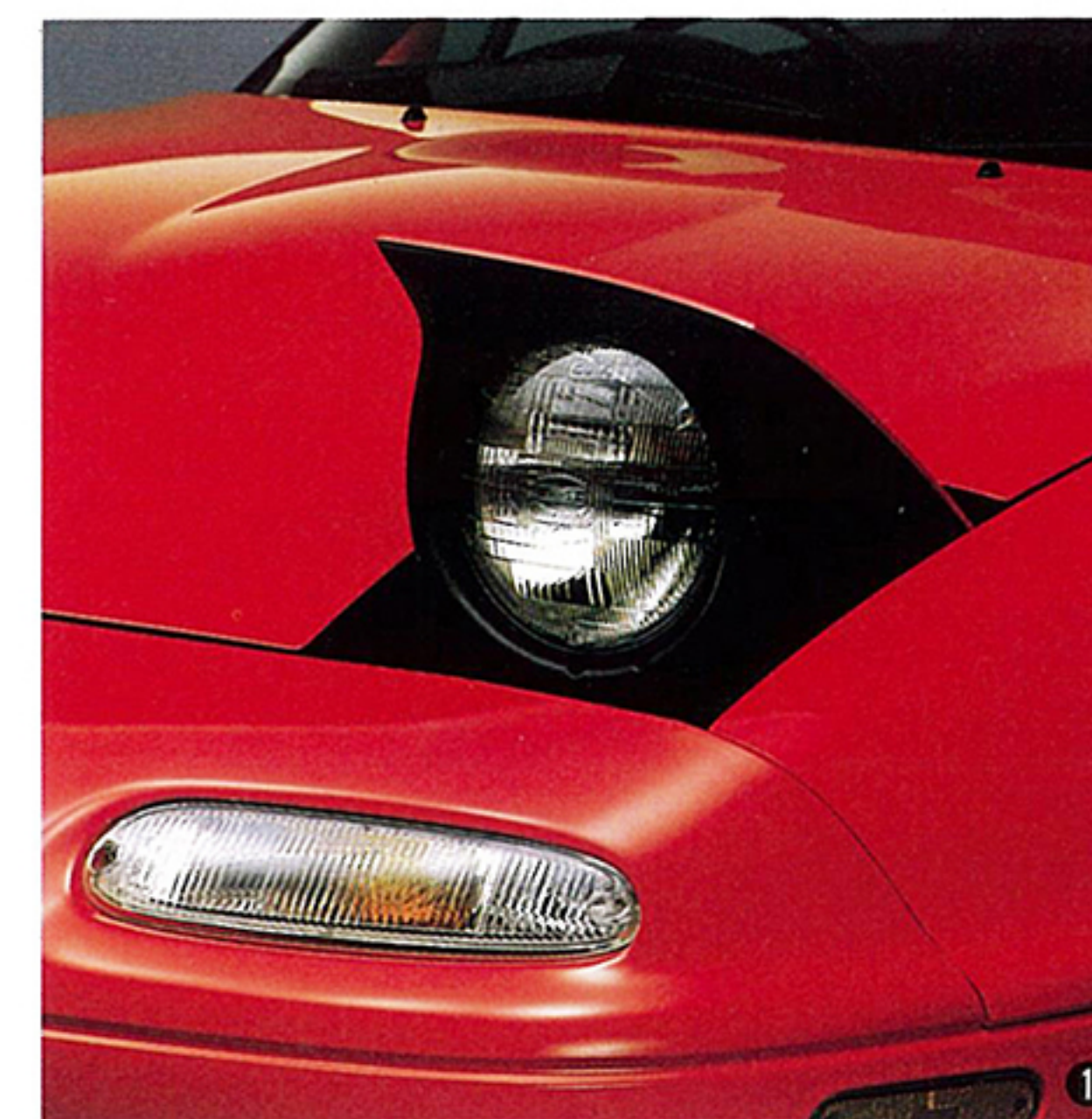
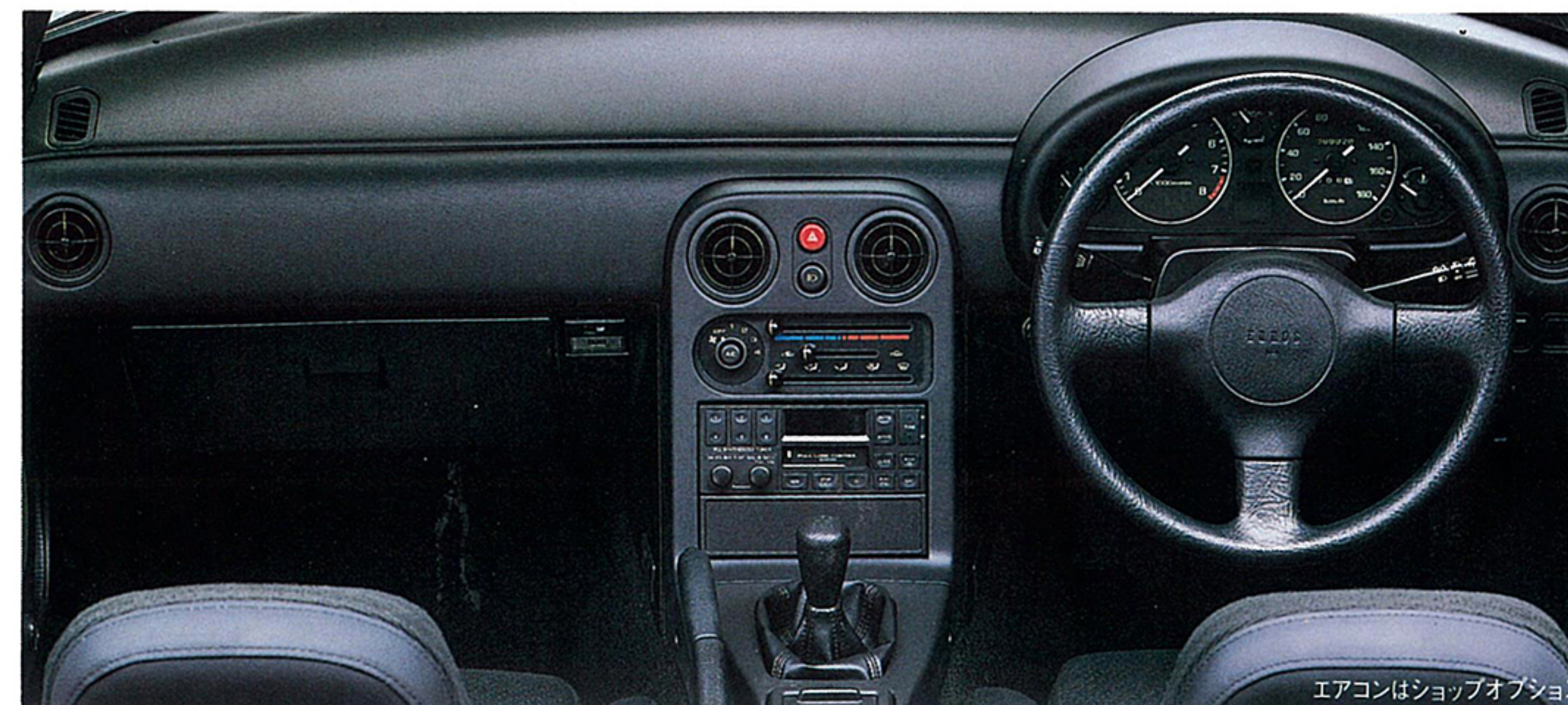
⑧パワーステアリング ⑨パワーウインドー ⑩本革製ステアリング(MOMO) ⑪5.5-JJ×14アルミホイール
⑫CDデッキ ⑬クロームメッキシリンダーヘッドカバー ⑭ハイテンションコード(レッド) ⑮ハードサスキット：ノーマルサスに対し約20%ハードな設定。ロールを抑え、よりタイトなハンドリング特性を実現する。⑯ディタッチャブルハードトップ(レッド) ⑰ディタッチャブルハードトップ(シルバー)

SHOP OPTION

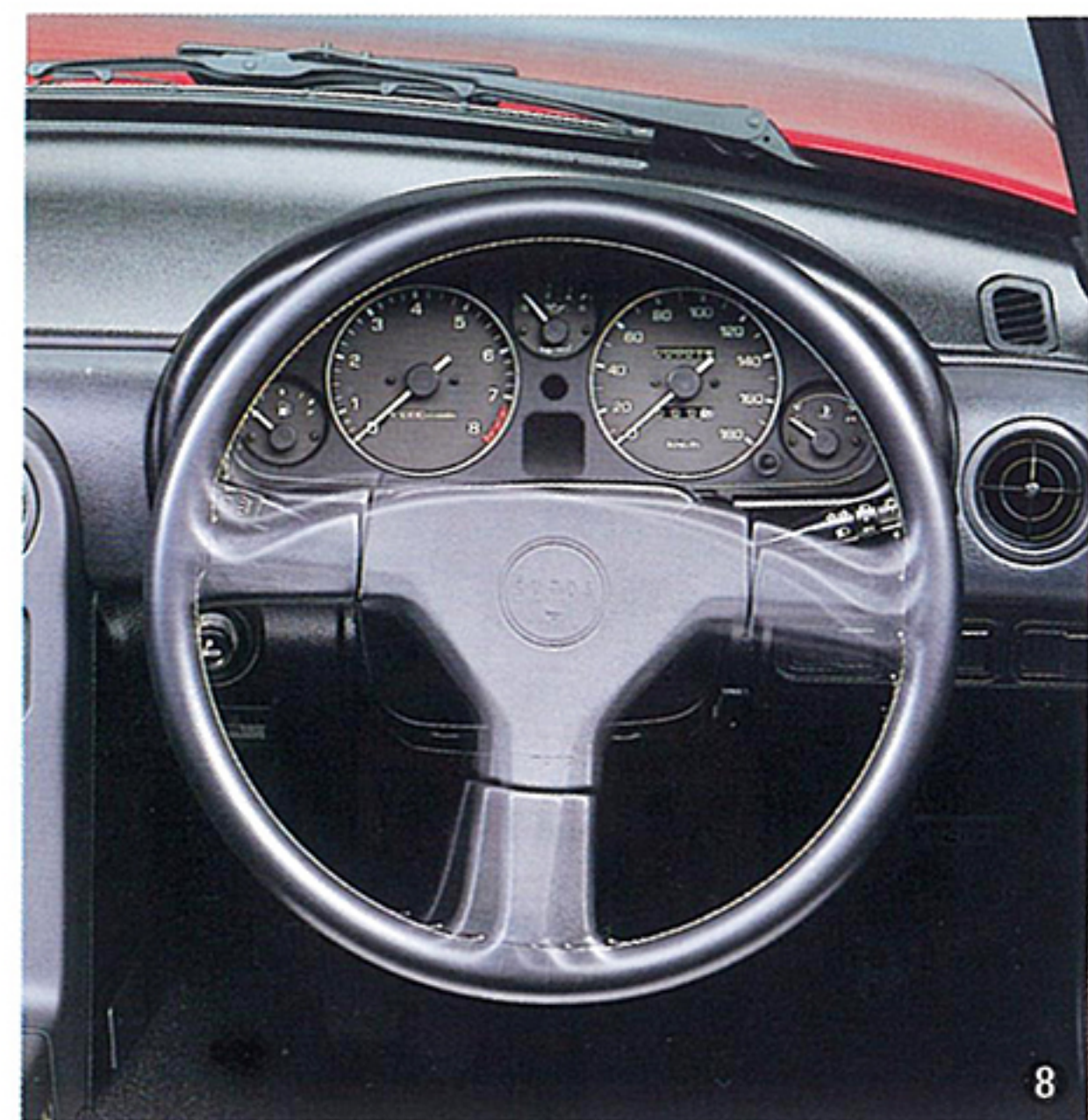
⑱フロントエアダムスカートA ⑲リアスポイラーA(フローティングタイプ)：フロントエアダムスカートと併せて装着すれば、よりすぐれた空力特性を得ることができる。⑳クロームメッキドアミラー ㉑プロジェクタータイプフォグランプ(イエロー)：透明のレンズフェイスを持ち、点灯時には強力なイエローの光を放つ55W小径プロジェクタータイプ。(4段オートマチック車には装着できません。)㉒ファッションカバーキット：オープン時、シート後方のキャビン開口部をカバーして、ボディフォルムをスムーズにするカバー。㉓トノカバー：キャビン開口部をベルトラインの高さで覆う、左右2分割タイプのカバー。屋外での一時的なパーキングなどに使いたい。また、オープン走行時にパッセンジャー側を覆っておけば、クルマとの一体感がさらに高まる。そのタイトなド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。㉔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。㉕ディタッチャブルハードトップ(ブラック) ㉖ディタッチャブルハードトップスタンド：アルミ製。キャストを備え、移動も容易だ。

