

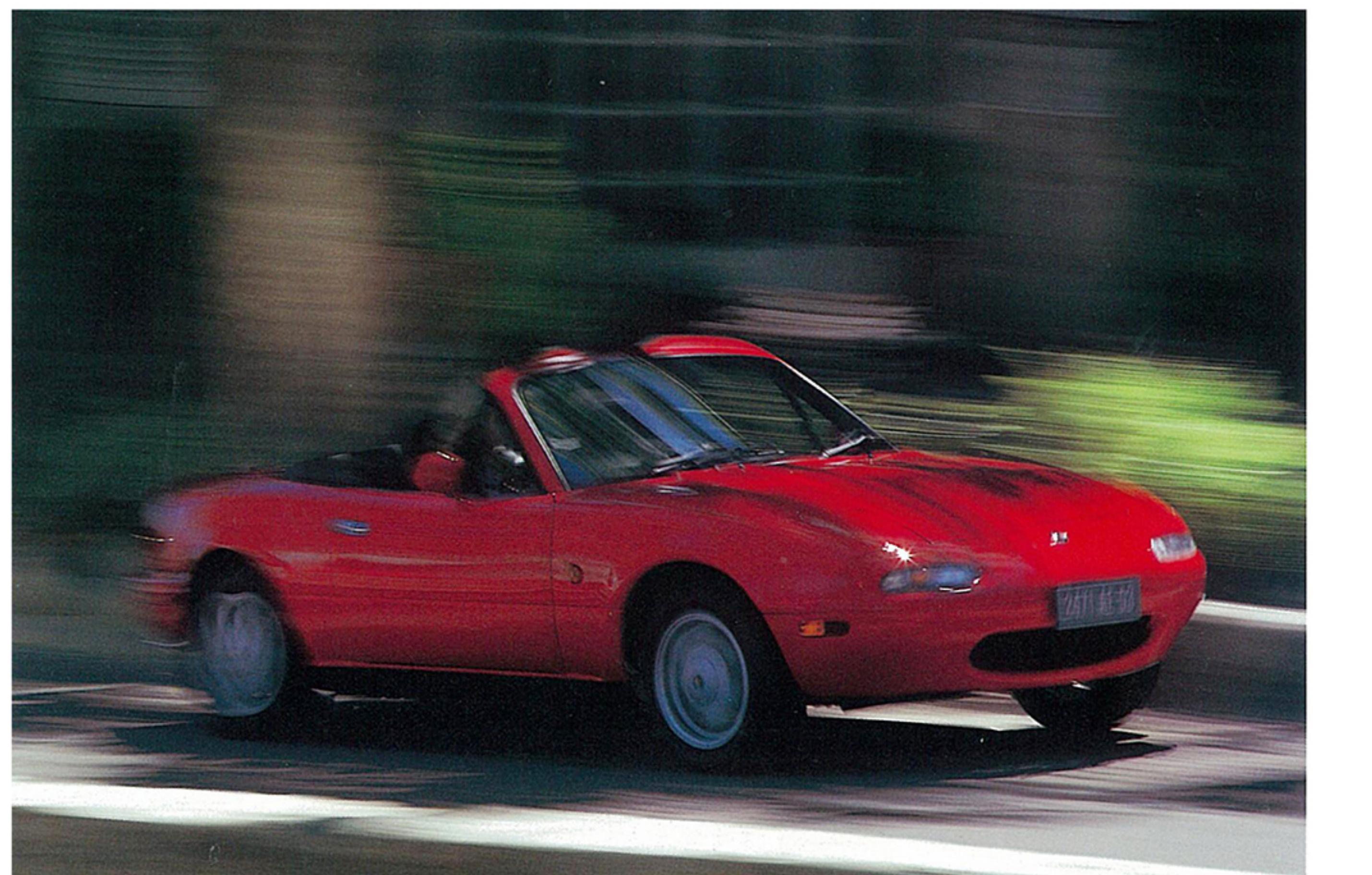
EUNOS ROADSTER

ときを重ねていく、しあわせ。

ユーノスロードスターが、いつもの道をそれは元気に駆けていく。すっかり街の風景のひとつになつたいまも、このクルマは、道ゆく人の眩しそうな視線を浴びてしまう。それはきっと、ユーノスロードスターとドライバーのなんとも軽やかな気分のせい。人とクルマの関係がピュアであればあるほど、そのときめきは時間を重ねるほどに鮮やかさを増していくものだろう。ユーノスロードスター。基本は小振りなオープンボディ、乗る人を心地よく包むタイトな2シーター、高回転指向1600DOHC、FR。機械であることを超え、心の通いあつた馬を繰るように駆ける「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、落ち着きのあるオーセンティクな味わいを磨き込んだ“Vスペシャル”に、新色ブリリアントブラックがラインアップ。ユーノスロードスターが夢みるのは、軽やかでときめきに満ちた人とクルマの世界。時間を重ねていくほどに深まっていく、しあわせな関係である。











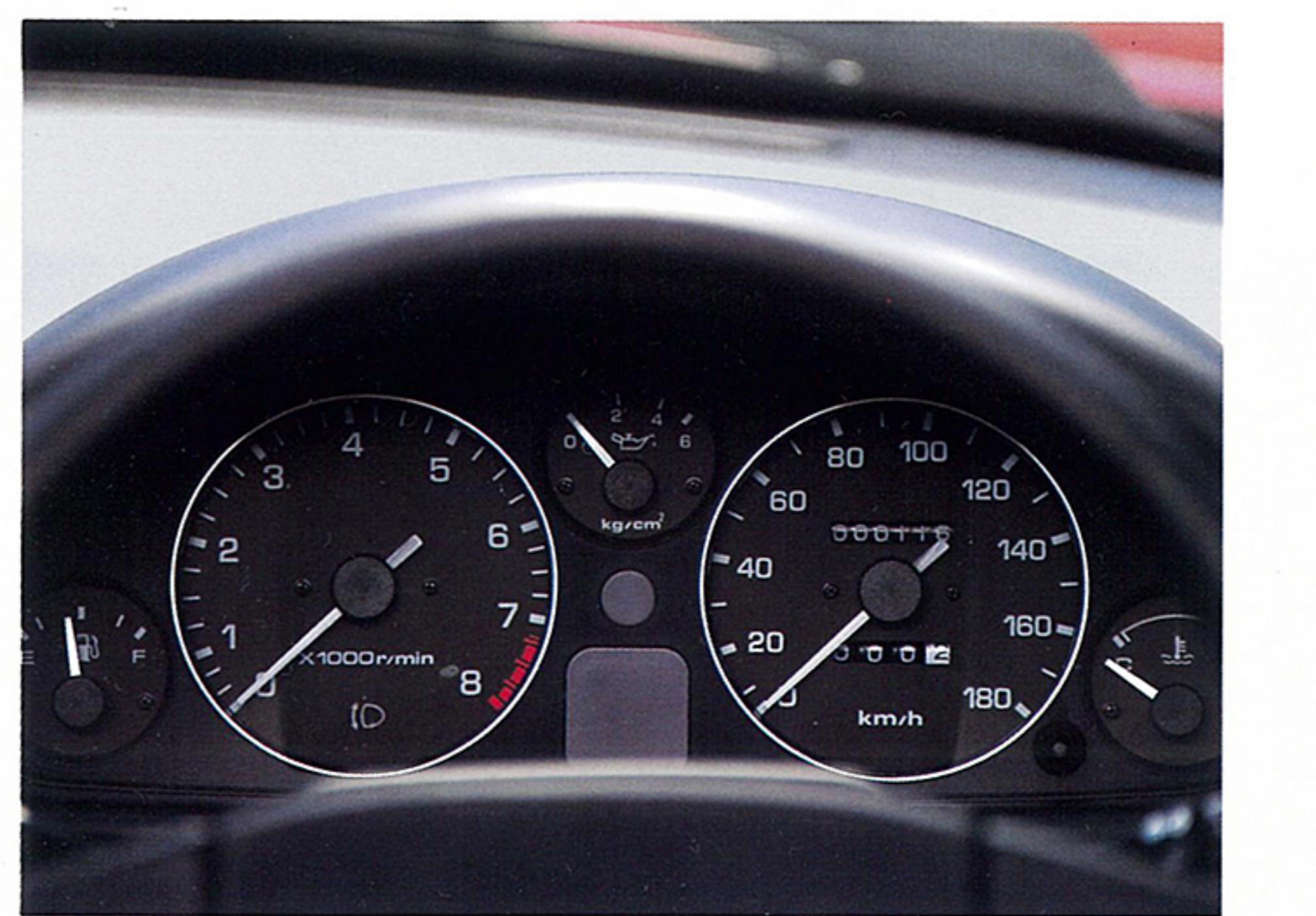




13 PHOTO:スペシャルパッケージ装着車。エアコン、CDデッキはショップオプション。



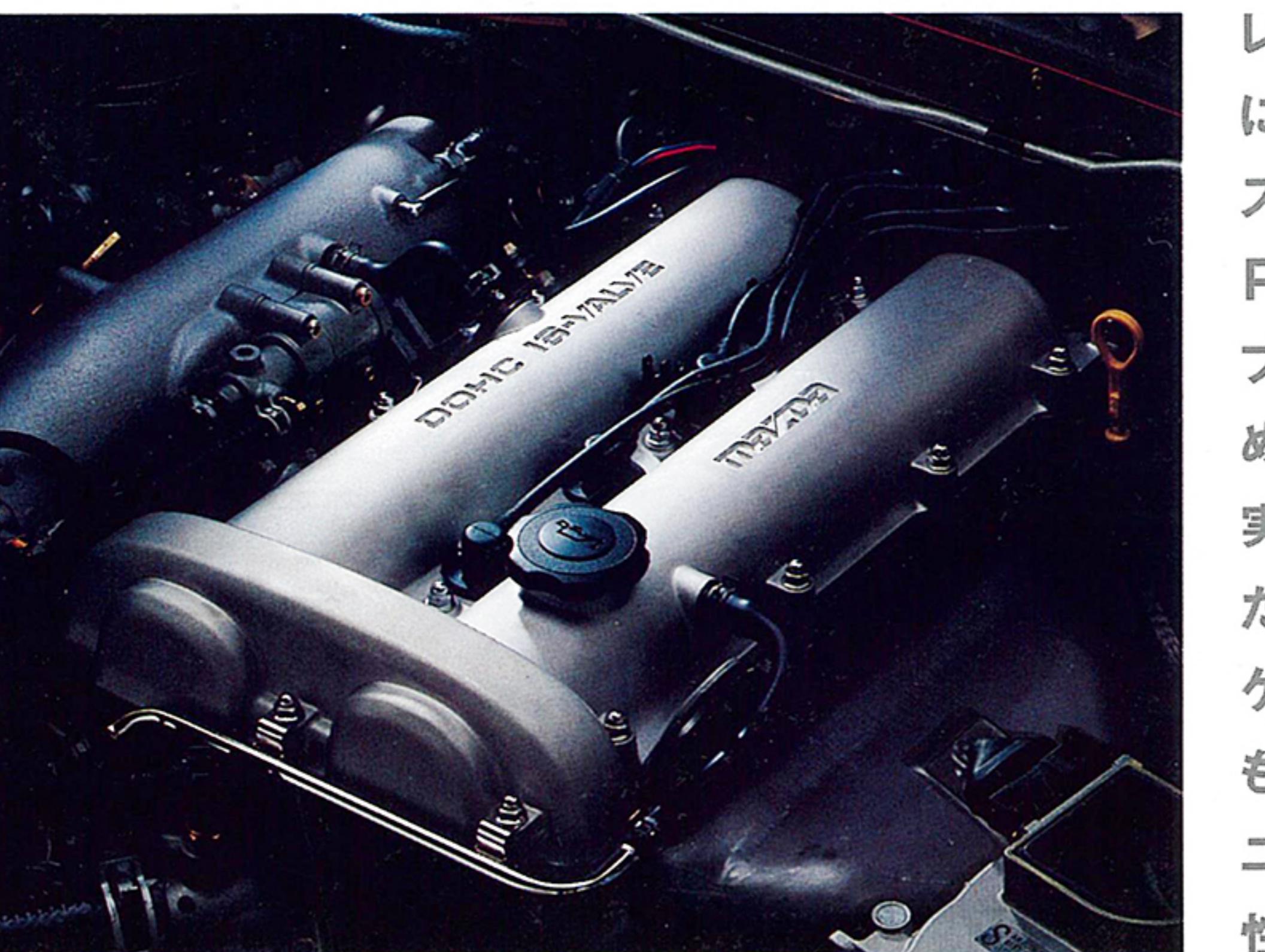
スペシャルパッケージ装着車。エアコンはショップオプション。



スペシャルパッケージ装着車。エアコン、CDデッキはショップオプション。



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、ミッショング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。

