

EUNOS ROADSTER

EUNOS

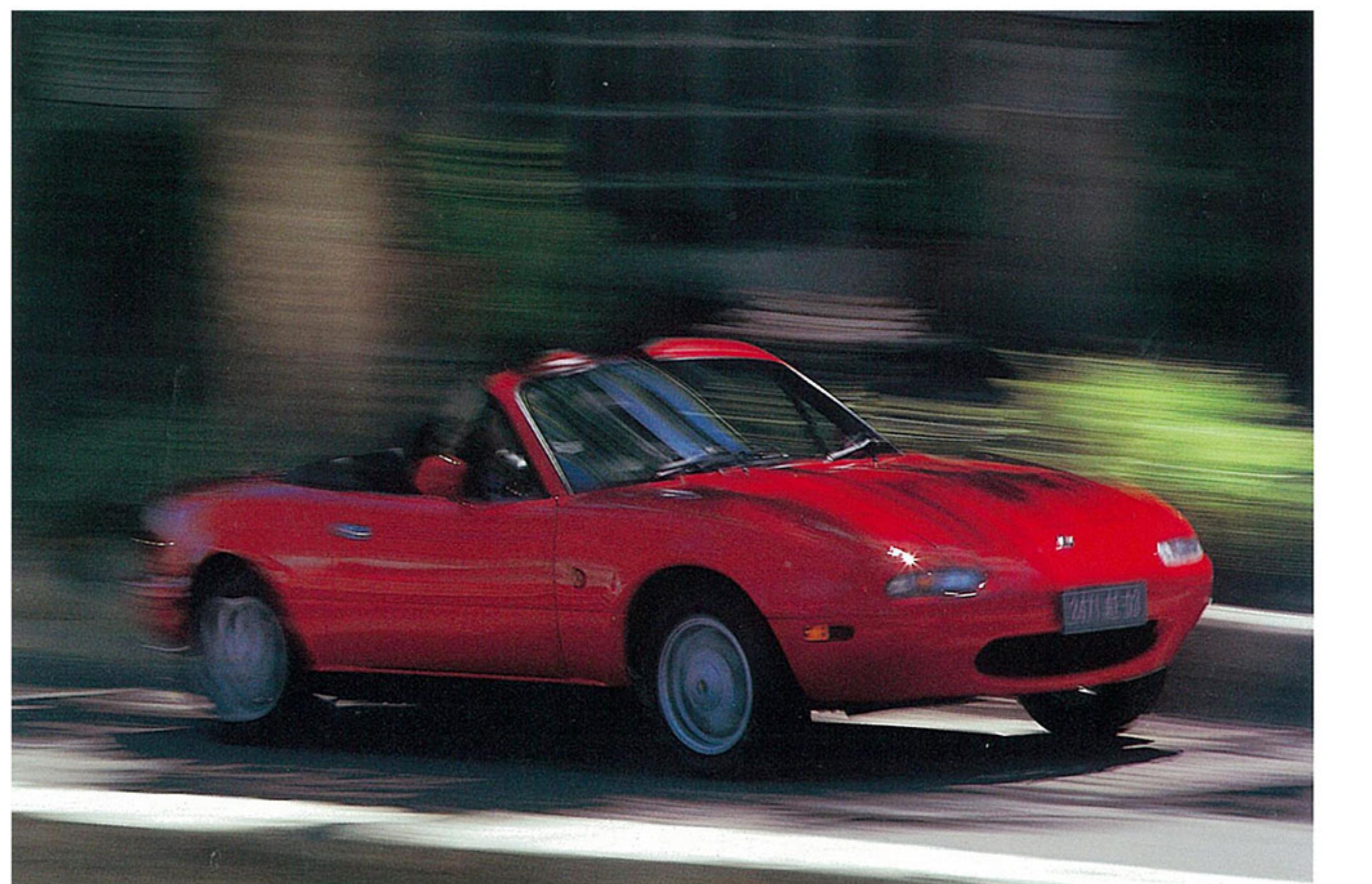


ときは重なり、ゆめは深まる。

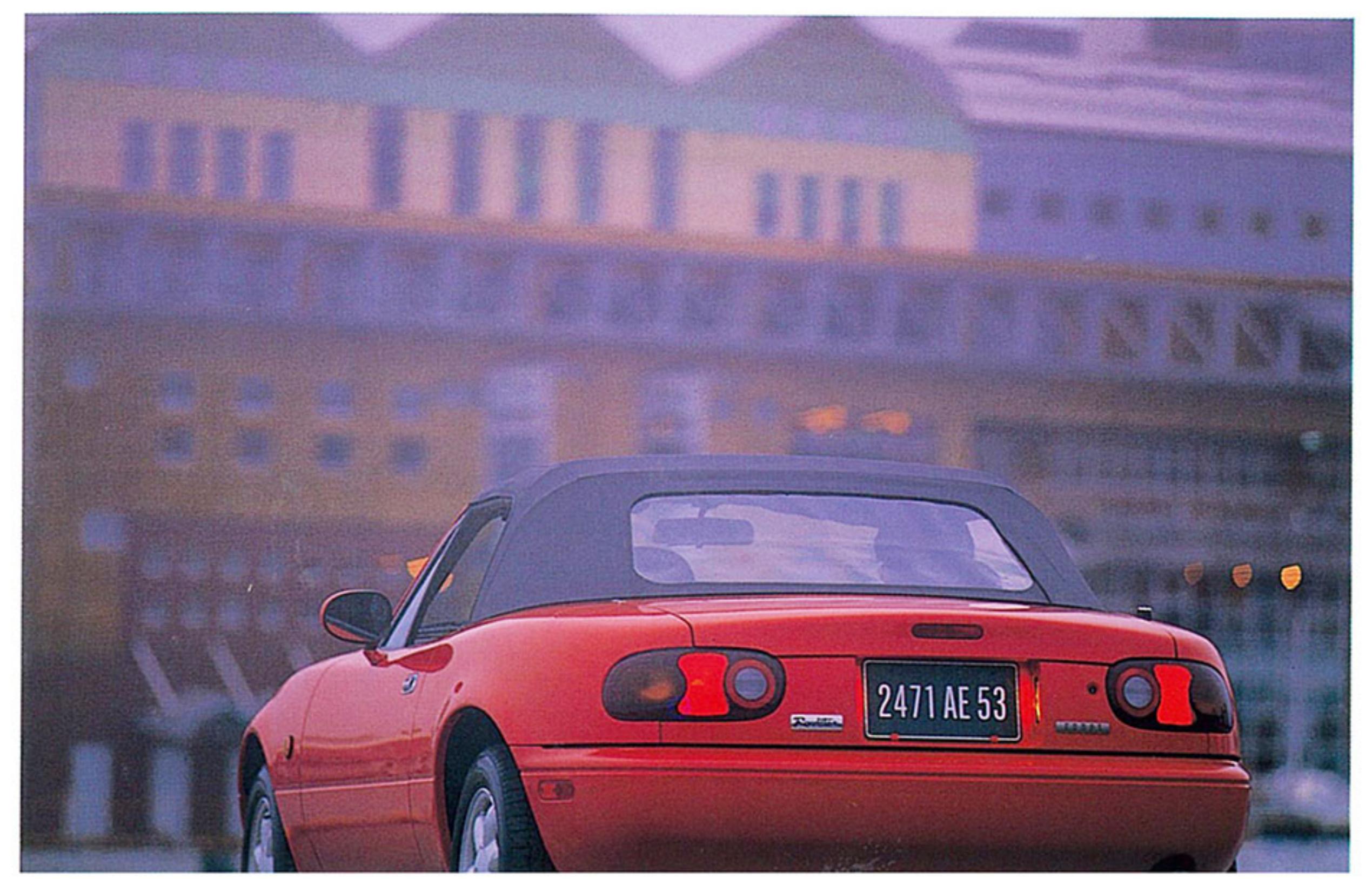
ときが流れ、時代が移り変わっても、はじめて出会った日のときめきが色あせない。いま、だれもが求めているのは、そんな満足感。ユーノスロードスターに乗るドライバーが、みんないきいきと輝いて見えるのも、このクルマとの満ち足りた関係を軽やかに楽しんでいるからに違いない。ユーノスロードスター。基本は小振りなオープンボディ、乗る人を心地よく包むタイトな2シーター、高回転指向1600DOHC、FR。機械であることを超え、心の通いあつた馬を操るように駆ける「人馬一体感」の楽しさを純粹培養した、新時代のライトウェイスポーツだ。そしていま、生まれながらのダイレクトなハンドリングフィールをさらに研ぎ澄ました“Sスペシャル”、デビュー。それは、オーセンティックな味わいを磨き込んだ“Vスペシャル”に続く、ユーノスロードスターの新しいときめき。夢は、じっくりと歳月を重ねていくほどに深まり、形をなしていく。人とクルマの永くしあわせな関係は、そうして育まれるのだ。