※1：パワーステアリング、パワーウインドー、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はさらにCDデッキ、ディタッチャブルハードトップ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、33ページの一覧表をご参照ください。※3：ディタッチャブルハードトップは、すべてのボディカラーに同色でオプションとなります。※4：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。

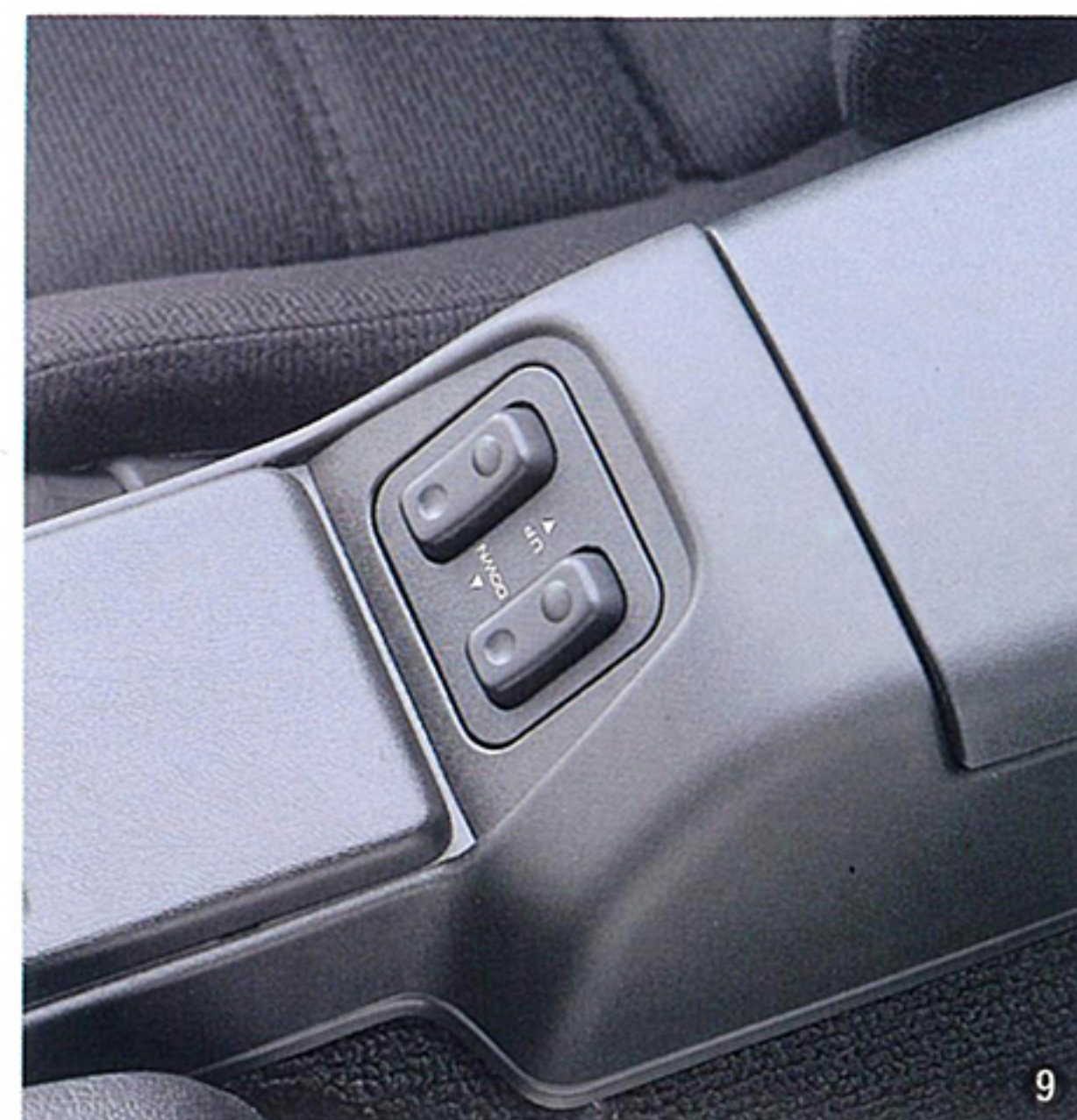
EQUIPMENT