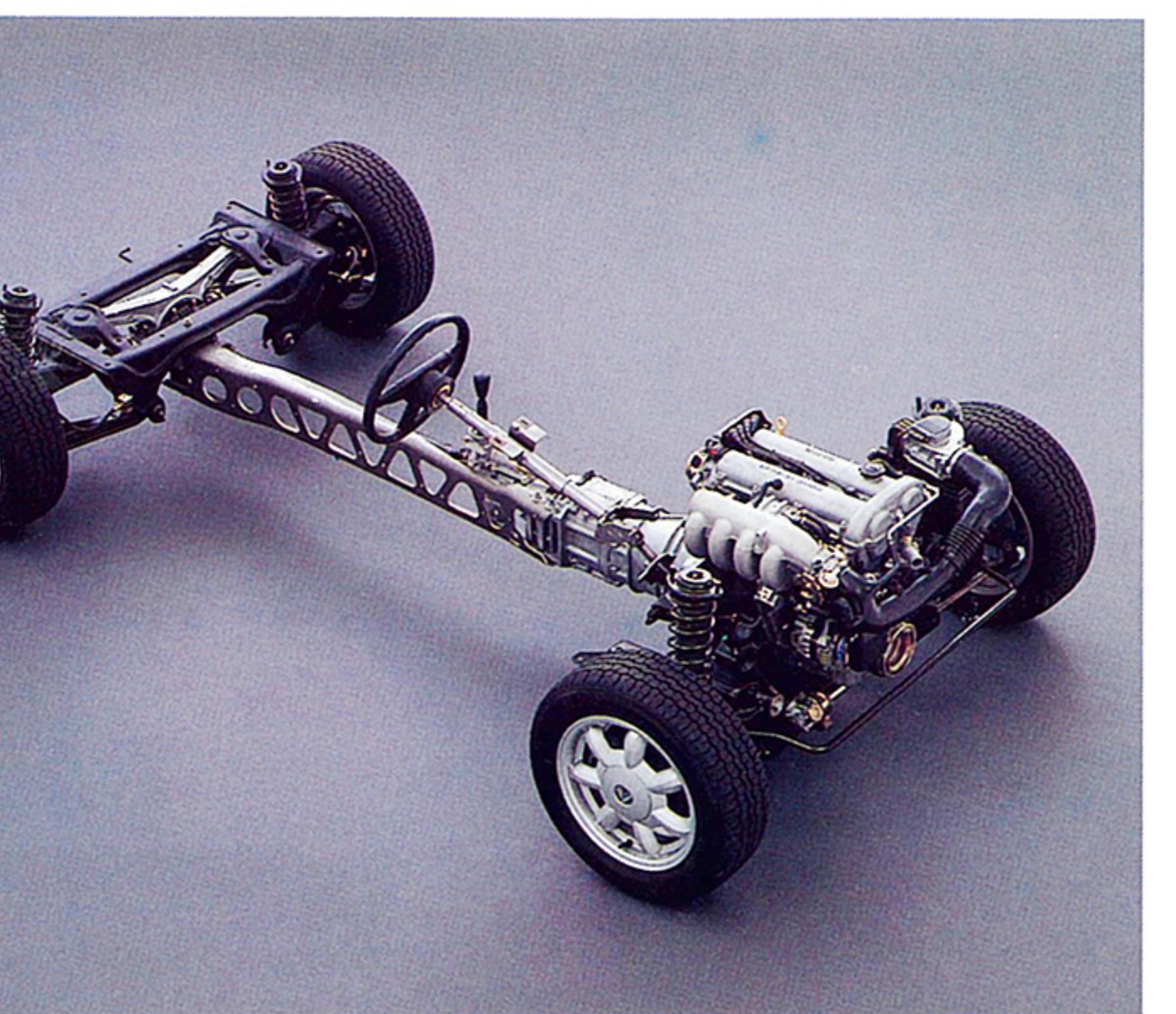
サスペンションは、路面に対するタイヤのジオメトリーをつねに適正に保つ4輪ダブルウィッシュボーンだ。フロント/リアとも、アッパー・アーム/ロア・アームを高剛性クロスメンバーや結合して横剛性を確保し、キャスター、キャスターなどのアライメント精度をアップ。特に、リアに装着したパフォーマンスバーが、クロスメンバーの剛性を高め、操舵に対するリアタイヤの追従性を向上させている。高G領域まで、ハンドリングの正確さを維持する。そして、対地キャスター角ゼロをターゲットとする設計などにより、「パワースライド」も積極的に楽しめるコントローラブルな限界特性と、通常走行域でもきわめてクイックに応答するリニアなハンドリングを提供する。なお、リアには、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以下の低ピ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、コナー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装着車(オプション)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に設定した。

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。

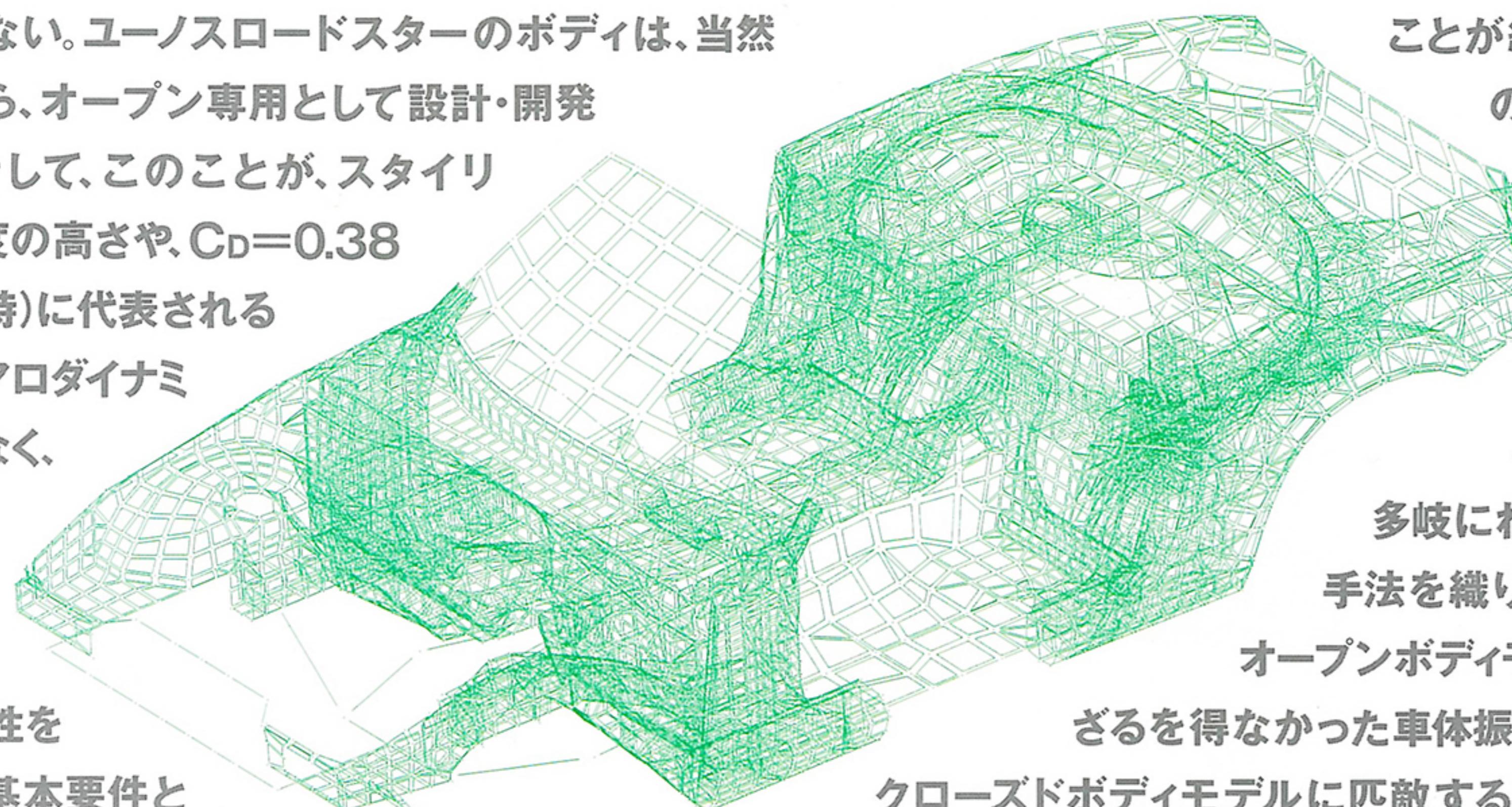
タイヤは、一般的な同サイズのタイヤに比べ、約1kgもの軽量化を果たした185/60R14 82Hスチールラジアル。ユーノスロードスターの走行特性に合わせて専用設計し、操縦安定性と乗り心地の高度なバランスを図った。さらには、トレッドパターンにも独自のデザインを与えて、軽快なオープンボディとのマッチングを追求しているのも、徹底したこだわりのひとつである。



排気音まで、速い。

いつもの40km/hとは、まるで違う。

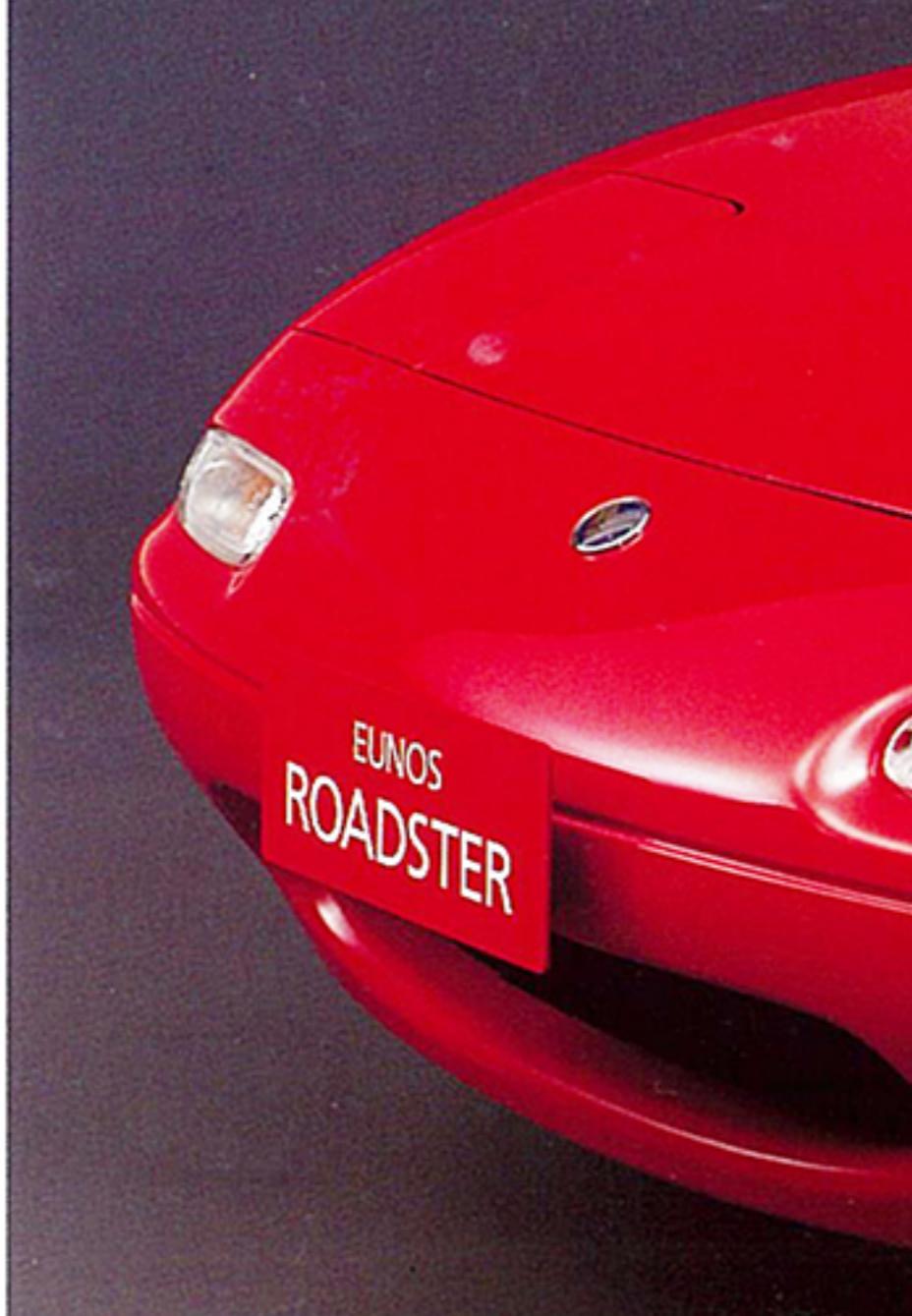
ボディ剛性の高さが、ハンドリングに与える影響の決して少なくないことは、すでによく知られていることだ。その剛性が低ければ、操舵のたびにボディがねじれ、ハンドリングに対するクルマの追随性はきわめてダルなものになる。ましてオープンボディであれば、ボディ剛性を高めることは、さらに難しくなる。また、いかにボディ剛性を高めても、それによって軽量化をス poイルするのでは意味をなさない。ユーノスロードスターのボディは、当然のことながら、オープン専用として設計・開発している。そして、このことが、スタイリングの自由度の高さや、 $C_D=0.38$ （クローズド時）に代表されるすぐれたエアロダイナミクスだけでなく、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つたのである。基本構造としては、強度／剛性部材のストレート化、結合部剛材の強化、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