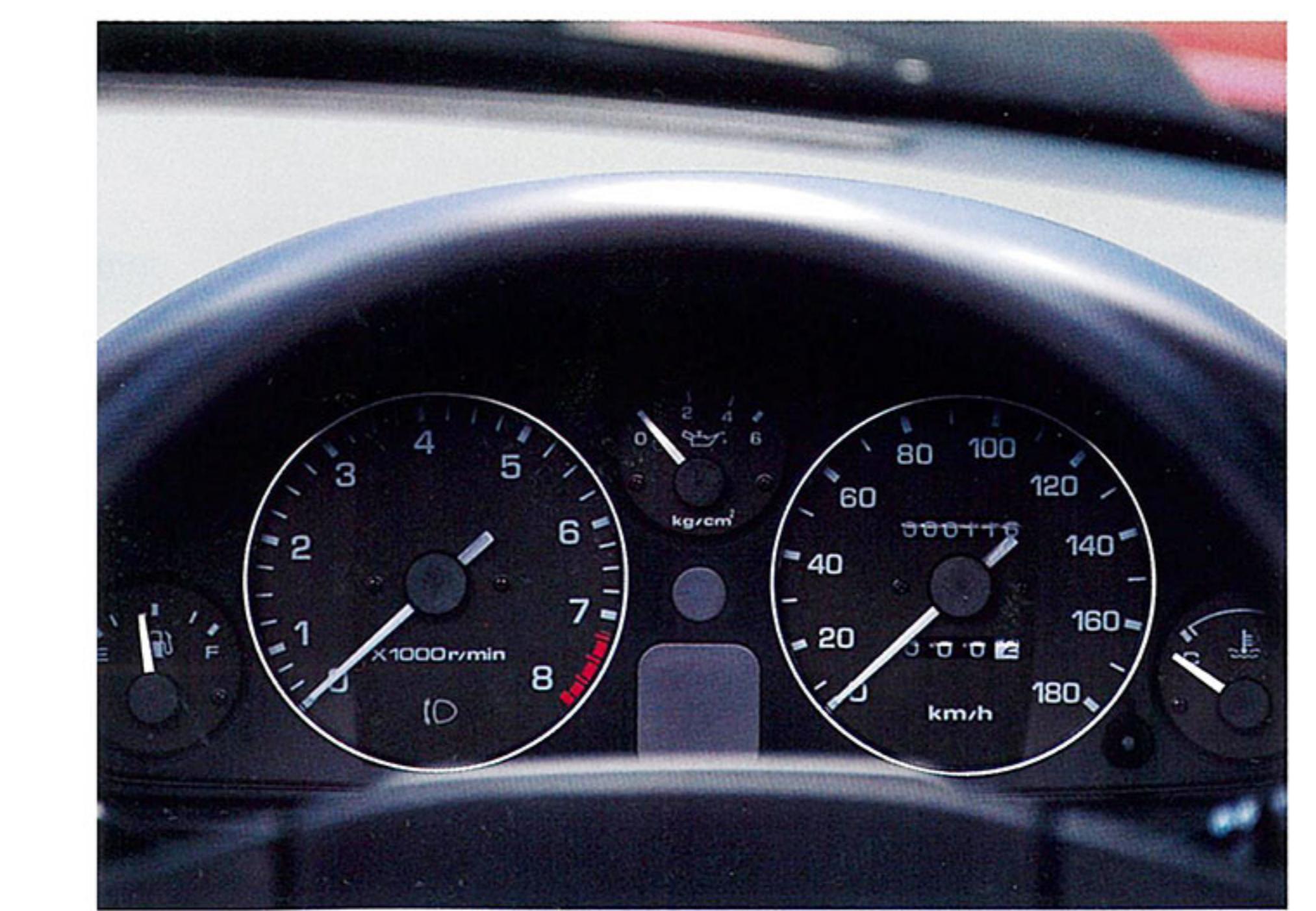








スペシャルパッケージ、SRSエアバッグシステム*装着車。(SRSエアバッグシステムは、4W-ABS、ディッシュチャブルハードトップとセットでオプション。) エアコンはショップオプション。



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。



人馬一体、ということ。

馬の力をフルに引き出すため、愛情と努力を惜しみなく注ぐ乗り手。乗り手の心身の動きを直感して反応し、彼とともに思いのままに大地を駆けめぐる馬。乗り手と愛馬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だ。「人馬一体」というキーワードは、開発陣のそうした思いから生まれた。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少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、タイトな2シーター。すべては、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」。ステアリングを握れば、その思いは理屈を超えて伝わってくる。

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。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た。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、シフトの剛性も実際に高いものとなった。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。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、排圧が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。