OPTIONS



8



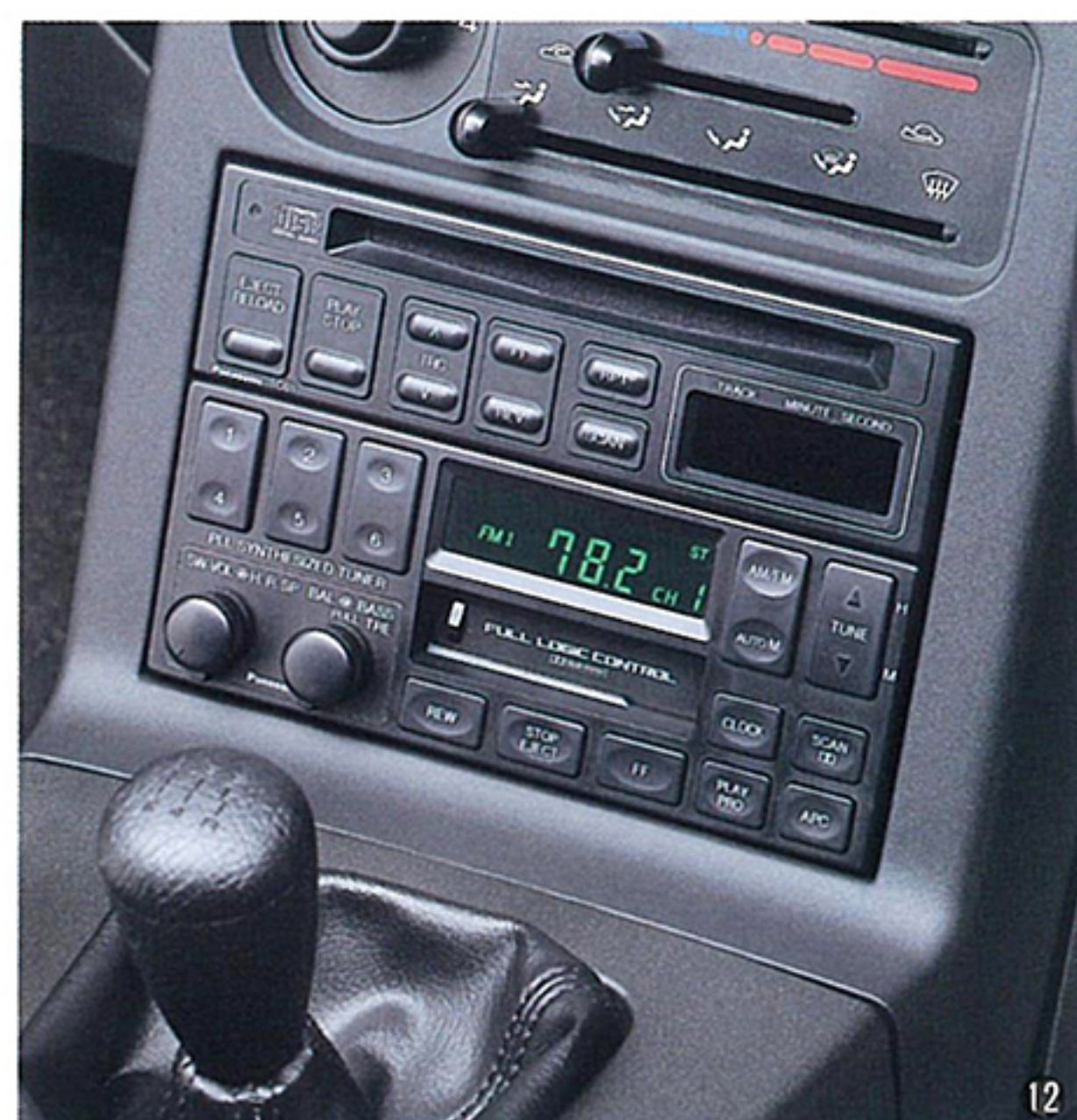
9



10



11

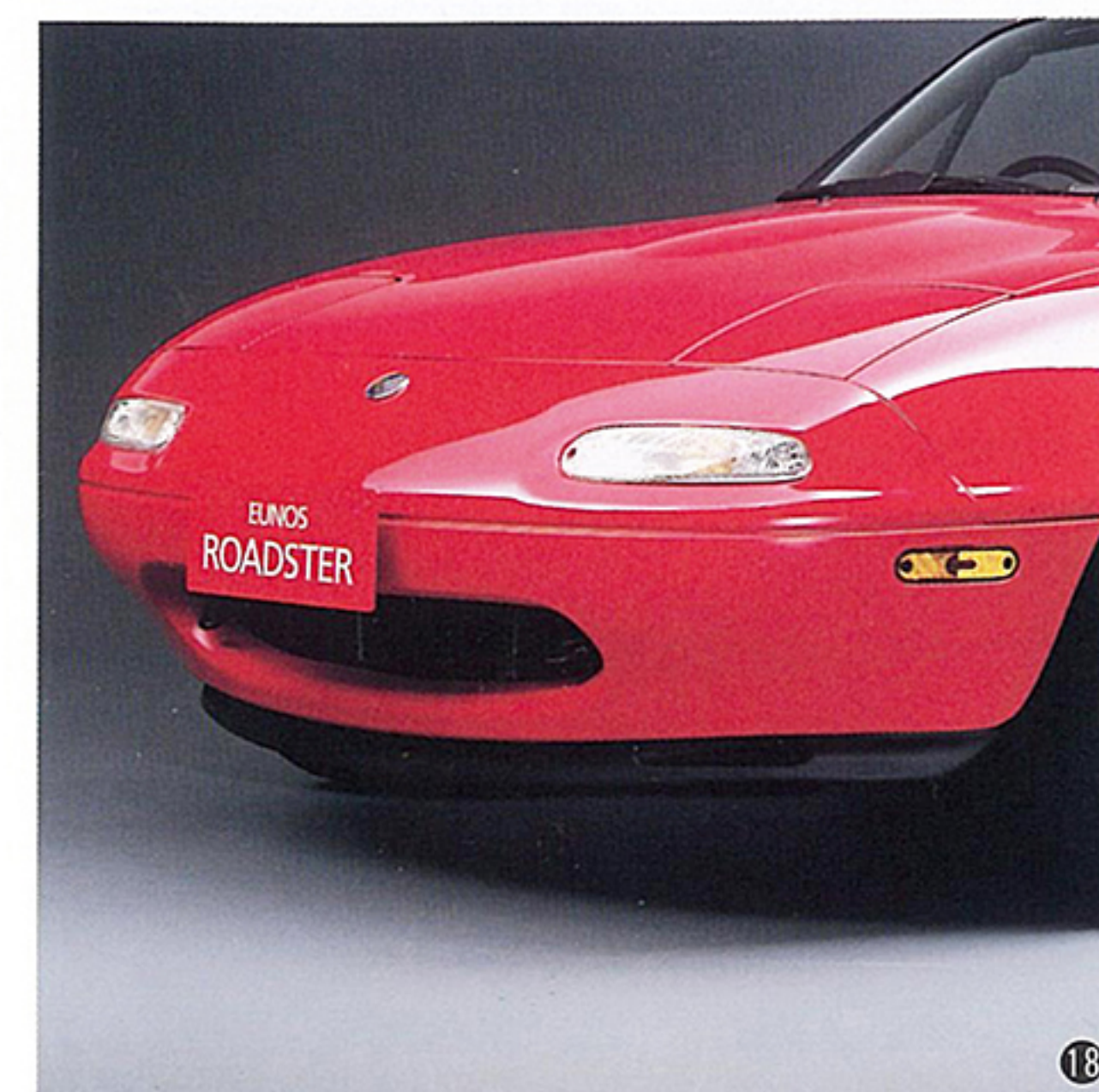


12

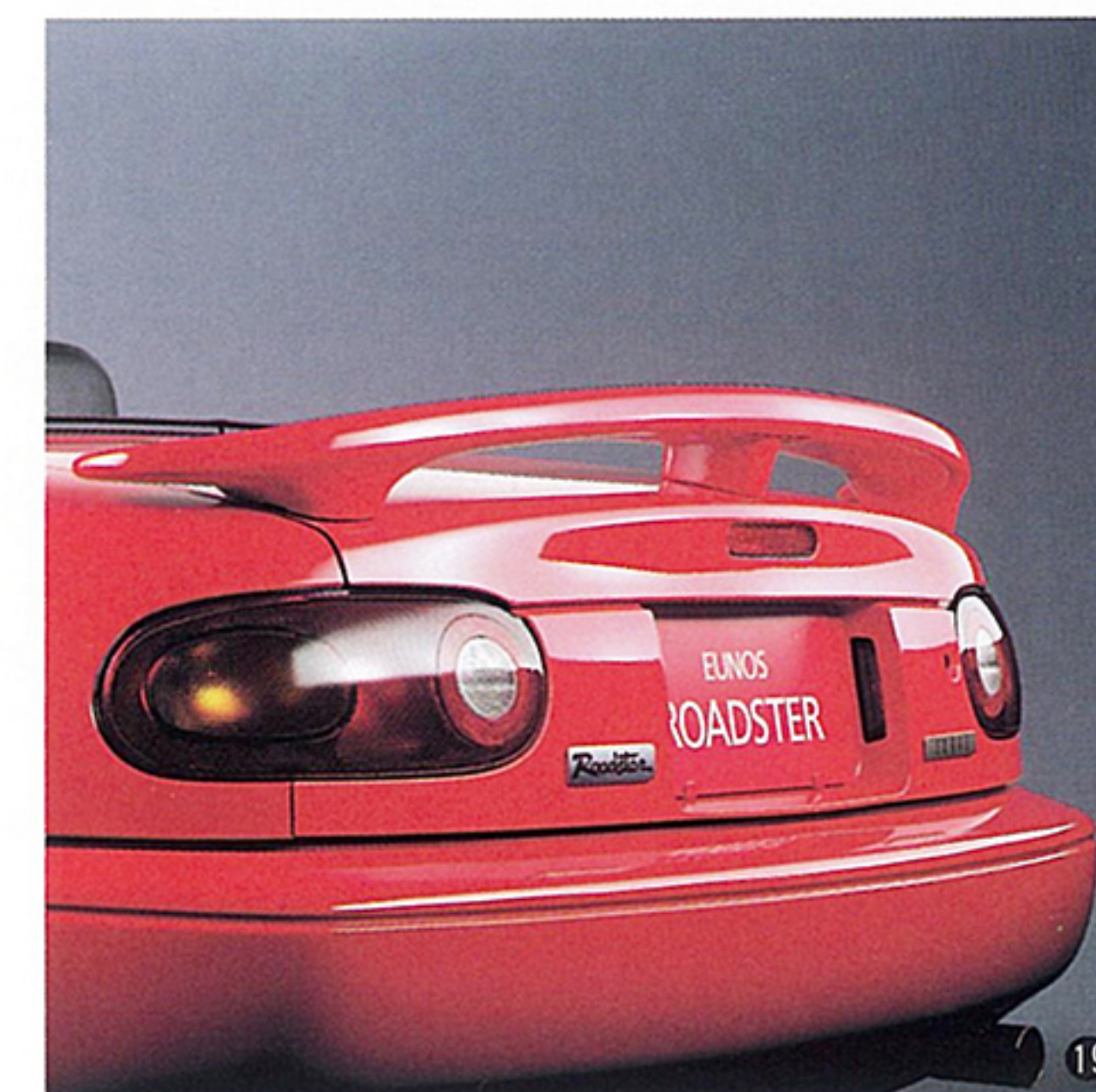


13 14

SHOP OPTIONS



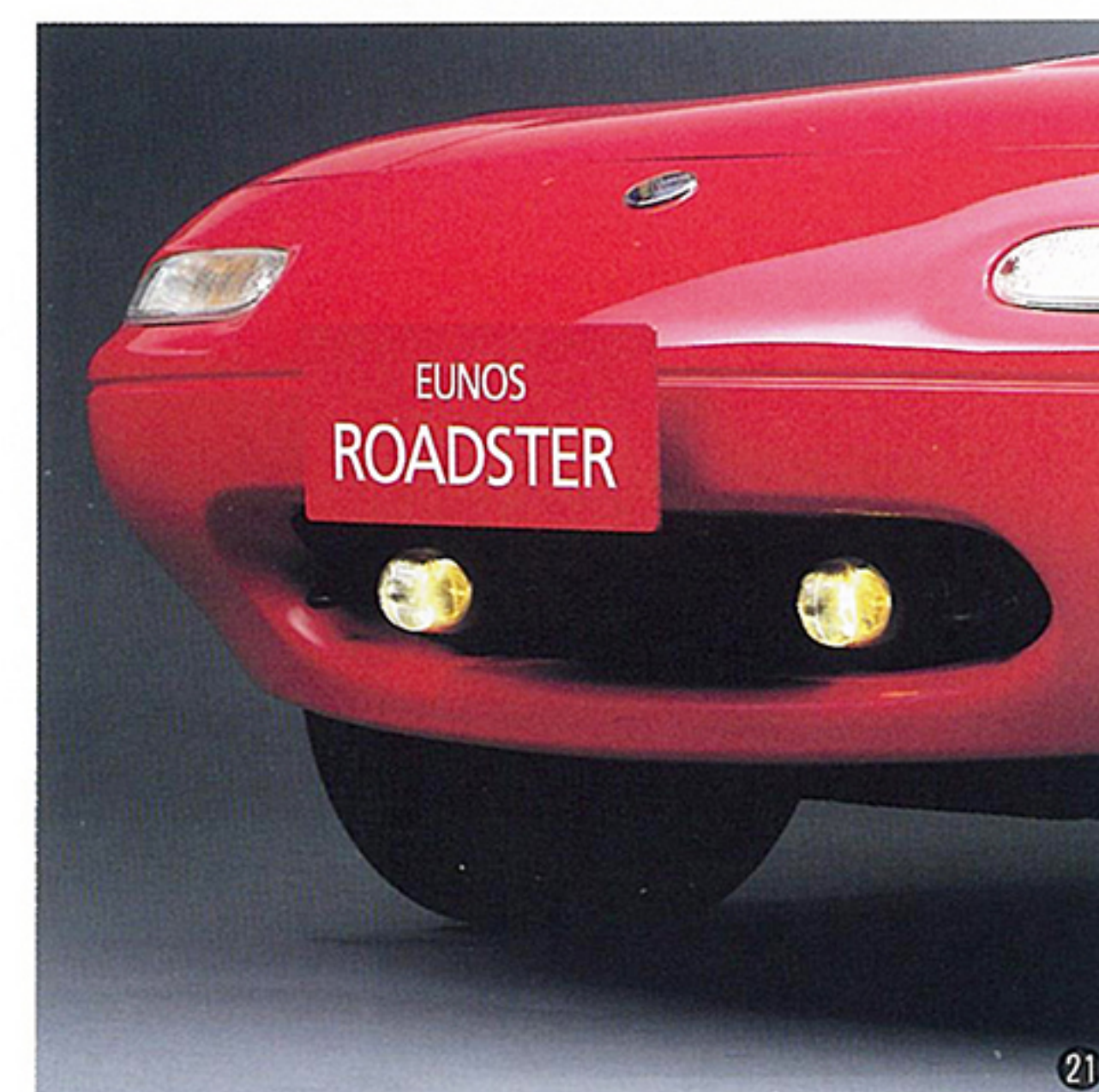
18



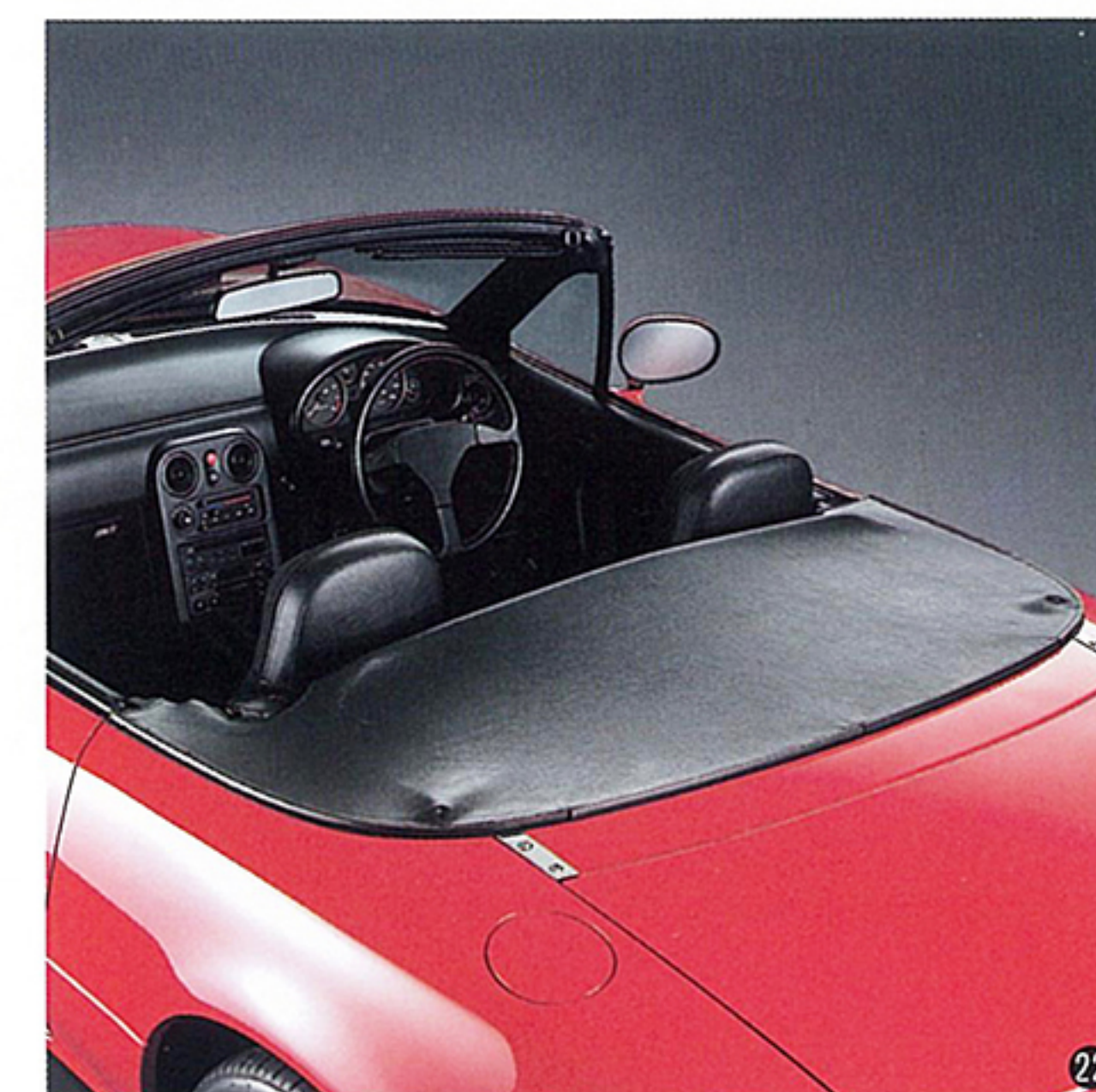
19



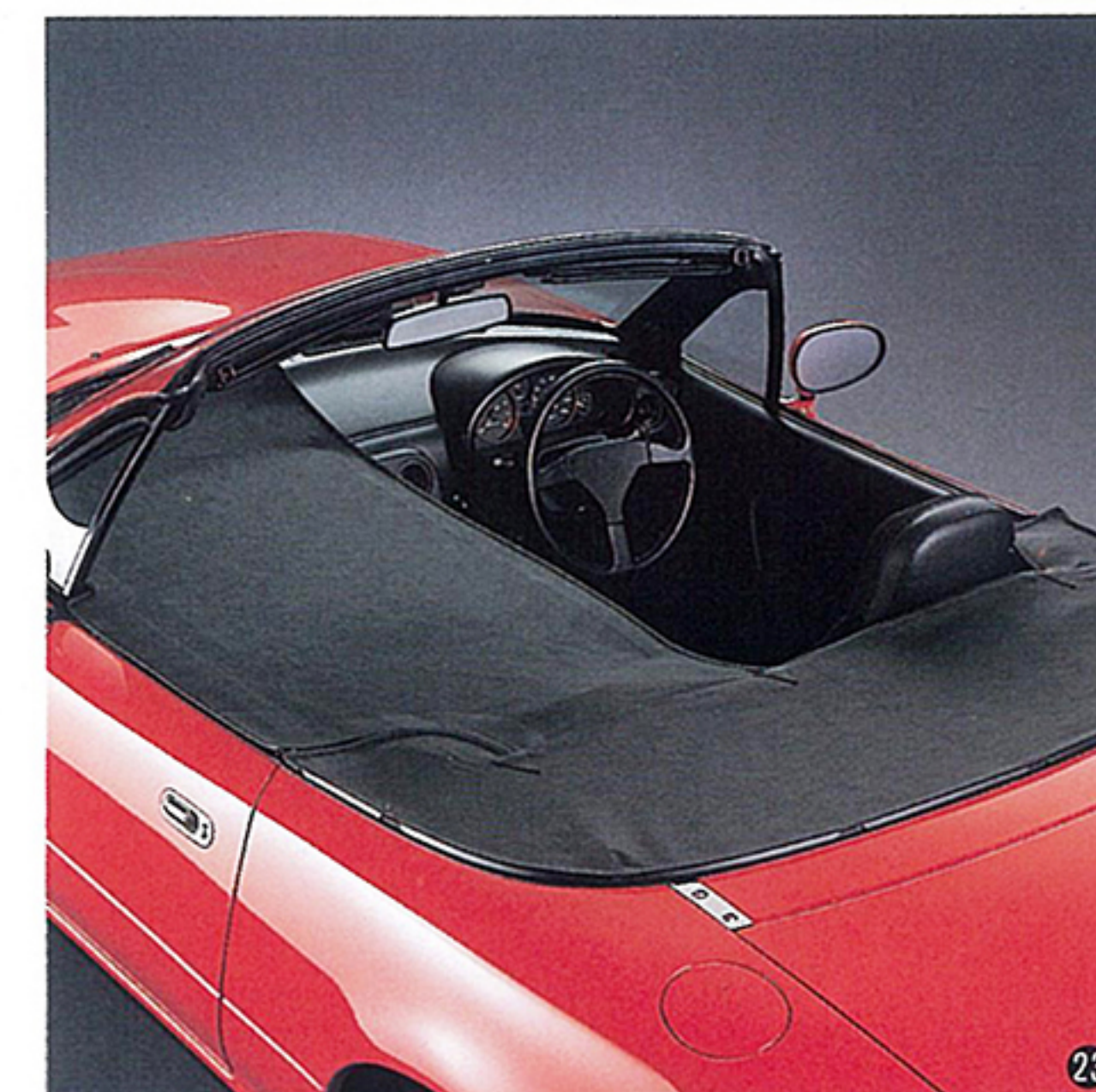