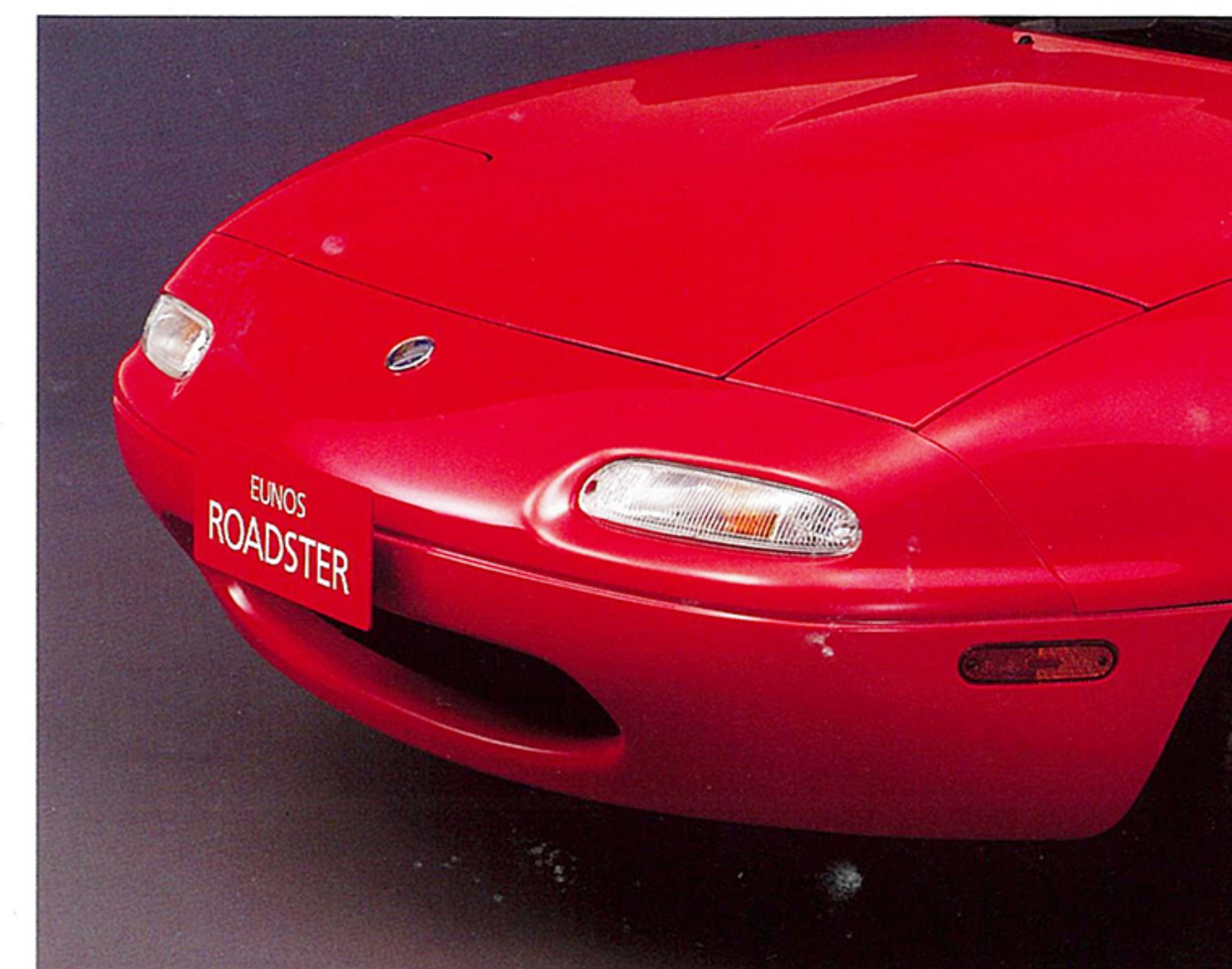


結局は、ボディ剛性の高さと軽量化という本来相反する追求テーマの同時実現をもたらしているのである。これらつたる剛性アップの取り込むことによってモデルではあきらめ動を大幅に抑制し、耐久信頼性を確保するボディによって得を切るというドライバー一瞬の遅れもなくクツな車体追随性をシボディモデルに乗感できよう。ここに「一体」の基本がある。

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

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、シリンドーヘッドカバー、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





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

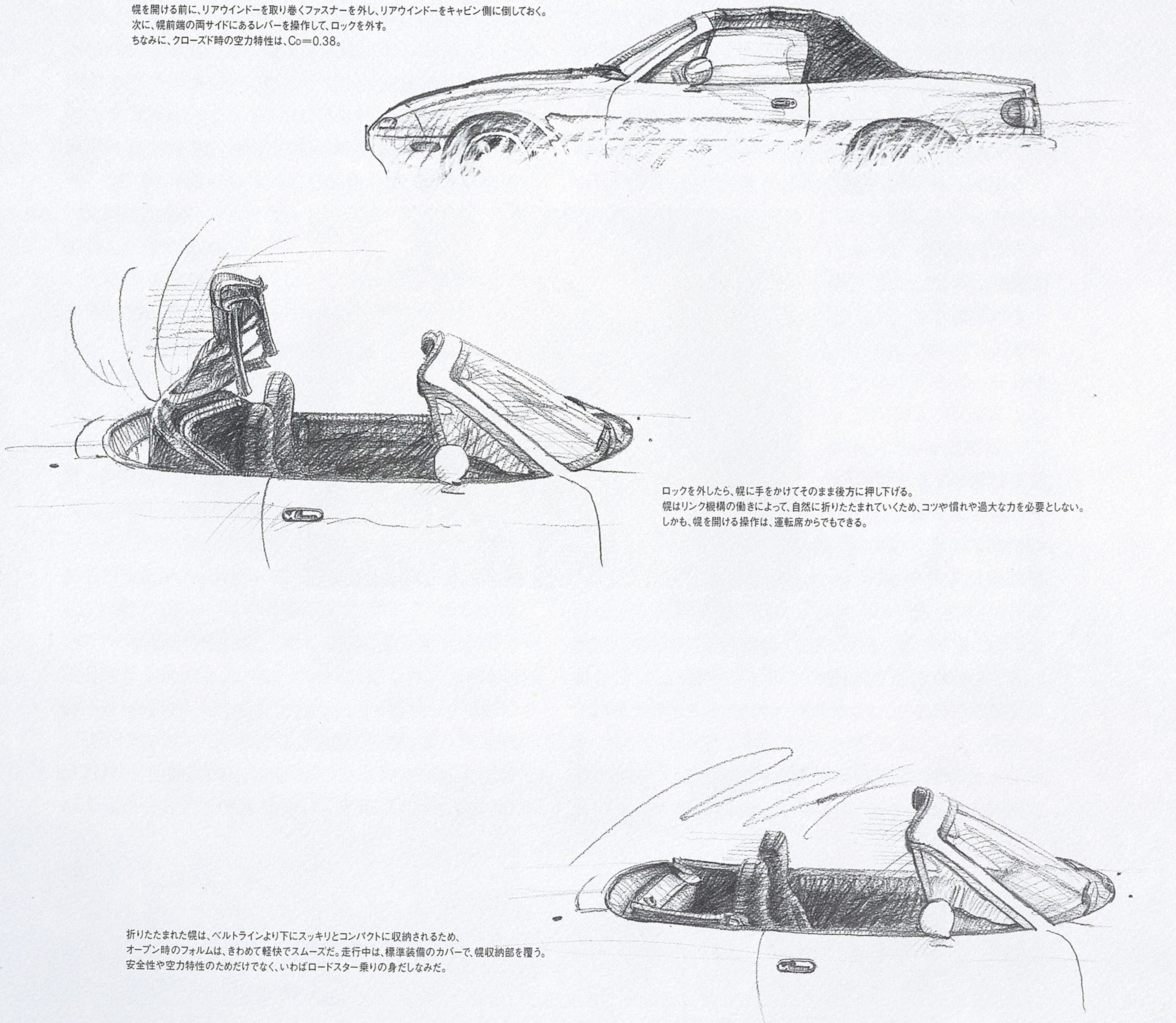
スティールを適所に配した。なお、軽量化に直接関係はないが、ボディ素材として防錆鋼板をふんだんに採用し、その耐久・信頼性を高めていることも、ここでつけ加えておこう。一方、バネ下重量の低減に大きく寄与するものとしては、同サイズのものに比べ、1輪につき約1kgもの軽量化を果たした専用設計のタイヤ、鍛造スティール製ながらきわめてコンパクトに仕上げた

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、クローズド時の空力特性は、 $C_d = 0.38$ 。



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。手首をかえた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。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、FM/AM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、オートパワーアンテナ。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し、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。それだけのことと、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。

EQUIPMENT



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。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踊る儀式なのだ。そして、オプション&ショッピングオプション。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イト ②AM/FM電子チューナー&カセットデッキ: 小物の収納に便利なポケットを装備 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、トランク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※1]

⑧パワーステアリング ⑨パワーウィンドー(運転席ワンタッチ機能付) ⑩本革製ステアリング(MOMO) ⑪5.5-JJ×14アルミホイール ⑫クロームメッキシリンダーヘッドカバー ⑬ハイテンションコード(レッド) ⑭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。⑯ディッチャブルハードトップ: 热線リアデフォッガー付※2 ⑰オートパワー・アンテナ ⑲4W-ABS(4輪アンチロック・ブレーキ・システム)