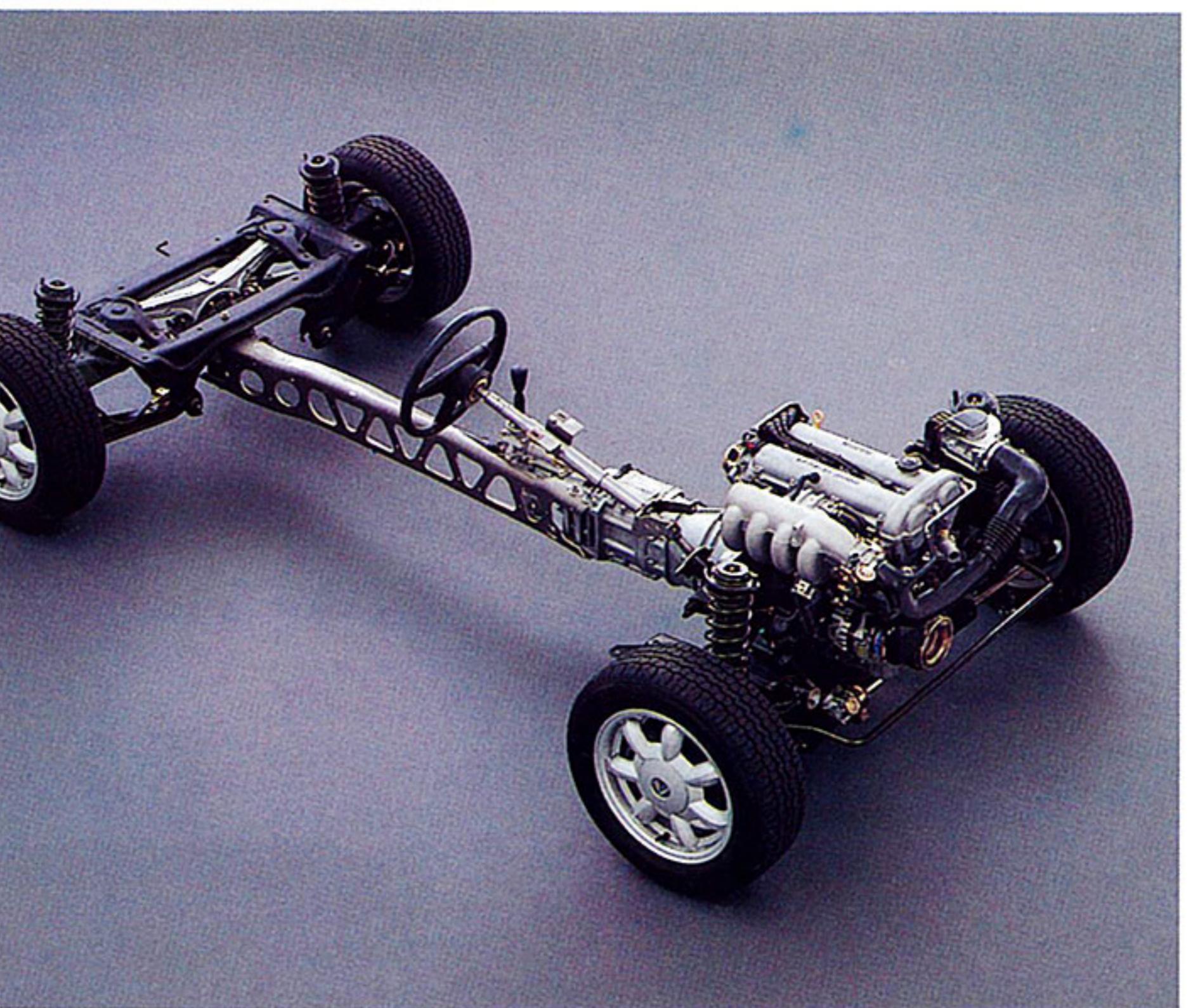
サスペンションは、路面に対するタイヤのジオメトリーをつねに適正に保つ4輪ダブルウィッシュボーンだ。フロント/リアとも、アッパー・アーム/ロア・アームを高剛性クロスメンバーに結合して横剛性を確保し、キャスター、キャスターなどのアライメント精度をアップ。特に、リアに装着したパフォーマンスバーが、クロスメンバーの剛性を高め、操舵に対するリアタイヤの追従性を向上させている。高G領域まで、ハンドリングの正確さを維持する。そして、対地キャンバー角ゼロをターゲットとする設計などにより、「パワースライド」も積極的に楽しめるコントローラブルな限界特性と、通常走行域でもきわめてクイックに応答するリニアなハンドリン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