20



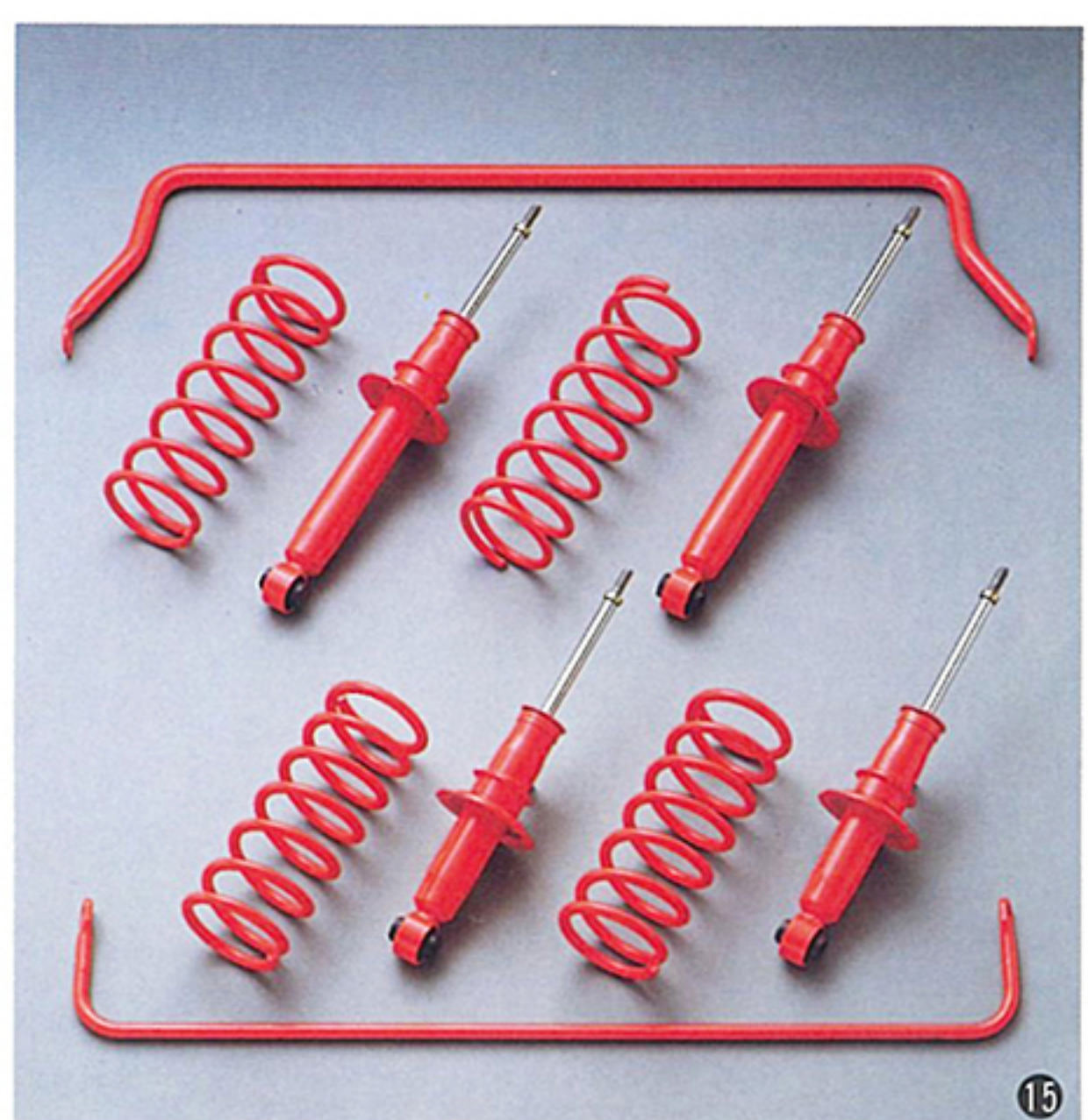
21



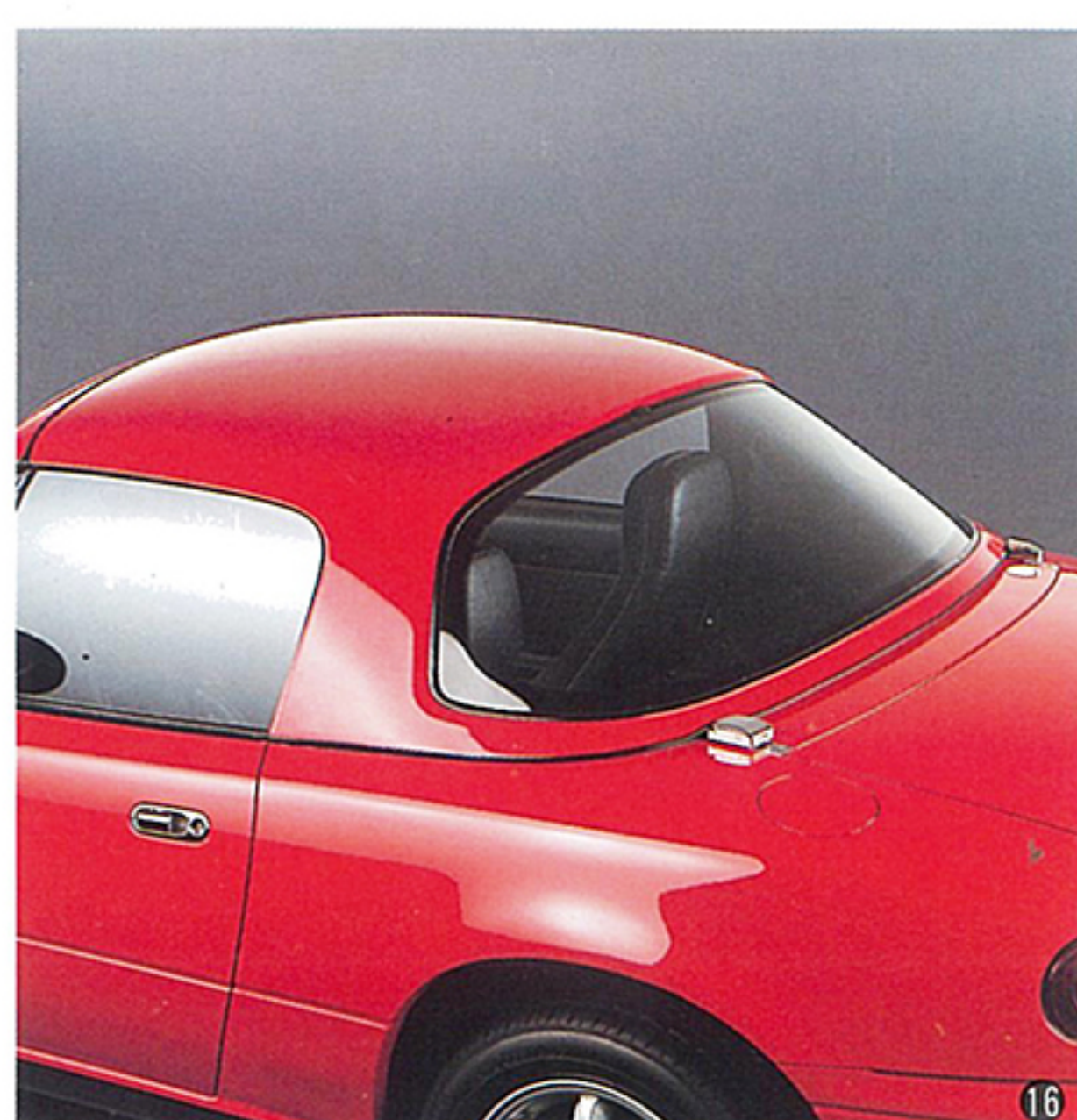
22



23



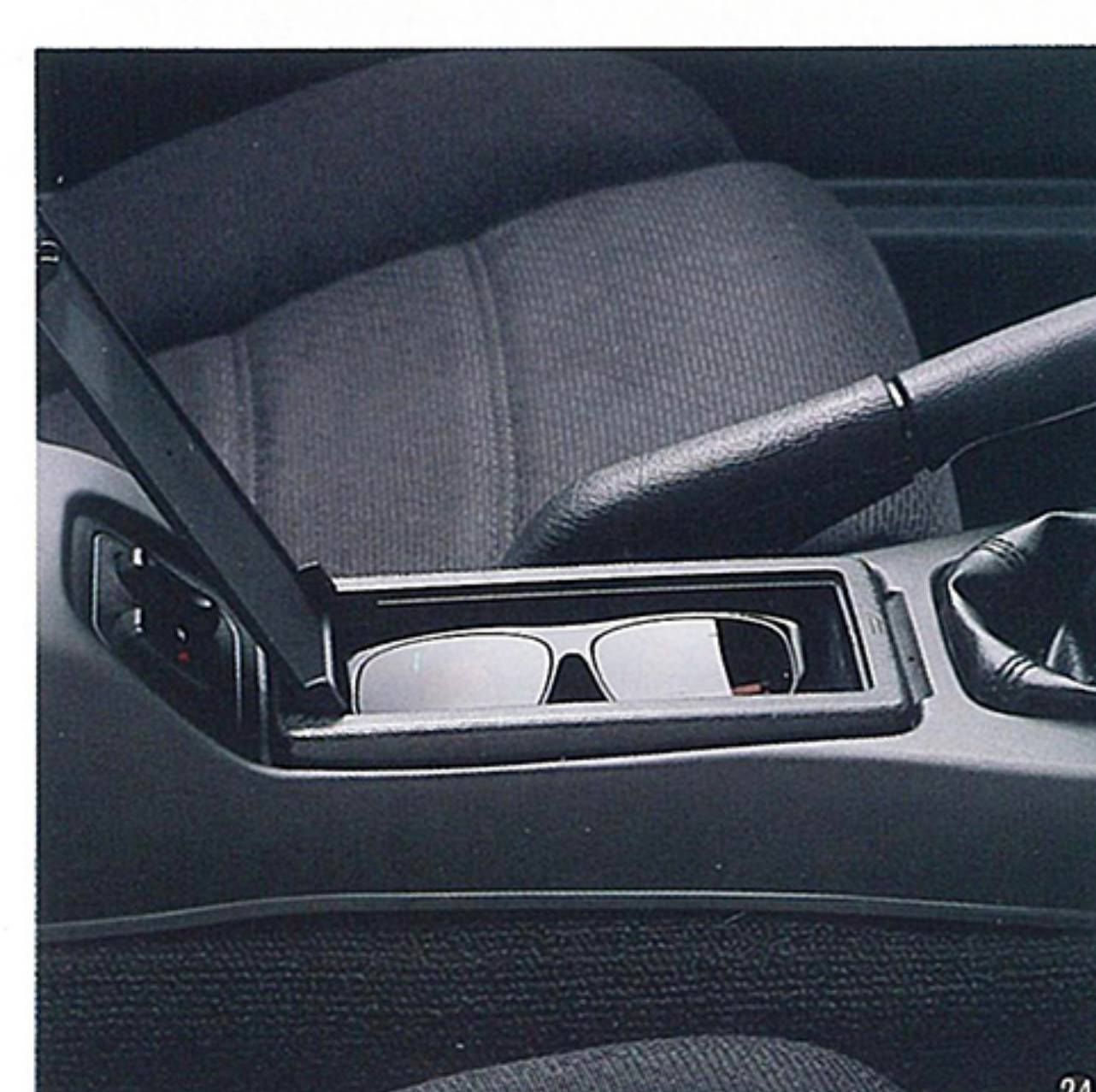
15



16



17



24

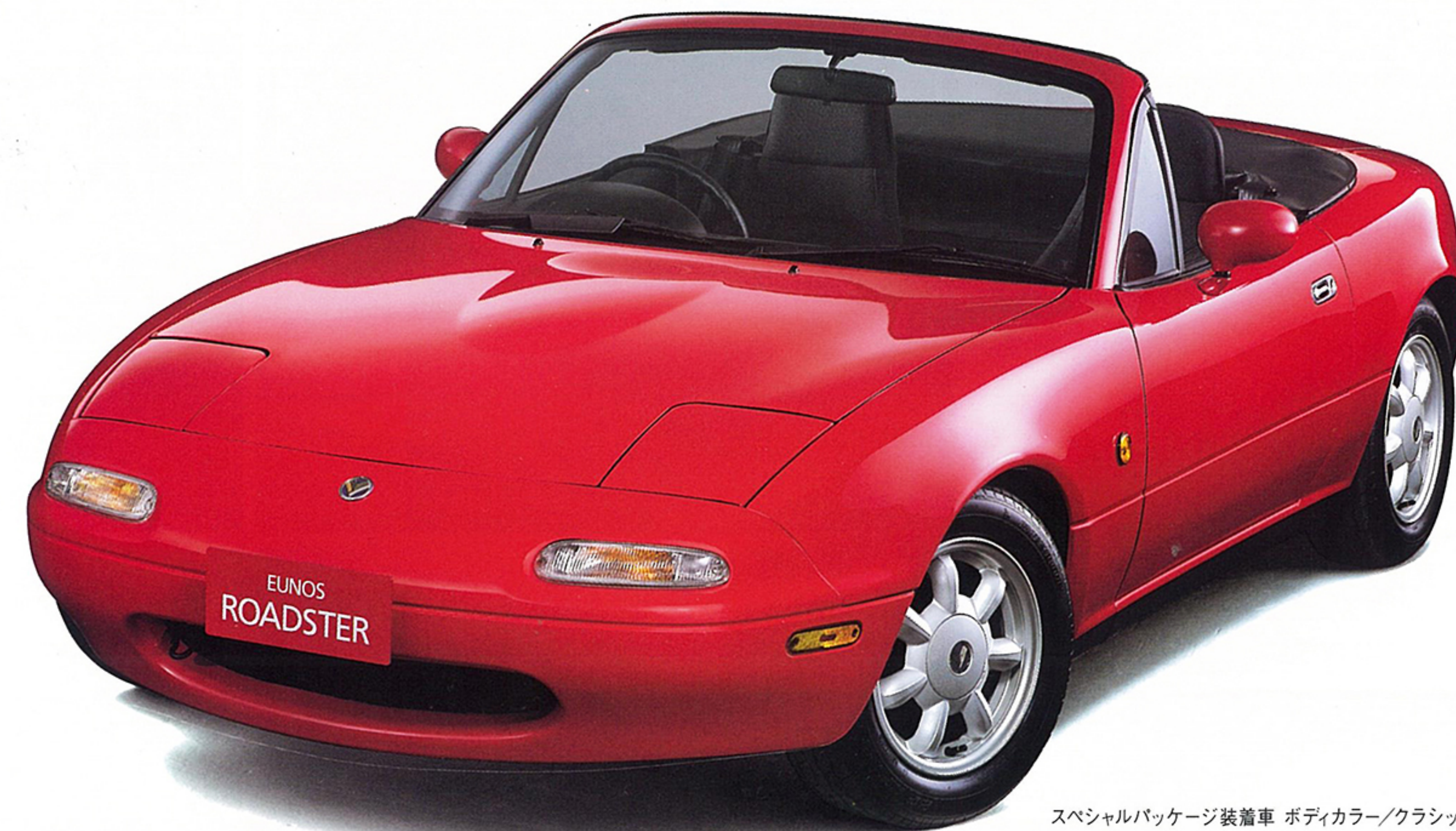


25



26

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

CRISTAL WHITE



ボディカラー/クリスタルホワイト