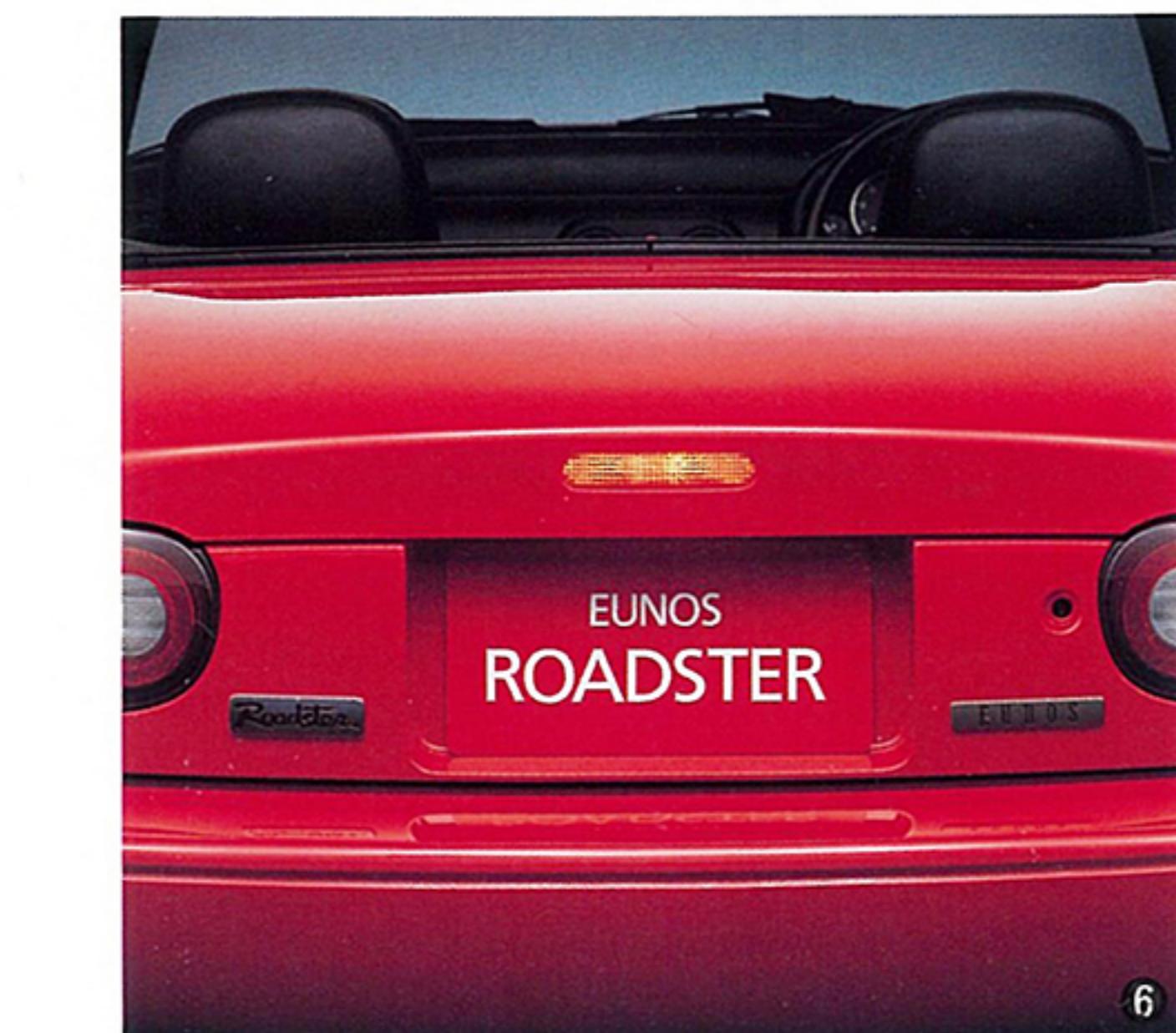
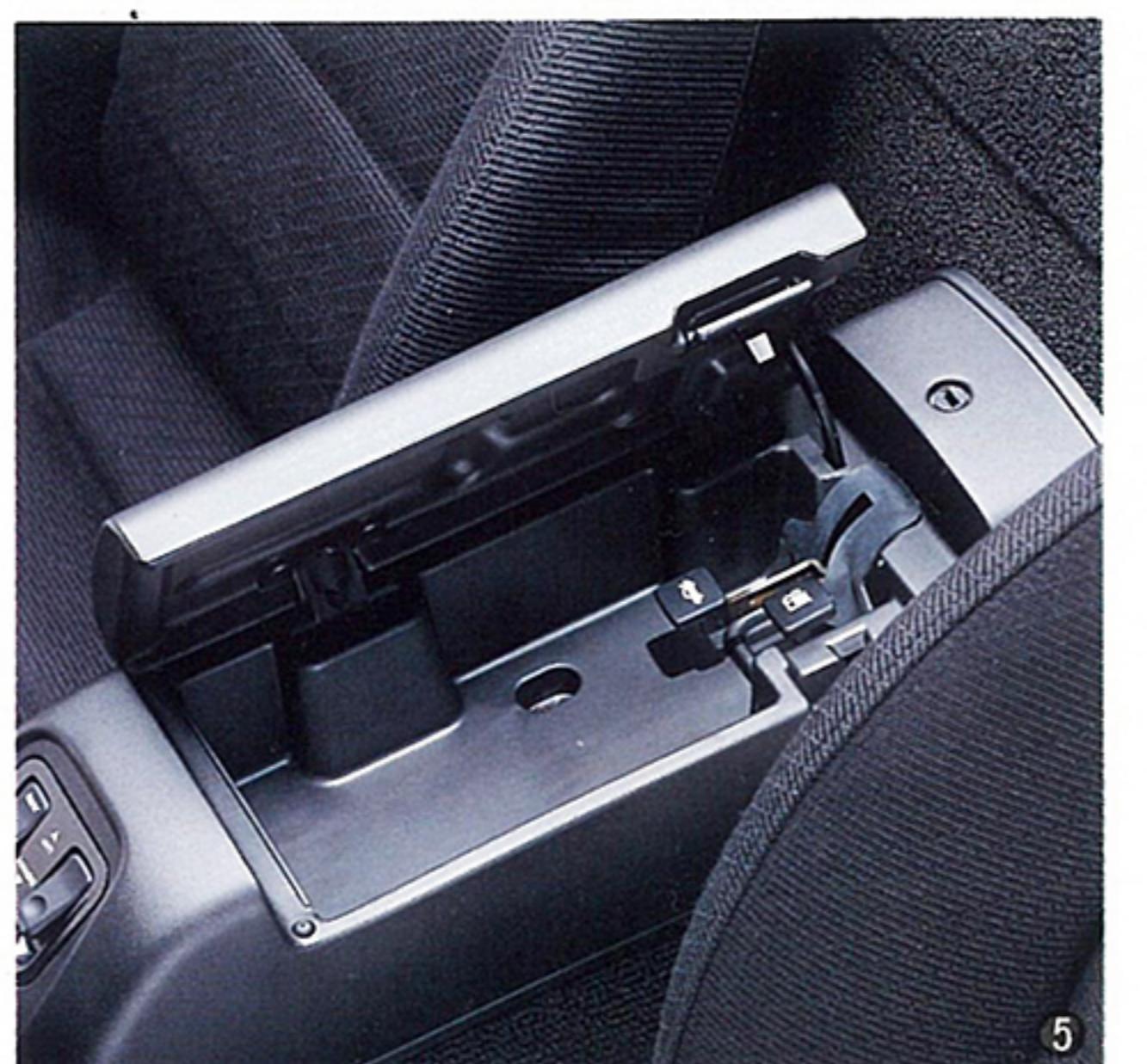
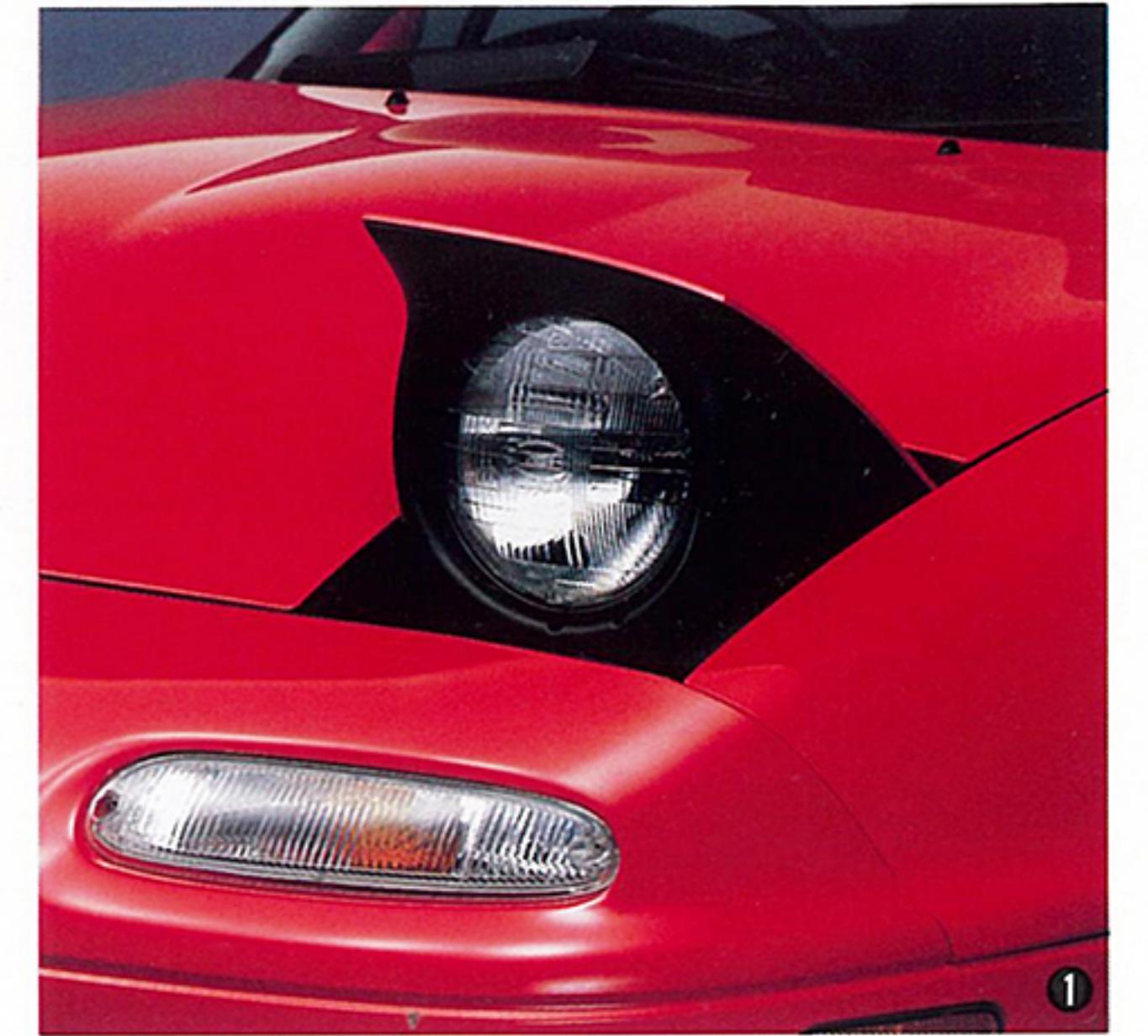
SHOP OPTION

⑳フロントエアダムスカートA ㉑リアスピライラー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。㉒クロームメッキドアミラー ㉓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。) ㉔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。㉕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、オープン走行時にバ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、ウィ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。㉖CDデッキ ㉗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。㉘ディッチャブルハードトップ(ブラック): 热線リアデフォッガー付。

※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。その他オプションの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。※2: ディ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。■ショッピング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。