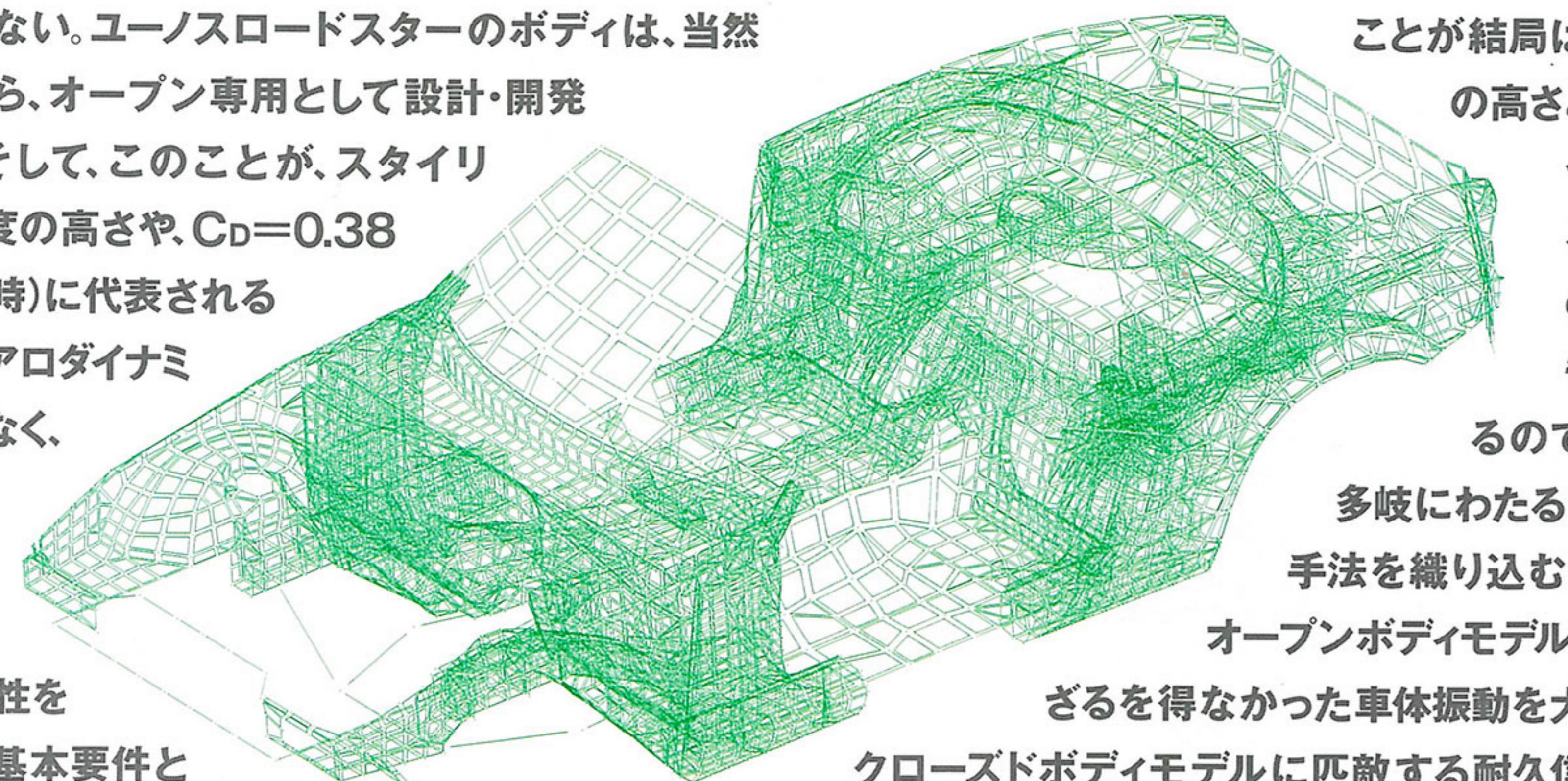
タイヤは、一般的な同サイズのタイヤに比べ、約1kgもの軽量化を果たした185/60R14 82Hスチールラジアル。ユーノスロードスターの走行特性に合わせて専用設計し、操縦安定性と乗り心地の高度なバランスを図った。さらには、トレッドパターンにも独自のデザインを与えて、軽快なオープンボディとのマッチングを追求しているのも、徹底したこだわりのひとつである。



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素となつたのである。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