SILVER STONE METALLIC

スペシャルパッケージ、デタッチャブルハードトップ(シルバー)装着車 ボディカラー/シルバーストーンメタリック

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



オーセンティックな深い味わい、Vスペシャル。

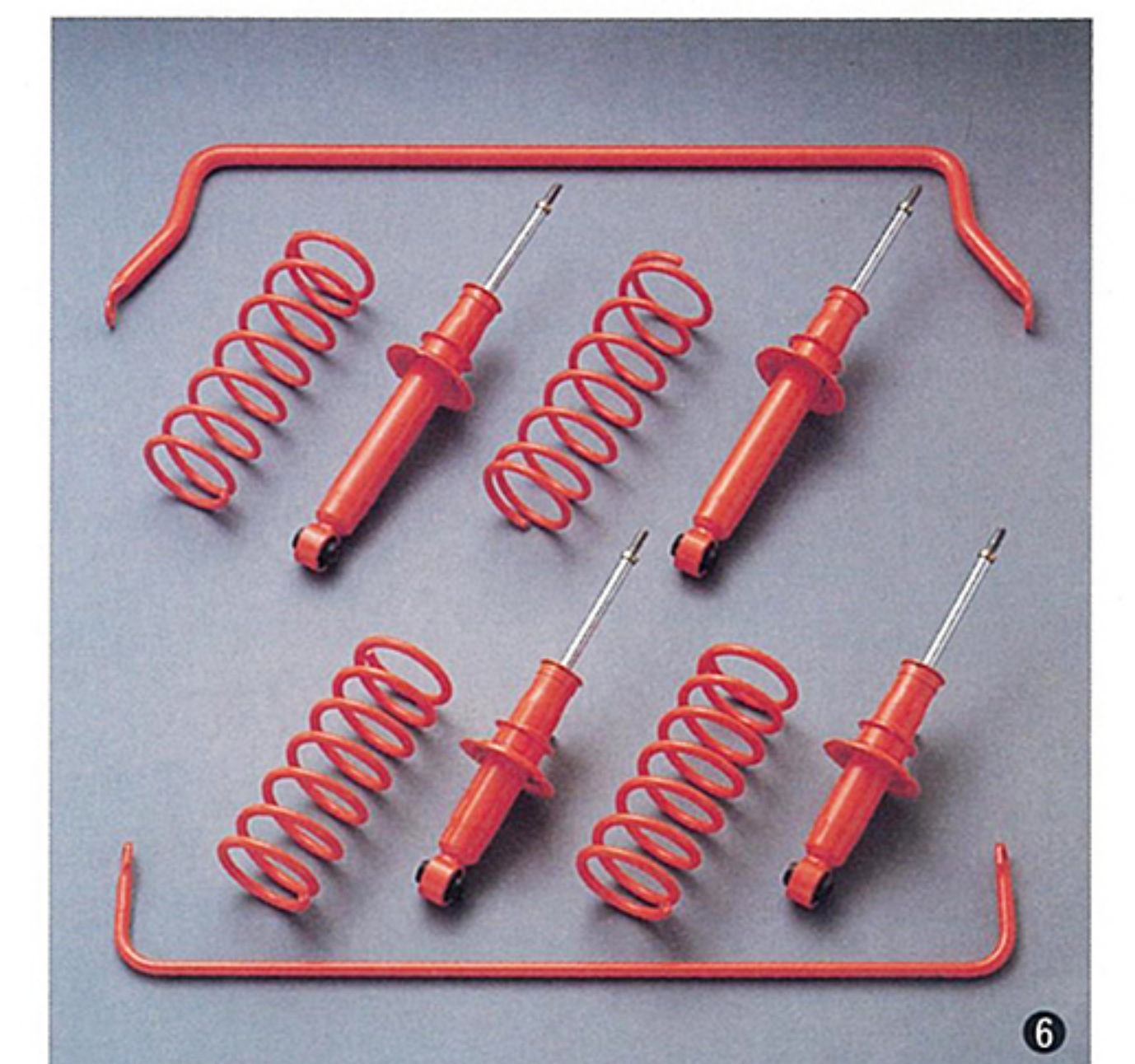
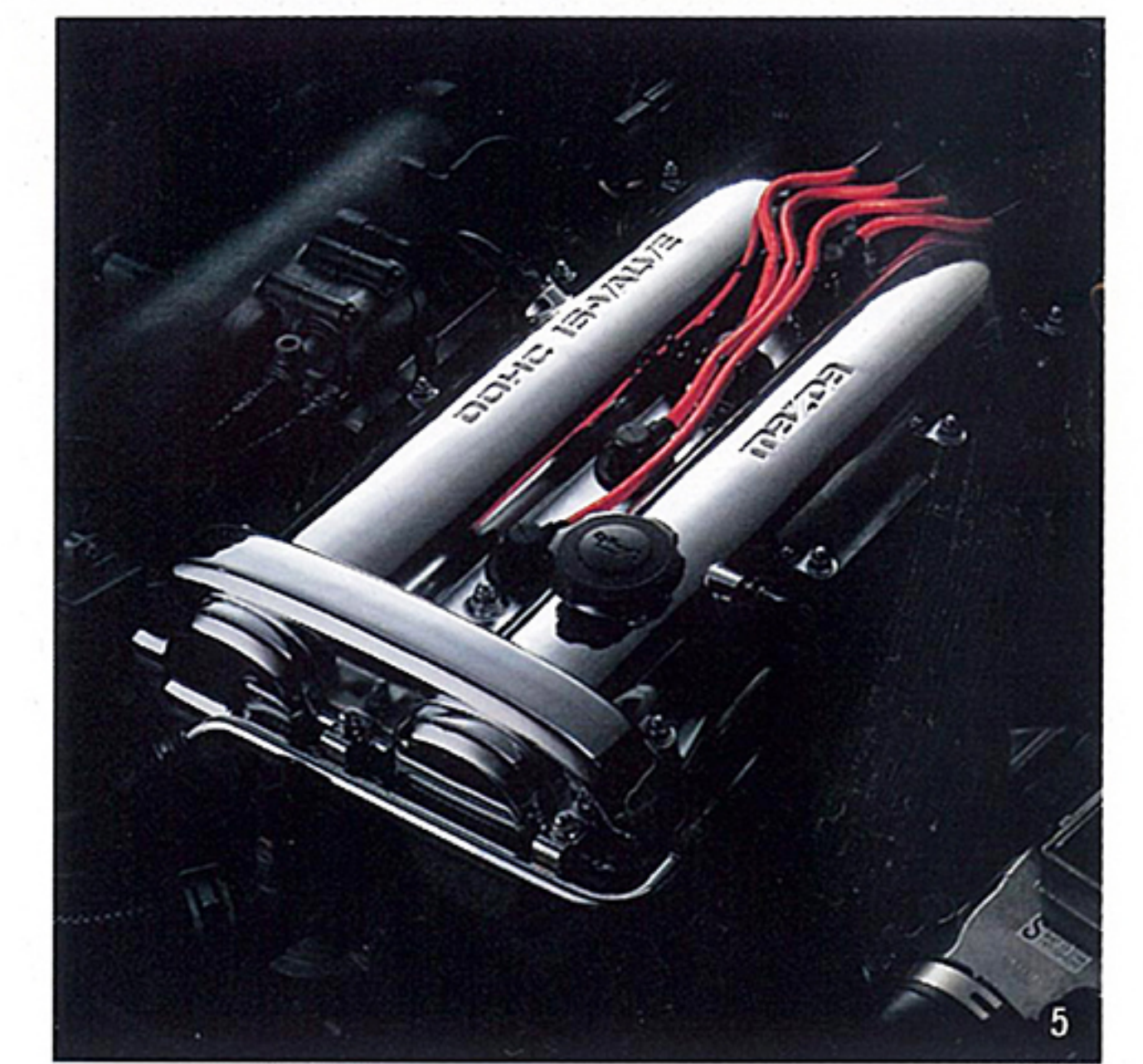
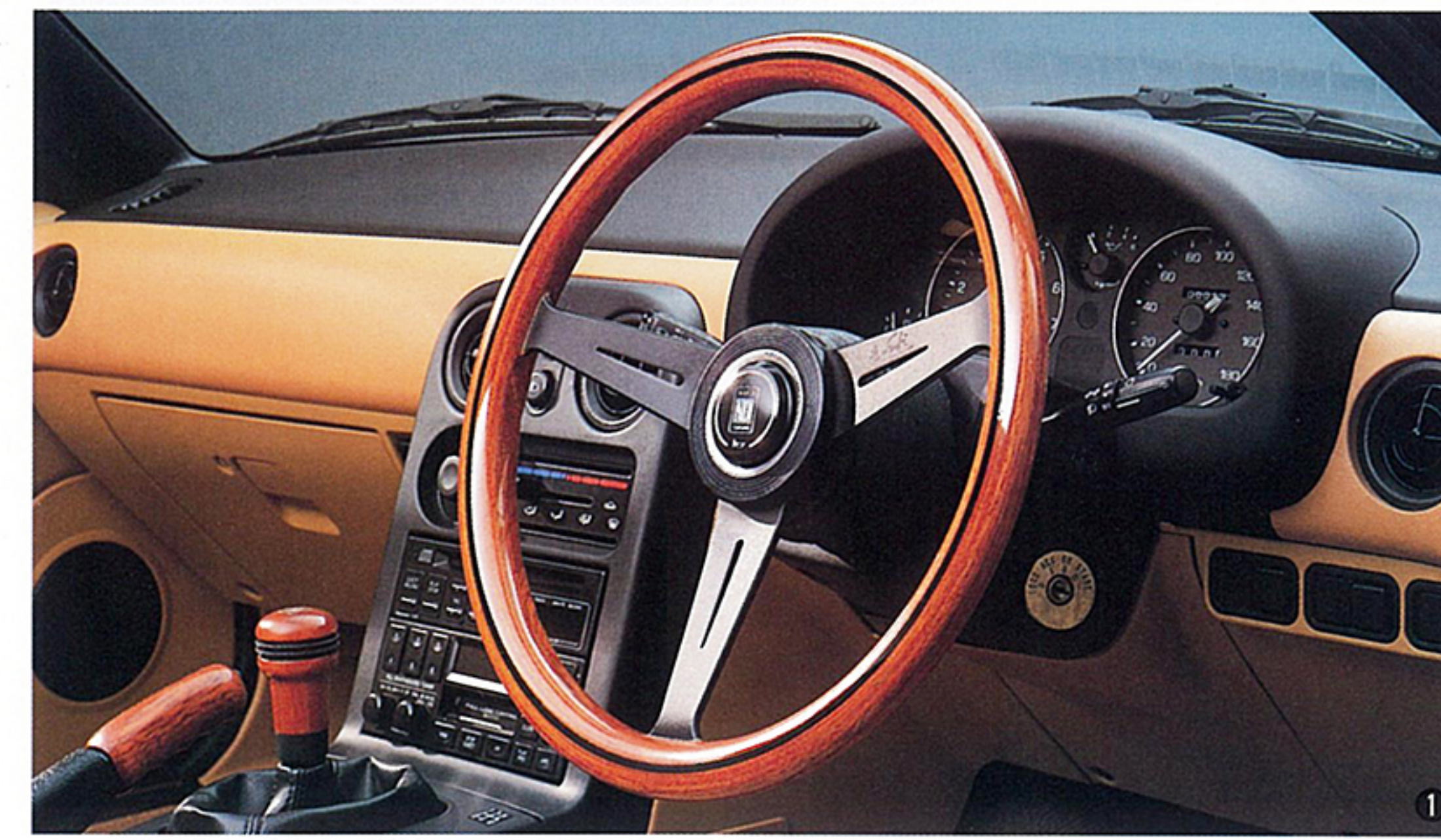
心ときめく軽やかな「人馬一体感」とともに、落ち着きあるオーセンティックな味わいを丹念に磨き込んだユーノスロードスターのニューバージョン、“Vスペシャル”。深くつややかな色合いの専用ボディカラー、ネオグリーン。キャビンをより個性的に華やかに彩る専用カラー、タン。上品な風合いとしなやかな感触の専用本革シート。あたたかなグリップ感が心地よいナルディ社製のウッドステアリングホイール&5段マニュアルシフトノブ。標準装備のCDデッキ、パワーステアリング、パワーウインドー、アルミホイール。さらには、インストルメンタルパネル上面に施したなめらかな感触の新技术プロテイン塗装。新時代のライトウェイトスポーツを、よりエンスージアスティックに楽しみたい。そんなドライバーの願いを叶えるユーノスロードスターVスペシャル。もうひとつの深い味わいがここにある。