PHOTO:パワーウィンドー・パワーステアリング・オートパワー・アンテナ装着車、エアコンはショッピングオプション



OPTIONS



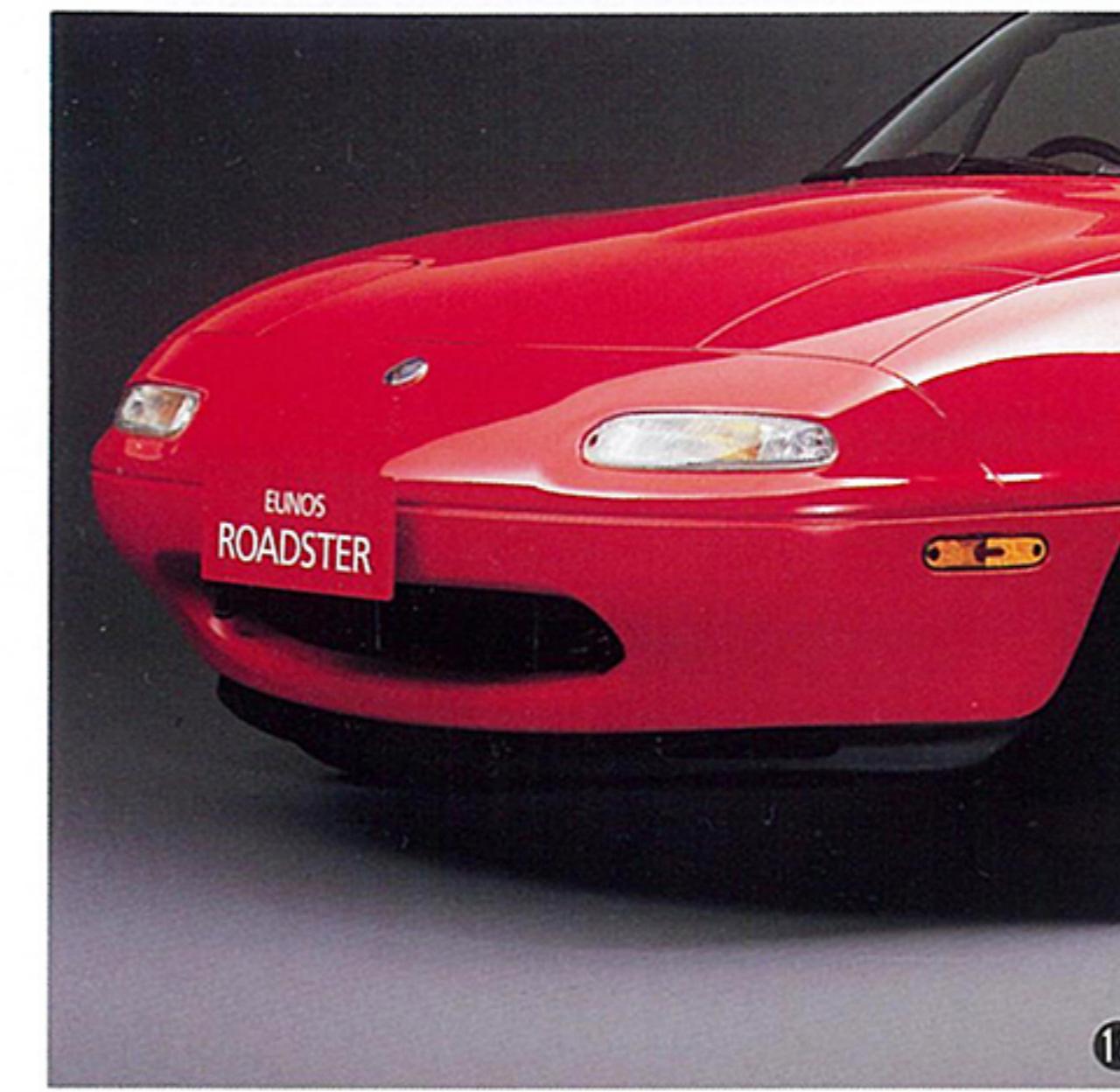
8



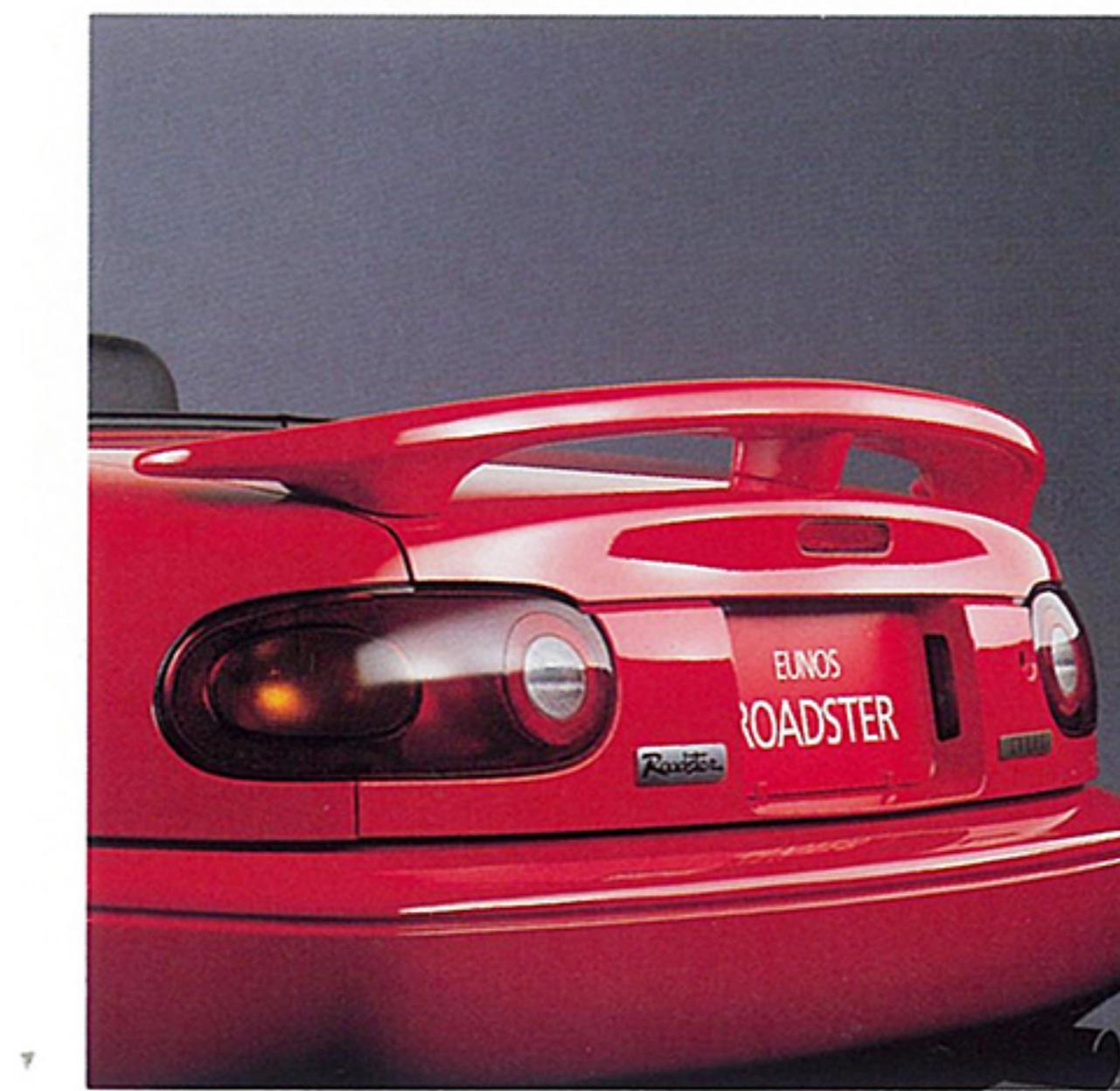
9



10



18



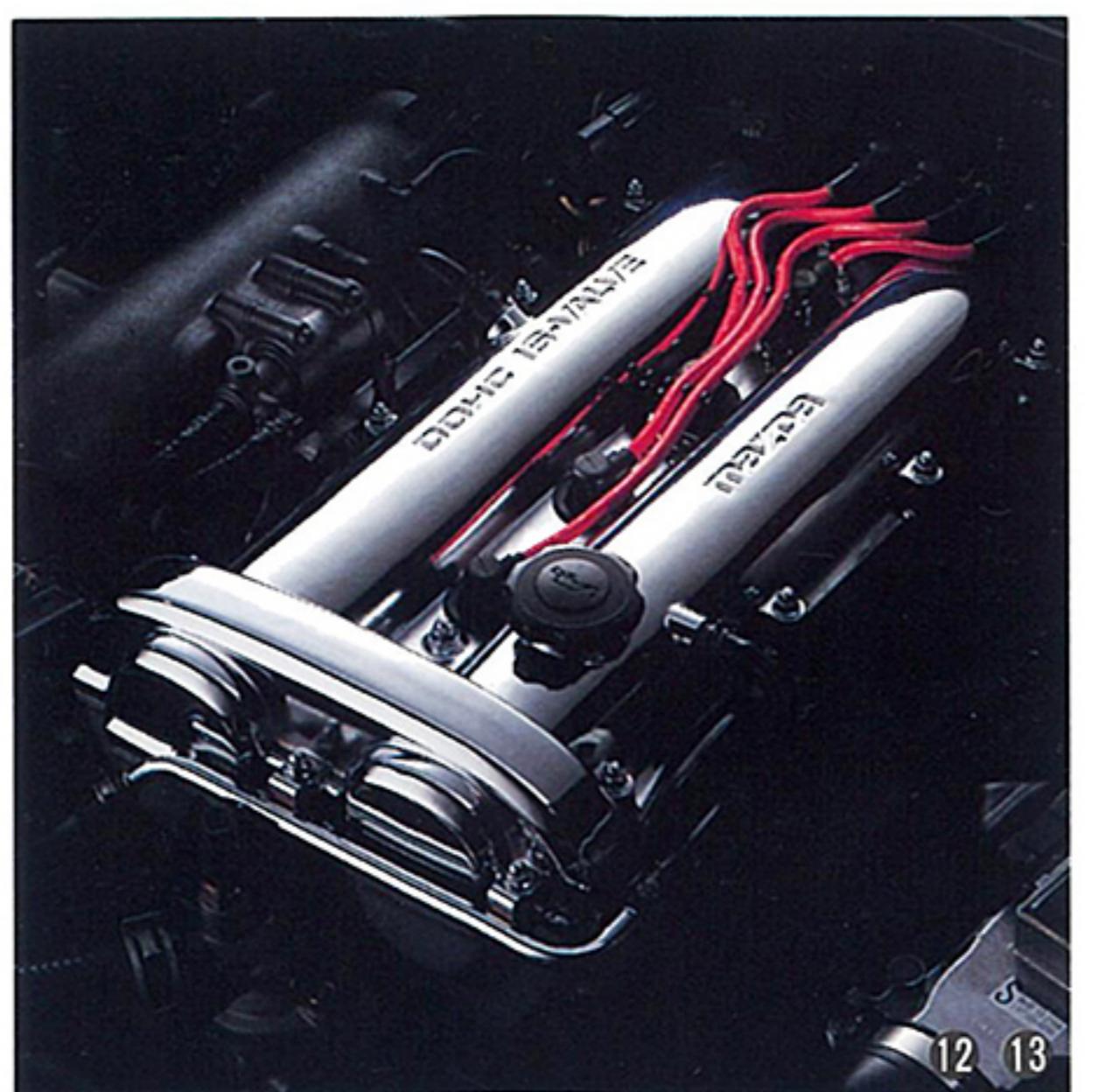
19



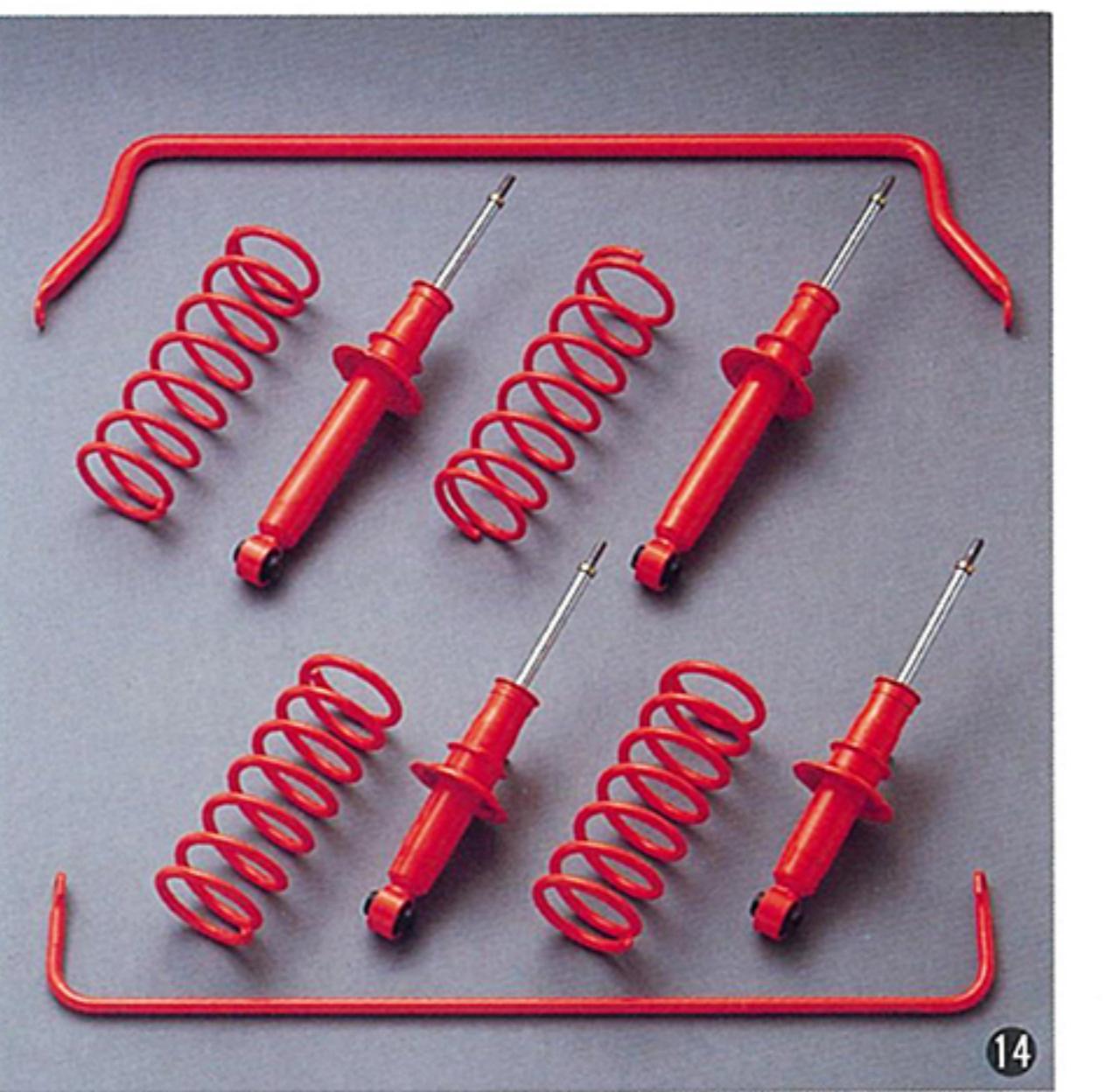
20



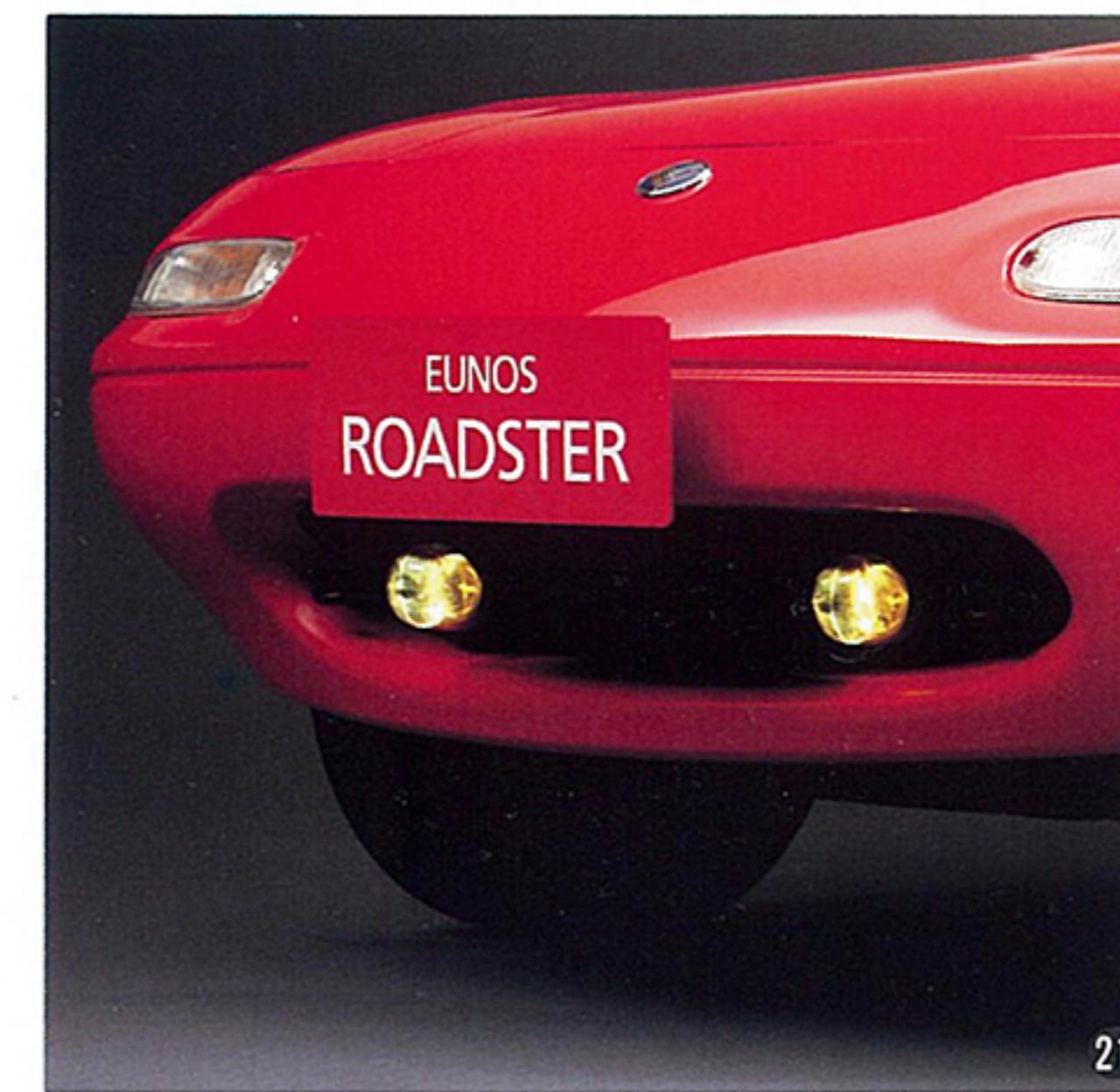