V
SPECIAL



EQUIPMENT

OPTIONS



キャビンは、ドライバーとクルマの綿密な一体感をもたらすタイトな2シーター。ショートストロークの5段マニュアルシフトレバー、ヒール&トゥが容易なベダル配置などとともに、ダイレクトな操作フィールを提供。4段オートマチック車は、エンジンの専用チューンなどにより、ダイレクトで俊敏なレスポンスを実現している。

EQUIPMENT

●パワーステアリング ●パワーウィンドー ①木製ステアリングホイール(NARDI) ②木製5段マニュアルシフトノブ(NARDI)/木製パーキングブレーキレバーグリップ ③4段オートマチックシフトノブ ●本革製バケットシート ●CDデッキ ④ステンレス製スカッププレート ●5.5-JJ×14アルミホイール

OPTIONS

⑤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) ⑥ハードサスキット ⑦detachableハードトップ(ネオグリーン)



主要諸元	
ボディタイプ	2ドアオープン
車名・型式	ユーノス・E-NA6CE
エンジン	B6-ZE〔RS〕
変速機形式・変速段数	マニュアル・5段 /オートマチック・4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※1	1025
ホイールベース mm	2265
トレッド・前 mm	1405
トレッド・後 mm	1420
最低地上高 mm	140
車両重量 kg	940<970> ※2 (950<980>)
乗車定員 名	2
■性能	
最小回転半径 m	4.6
制動停止距離(初速50km/h) m	12.0
10モード燃費(運輸省審査値) km/ℓ	12.2<10.2>
60km/h定地燃費(運輸省届出値) km/ℓ	18.5<18.3>
■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<9.0>
最高出力(ネット)ps/rpm	120/6500<110/6000>
最大トルク kg-m/rpm	14.0/5500<14.0/4500>
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 ℓ	無鉛レギュラーガソリン・45
■駆動装置	
クラッチ形式	乾燥単板ダイヤフラム式 <3要素1段2相形トルクコンバーター式>
変速比 第1速	3.136<2.841>
第2速	1.888<1.541>
第3速	1.330<1.000>
第4速	1.000<0.720>
第5速	0.814<—>
後退	3.758<2.400>
減速比	4.300<4.300>
■操向装置	
ギア形式	ラック&ピニオン
倍力装置形式	エンジン回転数感應型※3
■サスペンション	
サスペンション・前後	ダブルウィッシュボーン式
ショックアブソーバー・前後	筒型複動式
スタビライザー・前後	トーションバー式
■制動装置	
主ブレーキ形式・前	ベンチレーテッドディスク
主ブレーキ形式・後	ソリッドディスク
倍力装置形式	8インチ後真空倍力式
■タイヤ&ホイール	
タイヤ・前後	185/60R14 82H
ホイール・前後	5.5-JJ×14

()内はV-SPECIALの数値、< >内はオートマチック車の数値。
※1:ディタッチャブルハードトップ装着車の室内高は1015mm、車両重量は30kg増。
※2:スペシャルパッケージ装着車は10kg増。
※3:スペシャルパッケージ装着車及びV-SPECIAL。

オプション (NORMAL車)	
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 本革製ステアリング(MOMO) 5.5-JJ×14アルミホイール
CDデッキ	
ディタッチャブルハードトップ ※6	
ハードサスキット	
クロームメッキリンダーヘッドカバー	
ハイテンションコード(レッド)	
■ V-SPECIALのオプションはディタッチャブルハードトップ(ネオグリーン)、ハードサスキット、クロームメッキリンダーヘッドカバー、ハイテンションコード(レッド)のみとなります。 ※6 ディタッチャブルハードトップは すべてのボディカラーに同色で設定となります。	

■道路運送車両法による新型車届出審査数値■燃料消費率は定められた条件のもとで得た値です。実際の気象・道路・車両・運転・整備などの条件により燃料消費率が異なります。■エンジン出力表示には、ネット値とクロス値があります。■「ネット」とはエンジン車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものであり、「クロス」とはエンジン単体で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「クロス」よりもソリン乗用車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。■付属品:スペアタイヤ・標準工具一式■諸形、印刷条件によりボディカラー及び内装色が実車とちがって見えることがあります。■本仕様は予告なく変更することがあります。

主要装備	NORMAL車	V-SPECIAL
■エクステリア		
リトラクタブルハロゲンヘッドランプ	○	○
フロント安全合わせガラス	○	○
フィン付ワイパーブレード(運転席)	○	○
ハイマウントストップランプ	○	○
ロッカー・バルブピッチ塗装	○	○
カラードアミラー ※4	○	○
コンバーチブルトップ	○	○
■インストルメントパネル		
パワーステアリング		○
ステアリング ウレタン	○	
ホール ウッド(NARDI)		○
木製シフトノブ(NARDI) ※5		○
木製パーキングブレーキレバー		○
プロテイン塗装(ダッシュボード、メーターフード)		○
置針式フューエルメーター	○	○
間欠式ワイパー		○
キー付グローブボックス	○	○
CDデッキ		○
AM/FM電子チューナー	○	○
カセットデッキ	○	○
オーディオ ドアスピーカー X2	○	○
ヘッドレストスピーカー X4	○	○
脱着式ロッドアンテナ	○	○
4段階調整式空調ファンスイッチ	○	○
サイドデミスター	○	○
■インテリア		
内装色 ブラック	○	
クエン		○
シート 撥水加工クロス製バケットシート	○	
シート 本革製バケットシート		○
パワーウィンドー		○
キー付コンソールボックス	○	○
フューエルリッドオープナー	○	○
照明付アッシュトレイ	○	○
フットレスト(運転席)	○	○
ステンレス製スカッフプレート		○
ルームランプ	○	○
防眩ルームミラー	○	○
テンションリデューサー付ELR3点式シートベルト	○	○
シートバックポケット(助手席)	○	○
ルーフバイルカーベット	○	○
■メカニズム		
フロントベンチレーテッドディスクブレーキ	○	○
リアソリッドディスクブレーキ	○	○
スタビライザー(前・後)	○	○
ビスカスLSD(5段マニュアル車)	○	○
■タイヤ&ホイール		
185/60R14 82Hスチールラジアルタイヤ	○	○
5.5-JJ×14アルミホイール		○
5.5-JJ×14スチールホイール	○	
センターミニキャップ	○	

※4:フェンダーミラー装着車も設定。二速度警報装置はショックアブソーブ。
※5:オートマチック車のシフトノブは木製になりません。

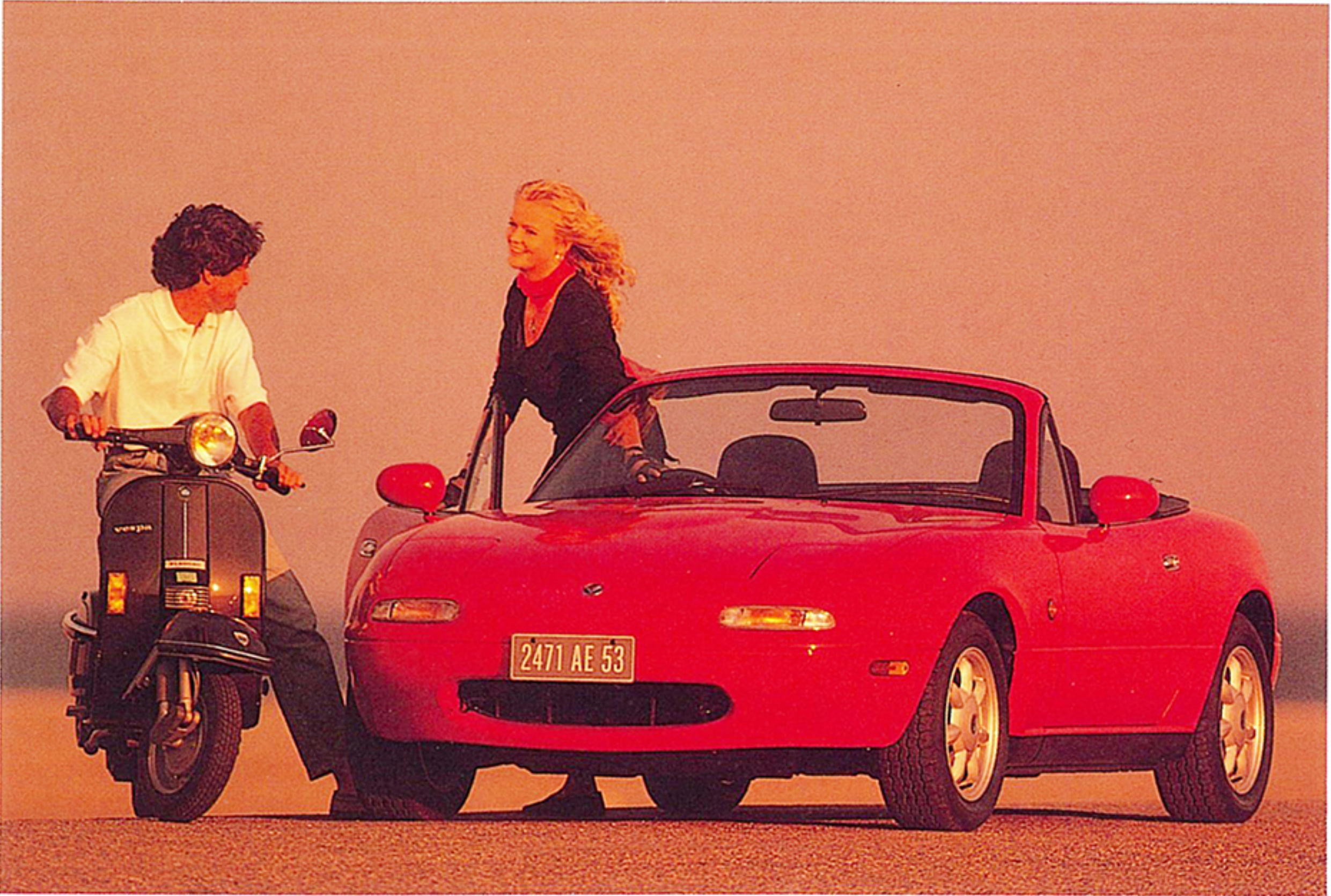
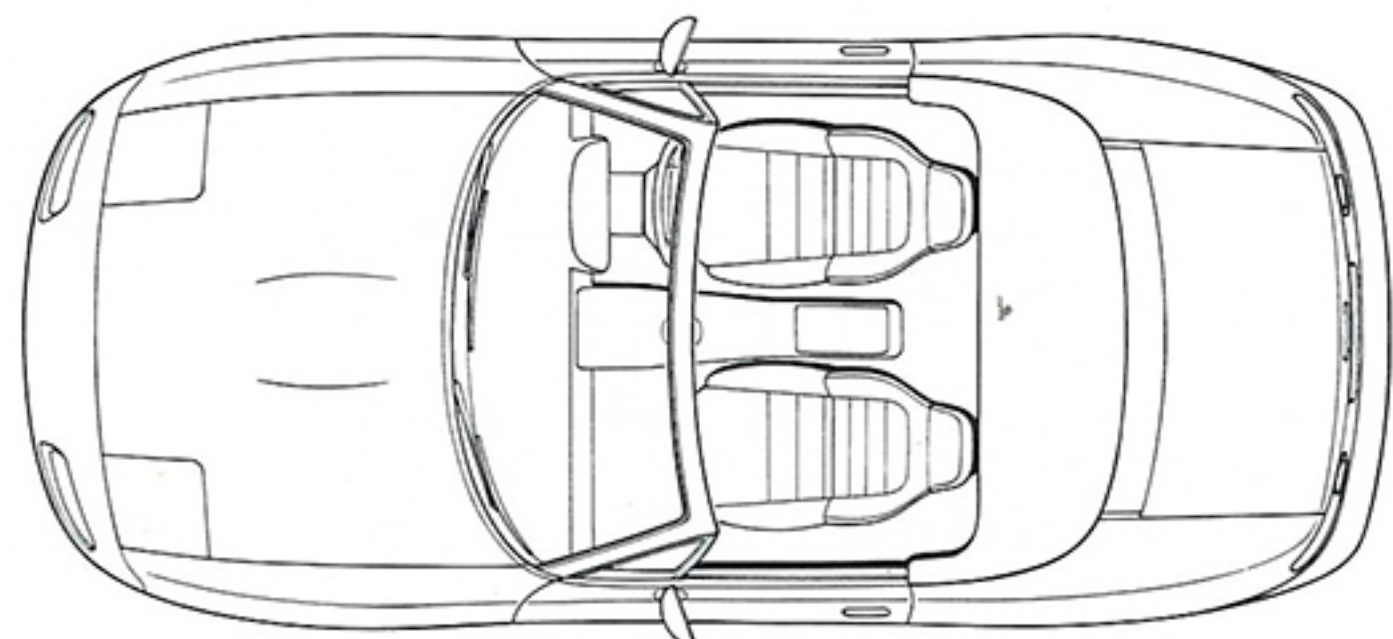
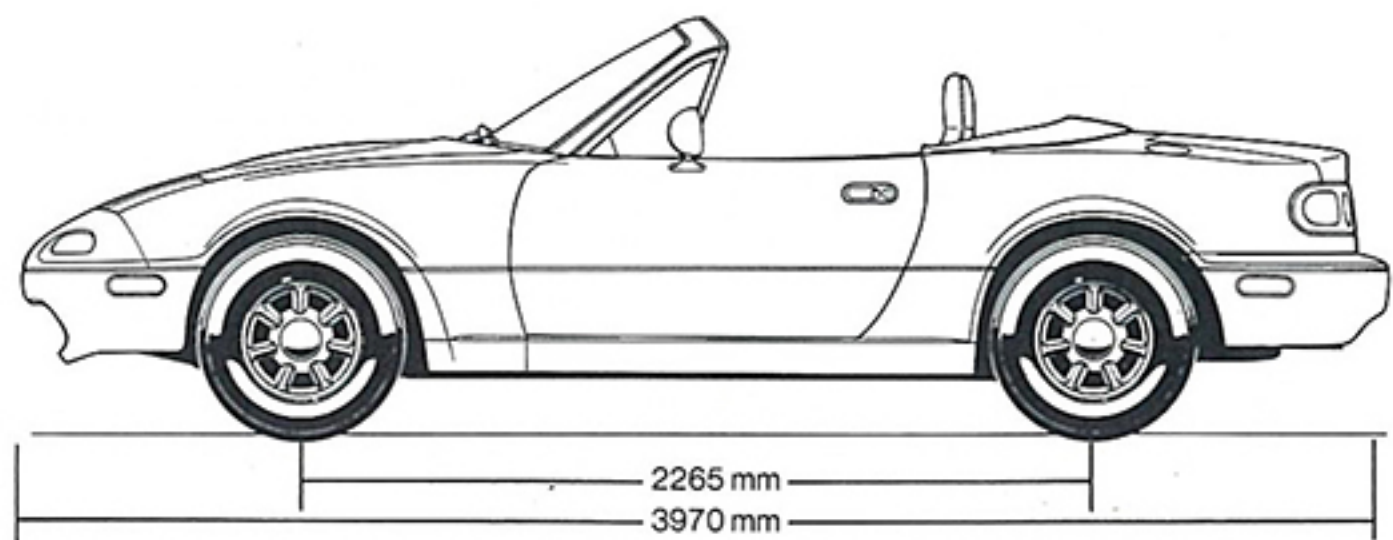
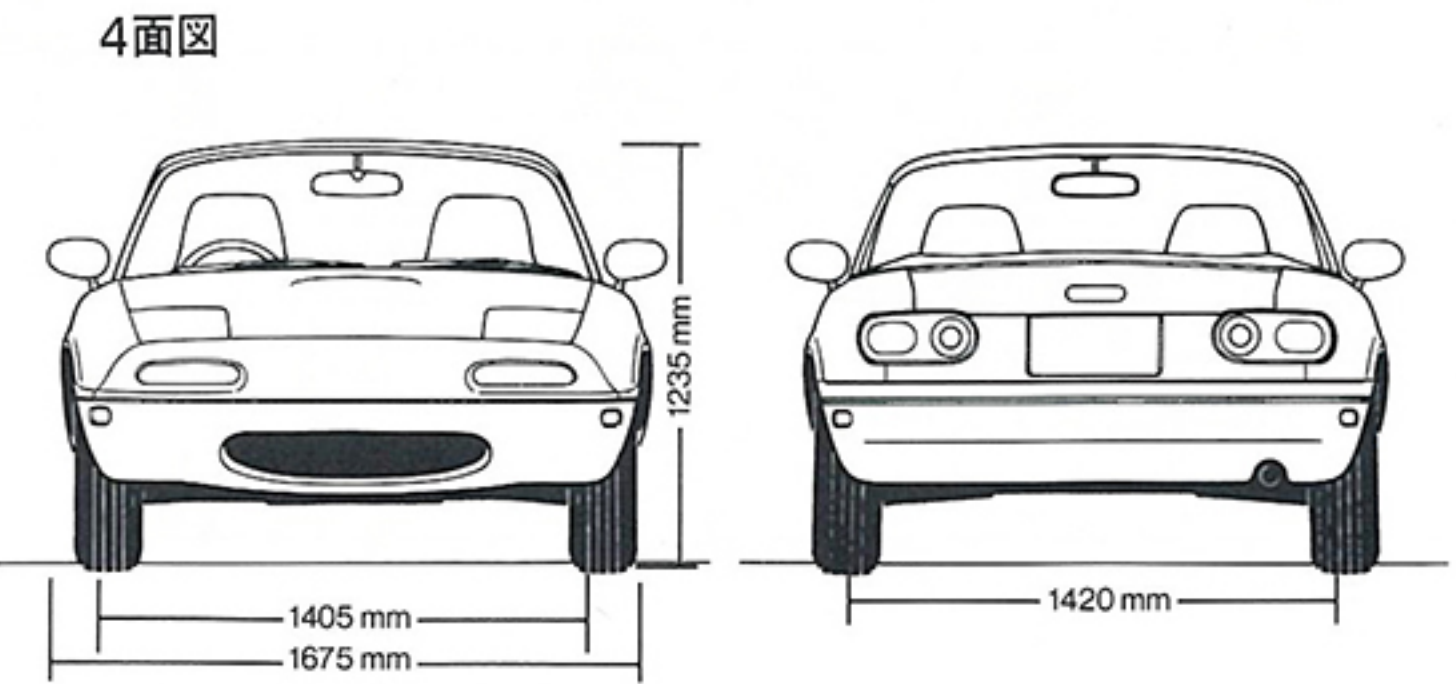
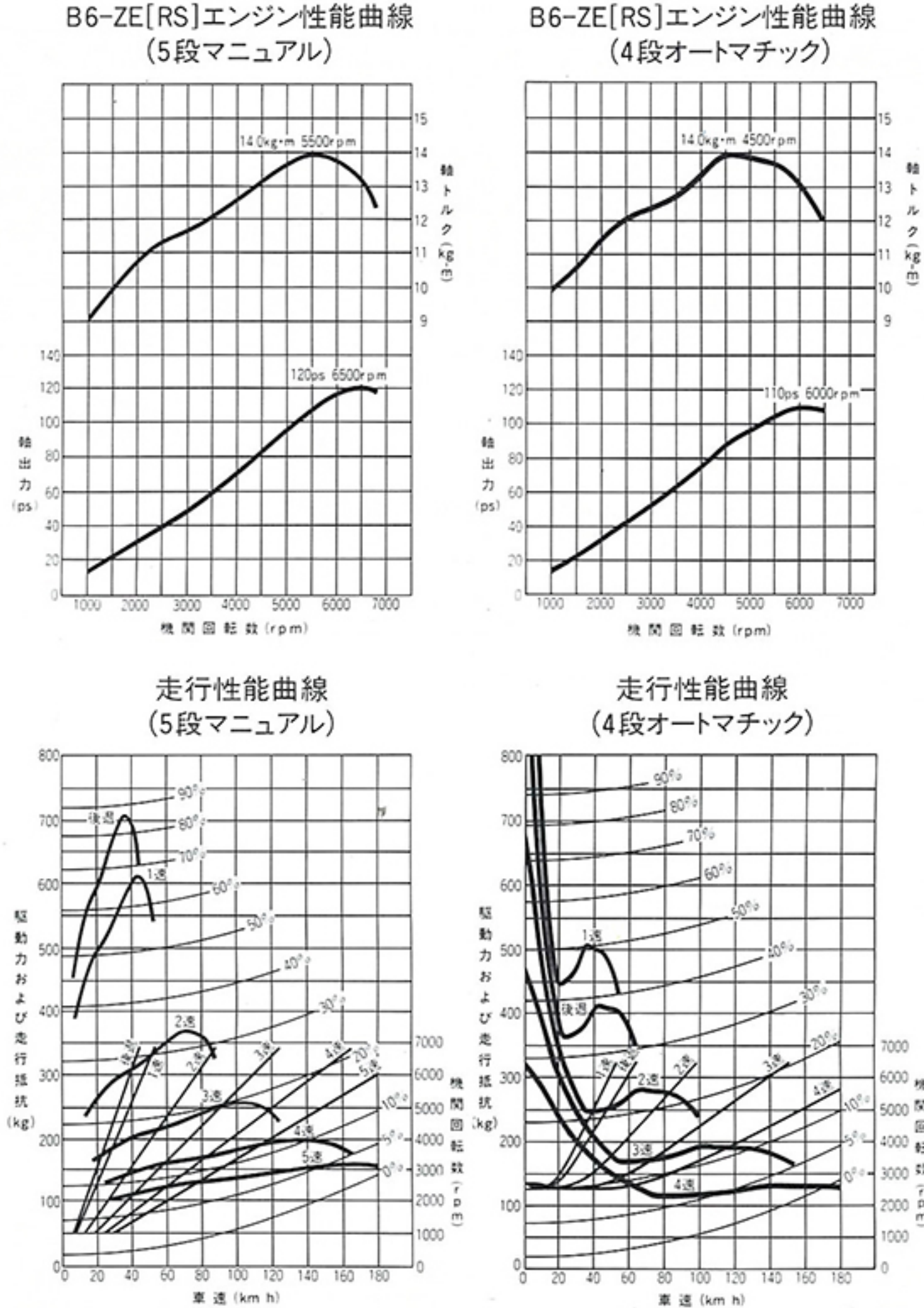


PHOTO:スペシャルパッケージ装着車

Light Weight Sport, New.

E u n o s