11



12



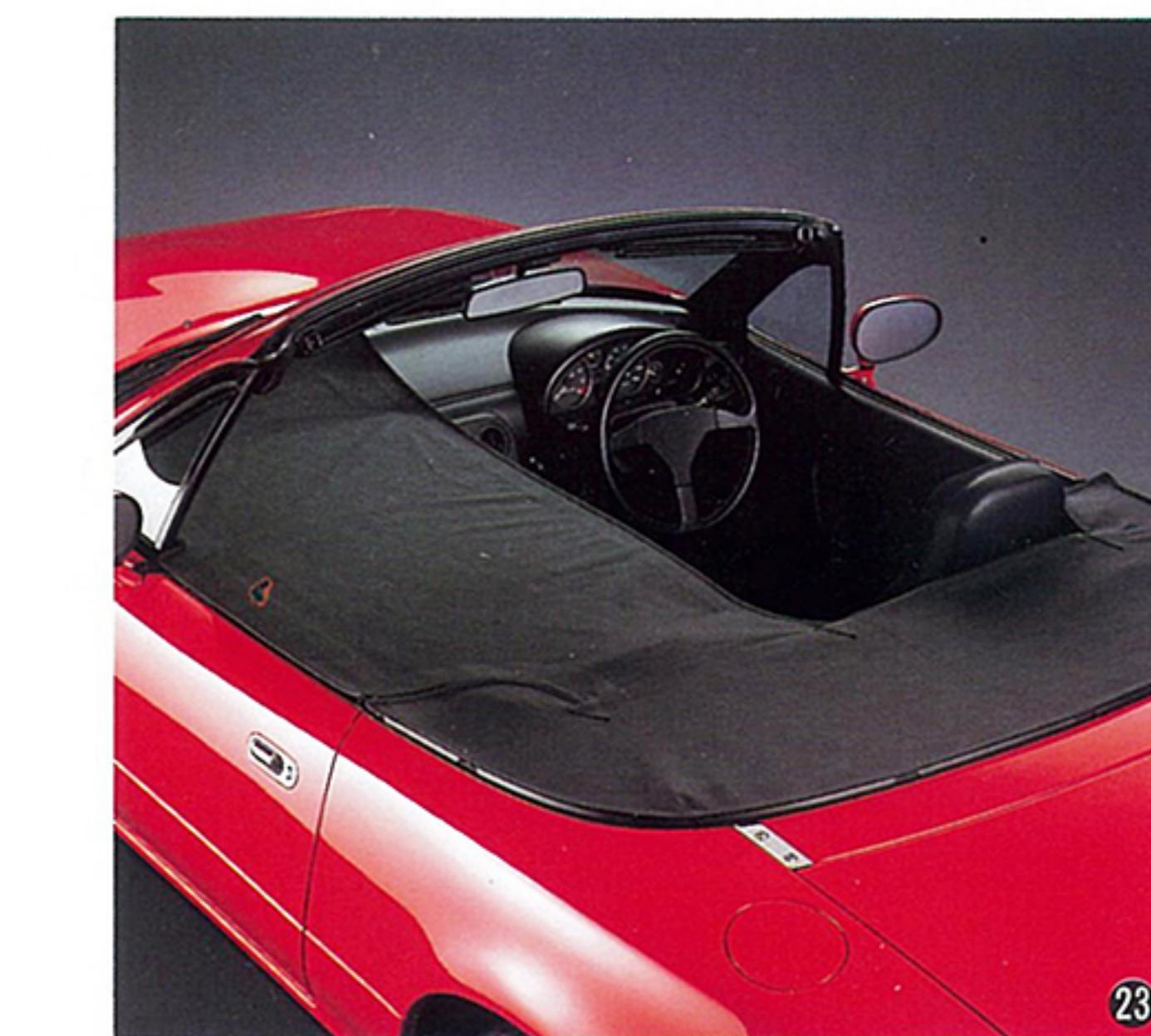
14



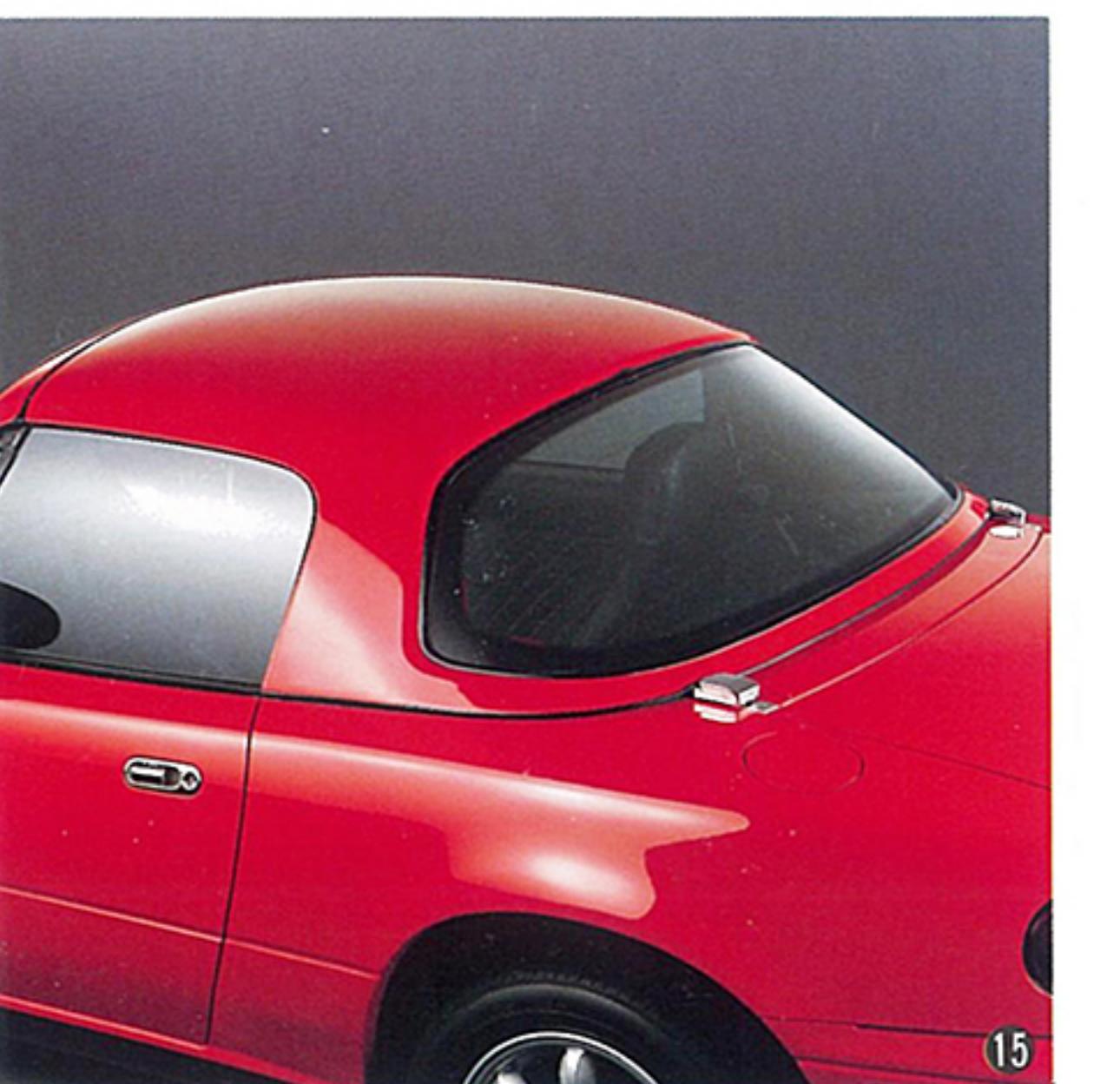
21



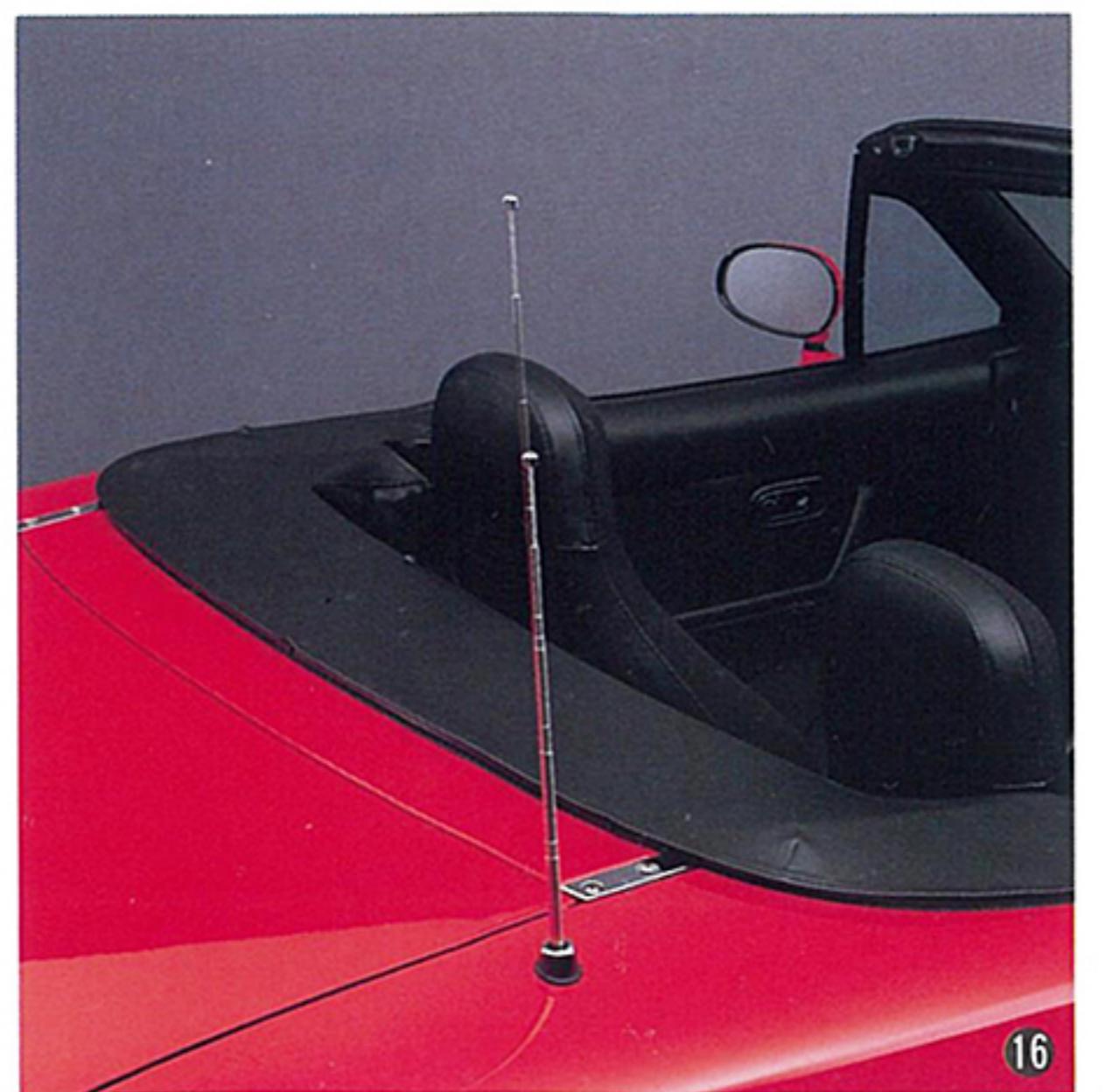
22



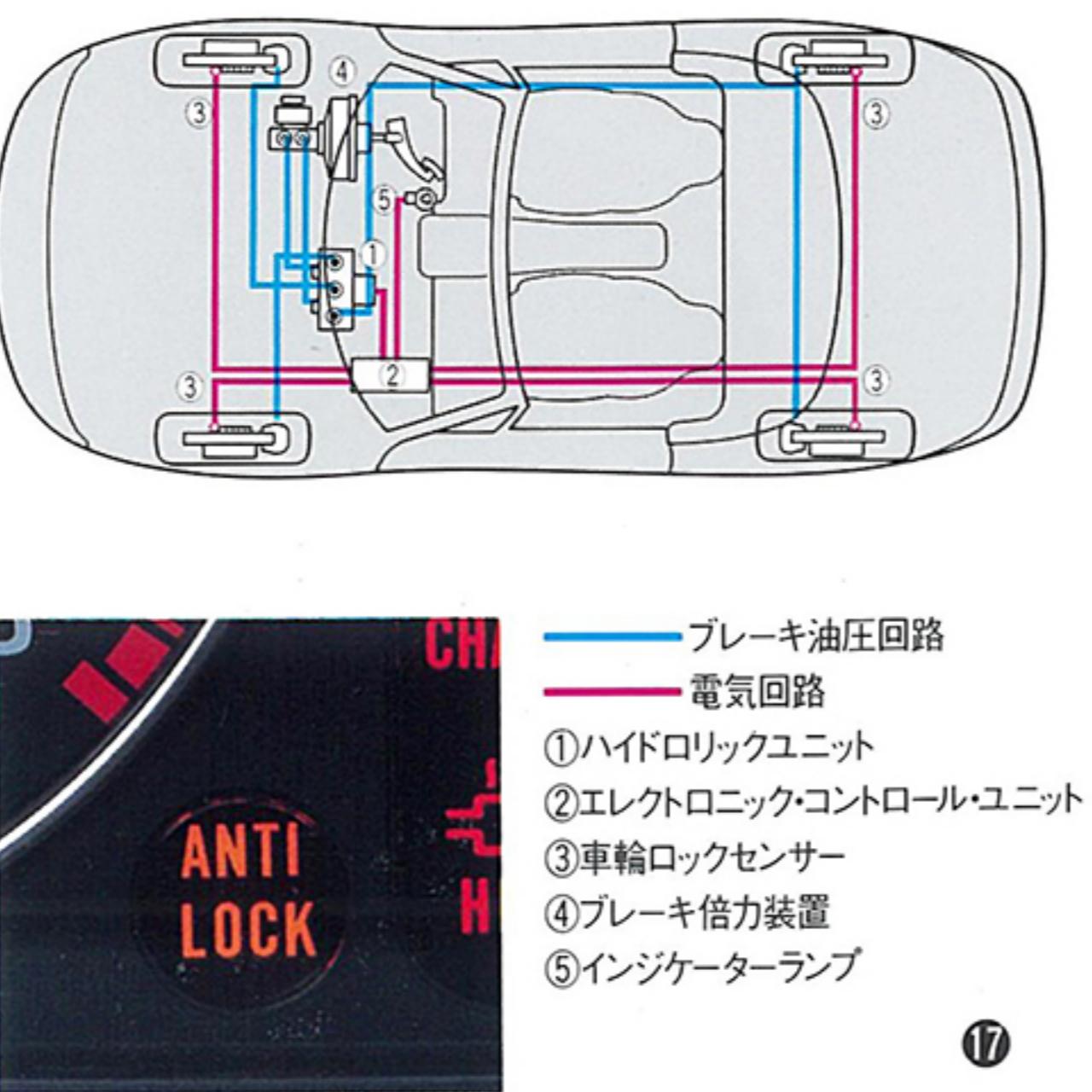
23



15



16



17



24

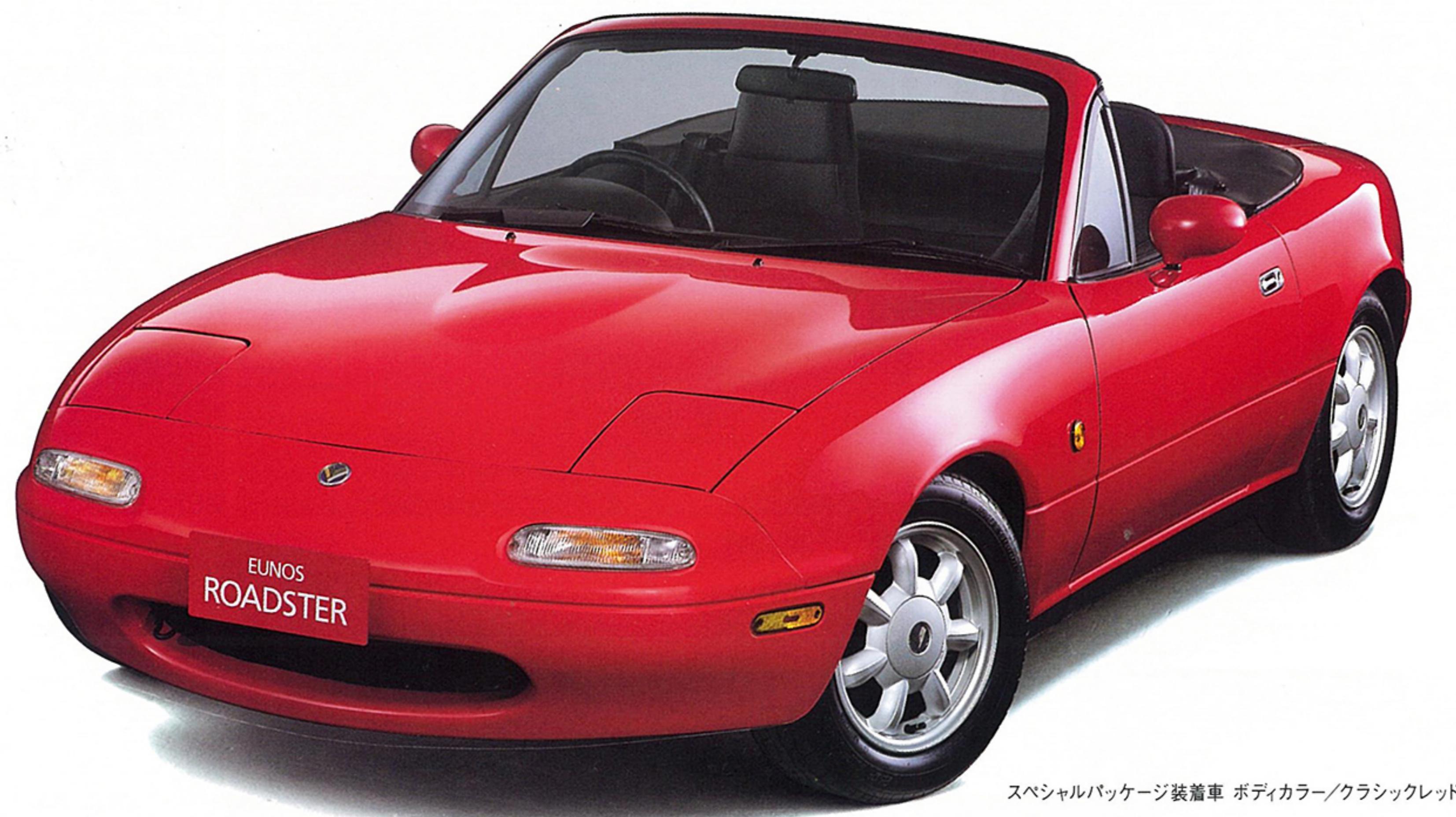


25



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、ディ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



専用ボディカラー“ネオグリーン”に加え、新色“ブリリアントブラック”的デビューで、味わい深さがいっそう増したユーノスロードスター“Vスペシャル”。タンカラーの本革シート。イタリア・ナルディ社製のウッドステアリング&5段マニュアルシフト・ノブ。CDデッキ、パワーステアリング、パワーウィンドー(運転席ワンタッチ機構付)、アルミホイールも標準装備だ。また、インストルメントパネル上面には、滑らかな感触のプロティン塗装を採用している。

V
—
SPECIAL

人馬一体を、味わい深くたしなむ。





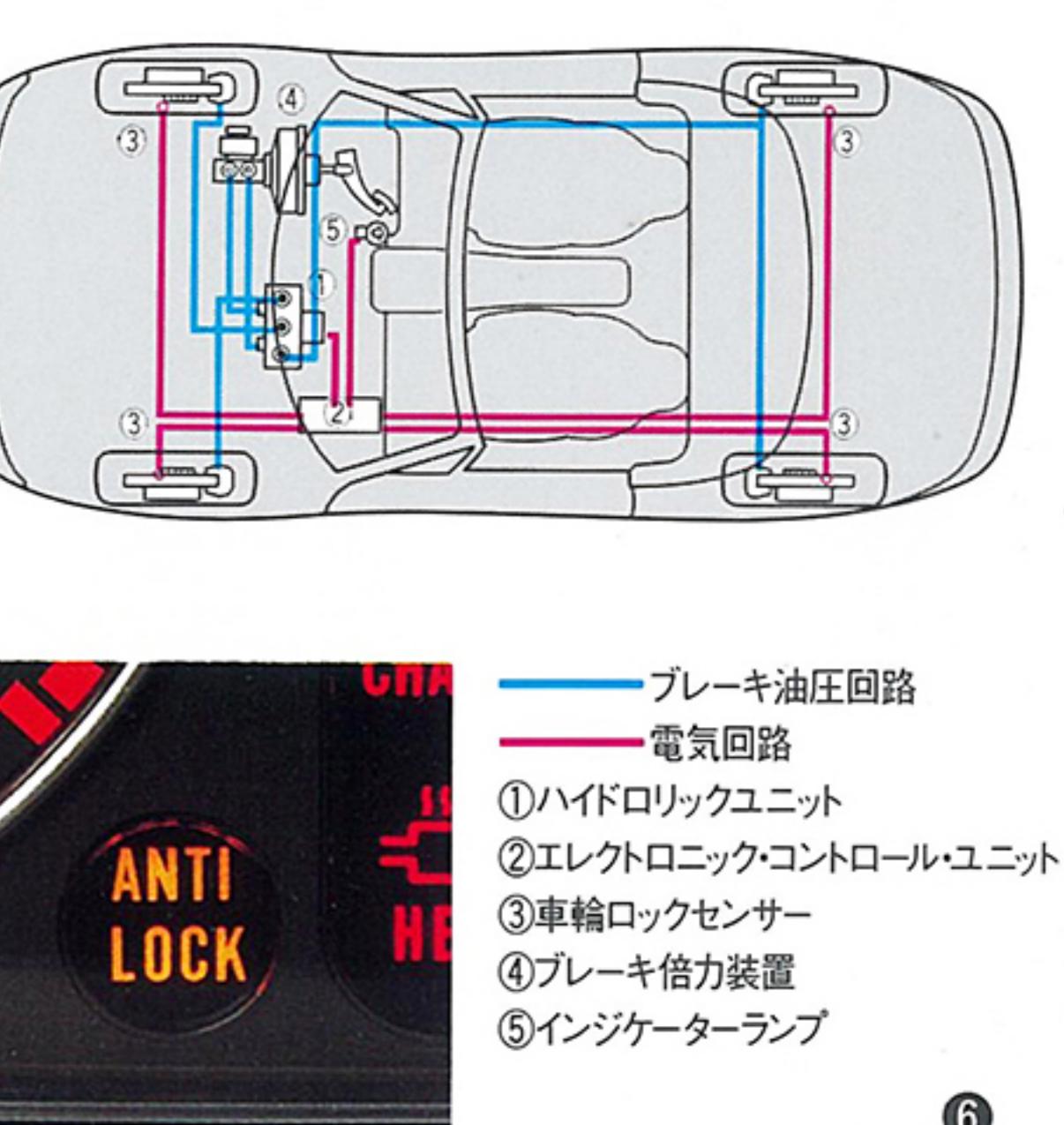
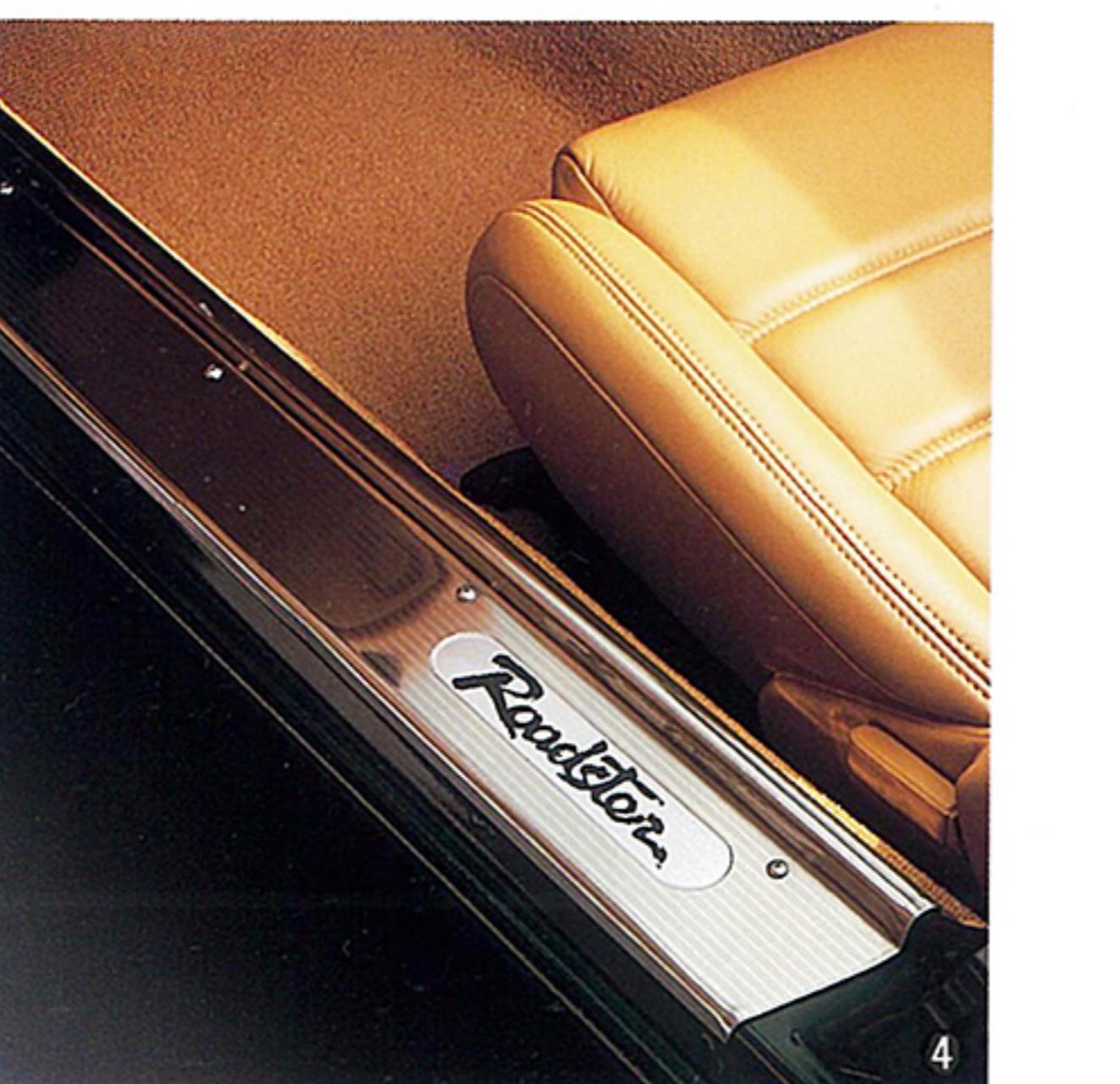
キャビンは、ドライバーとクルマの綿密な一体感をもたらすタイトなシーター。ショートストロークの5段マニュアルシフトレバー、ヒール&トウが容易なペダル配置などとともに、ダイレクトな操作フィールを提供。4段オートマチック車は、エンジンの専用チューンなどにより、ダイレクトで俊敏なレスポンスを実現している。

EQUIPMENT

- パワーステアリング ●パワーウィンドー(運転席ワンタッチ機構付) 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 ●本革製パケットシート ●CDデッキ ④ステンレス製スカッフプレート ●5.5-JJX14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) ●ハードサスケット ⑥4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム) ⑦熱線リアデフォッガー付ディッヂチャブルハードトップ(ネオグリーン)(ブリリアントブラック)



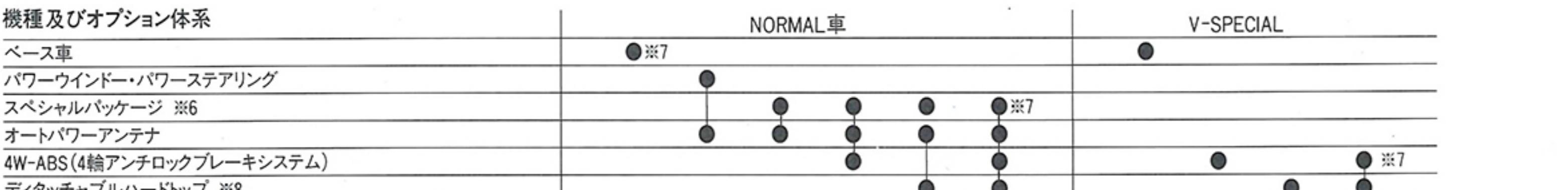
主要諸元	スペシャルパッケージ装着車	V-SPECIAL
ボディタイプ	2ドアオープン	
車名・型式	ユーノス・E-NA6CE	
エンジン	B6-ZE(RS)	
変速機形式・変速段数	マニュアル・5段 /オートマチック・4段	
寸法・重量		
全長 mm	3970	
全幅 mm	1675	
全高 mm	1235	
室内長 mm	935	
室内幅 mm	1320	
室内高 mm ≈1	1025	
ホイールベース mm	2265	
トレッド・前 mm	1405	
トレッド・後 mm	1420	
最低地上高 mm	140	
車両重量 kg ≈1	950(980) ≈2	950(980)
乗車定員 名	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 ℥	無鉛レギュラーガソリン・45	
■駆動装置		
クラッチ形式	乾燥板単板ディヤフラム式 (3要素1段2枚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	
信力装置形式	エンジン回転数感応型	
■サスペンション		
サスペンション・前後	ダブルウイングボーン式	
ショックアブソーバー・前後	筒型複数式	
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	ベンチレーティッドディスク	
主ブレーキ形式・後	ソリッドディスク	
信力装置形式	8インチ径真空倍力式	
■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アルミホイール	
	センターミニキャップ	
	応急用T115/70D14タイヤ(スチールホイール)	

※1: 内はオートマチック車の数値。
 ※2: ディ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。4W-ABS装着車の車両重量は20kg増となります。
 ※3: フィンダーミラー装着車も設定。

※4: オートマチック車のホイールは木製になりません。

※5: CDデッキ装着の場合はセンターコンソールポケットが装着できなくなります。

※6: 速度警報装置はショッピングオプション。



その他オプション

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
ハイデンションコード(レッド)

※6: スペシャルパッケージはパワーウィンドー・パワーステアリング、本革製ステアリング(MOMO製)、アルミホイール(5.5-JJ×14アルミホイール)がセットオプションにてお求めになれます。
 ※7: 5段マニュアル車のみの設定となります。
 ※8: ディ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。
 ■ショッピングオプションの詳細については、ショッピングカタログをご覧になるか、各ショッピング営業マンにお尋ね下さい。

■道路運送車両法による新型車届出書数値 ■燃料消費率は定められた条件のもとでの値です。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ってきます。■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」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同じ条件下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」よりもガソリン専用車で約15%ほど低い(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 ■撮影、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

○標準装備

▲ショッピングオプション

■エクステリア

リトラクタブルハロゲンヘッドライト

フロント安全合せガラス

ファイン付バイオブレード(運転席)

ハイマウントストップランプ

ロッカーパーツ・ピッチ塗装

カラードアミラー ≈3

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

ホイール・ウッド(NARDI)

木製シフトパッド(NARDI) ≈4

木製・バギ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)

置針式フルエルメーター

間欠式ワイパー

キー付グローブボックス

CDデッキ ≈5

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

オートパワーアンテナ

4段階調整式空調ファンスイッチ

サイドスター

■インテリア

内装色 ブラック

シート タン

シート 潜水加工クロス製パケットシート

シート 本革製パケットシート

パワーウィンドー(運転席・助手席)

ギー付コントロールボックス

トランクリップオーブナー

フューエルリッドオーブナー

照明付アッシュレイ

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

デンションリリーバー付ELR3点式シートベルト

センターコンソールボケット

シートバックボケット(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ィ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)

リアパフォーマンスバー

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

応急用T115/70D14タイヤ(スチールホイール)

■

3: フィンダーミラー装着車も設定。

4: オートマチック車のホイールは木製になりません。

5: CDデッキ装着の場合はセンターコンソールポケットが装着できなくなります。

6: 速度警報装置はショッピングオプション。

7: 5段マニュアル車のみの設定となります。

8: ディ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。

■

速度警報装置はショッピングオプション。

■

ショッピングオプション。

■

ショッピングカタログをご覧になるか、各ショッピング営業マンにお尋ね下さい。

■

道路運送車両法による新型車届出書数値 ■燃料消費率は定められた条件のもとでの値です。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ってきます。■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」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同じ条件下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」よりもガソリン専用車で約15%ほど低い(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 ■撮影、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。

■

</

安全は私達の願い
安全速度で安心運転、シートベルトも忘れずに。

E u n o s