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。

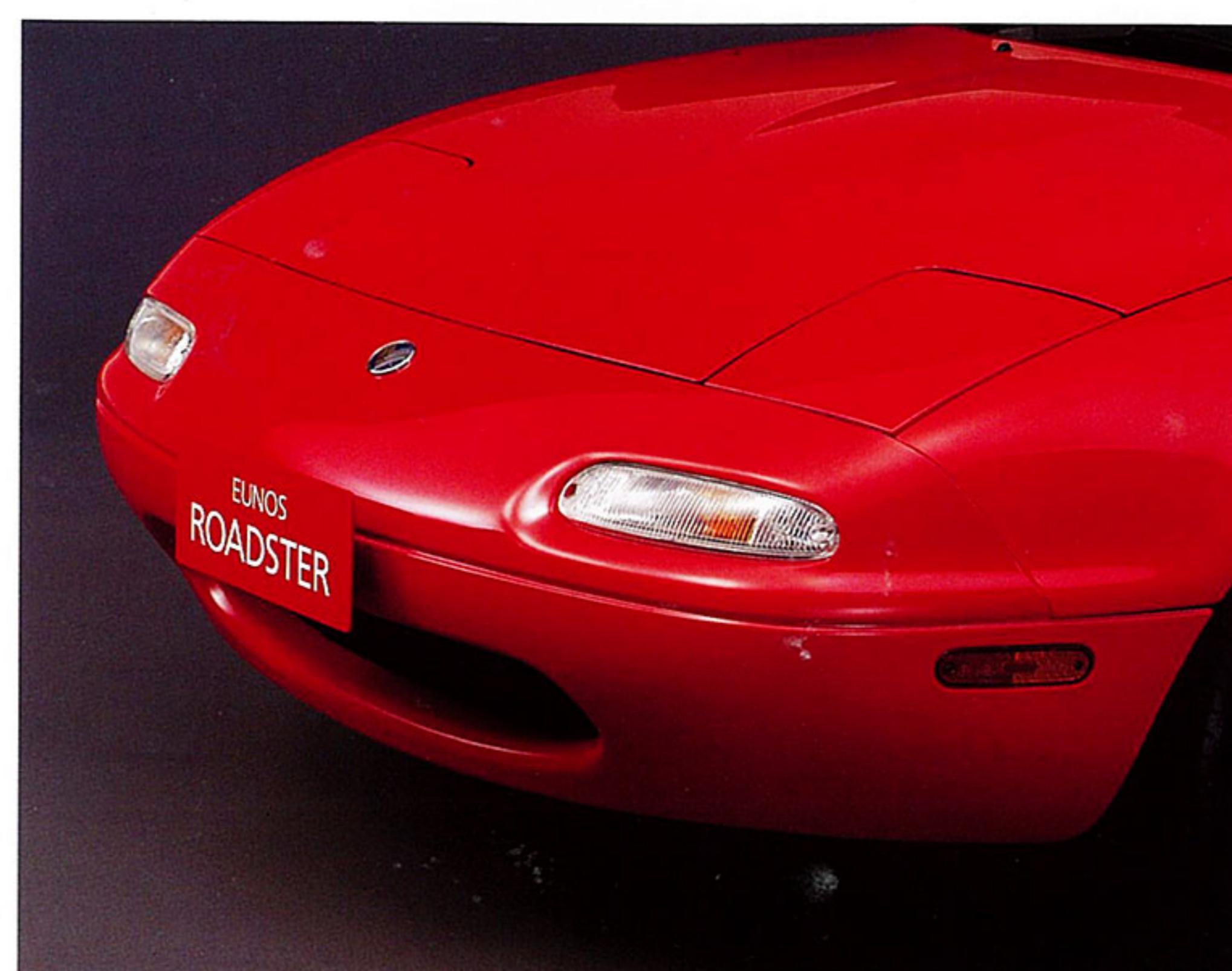
ゼイ肉をそぎ落とし、ウェイトをできるかぎり軽くするため、ユーノスロードスターには、さまざまな手法を取り入れた。その筆頭がアルミ製コンポーネントの多用である。ボンネットフード、オイルパン、シリンダーヘッドカバー、インテークマニホールド、トランスミッションケース、デフマウントメンバー、デフケース、P.P.F.(パワープラントフレーム)。ラジエーターはアルミ+樹脂。ちなみに、ボンネットフードをアルミ製とすることで、スチール製に比べ、約7kgもの軽量化を実現している。また、排気系には、マニホールドからテールパイプまですべてステンレスを採用。そして、コンピューター解析技術によって得た高いボディ剛性を支援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

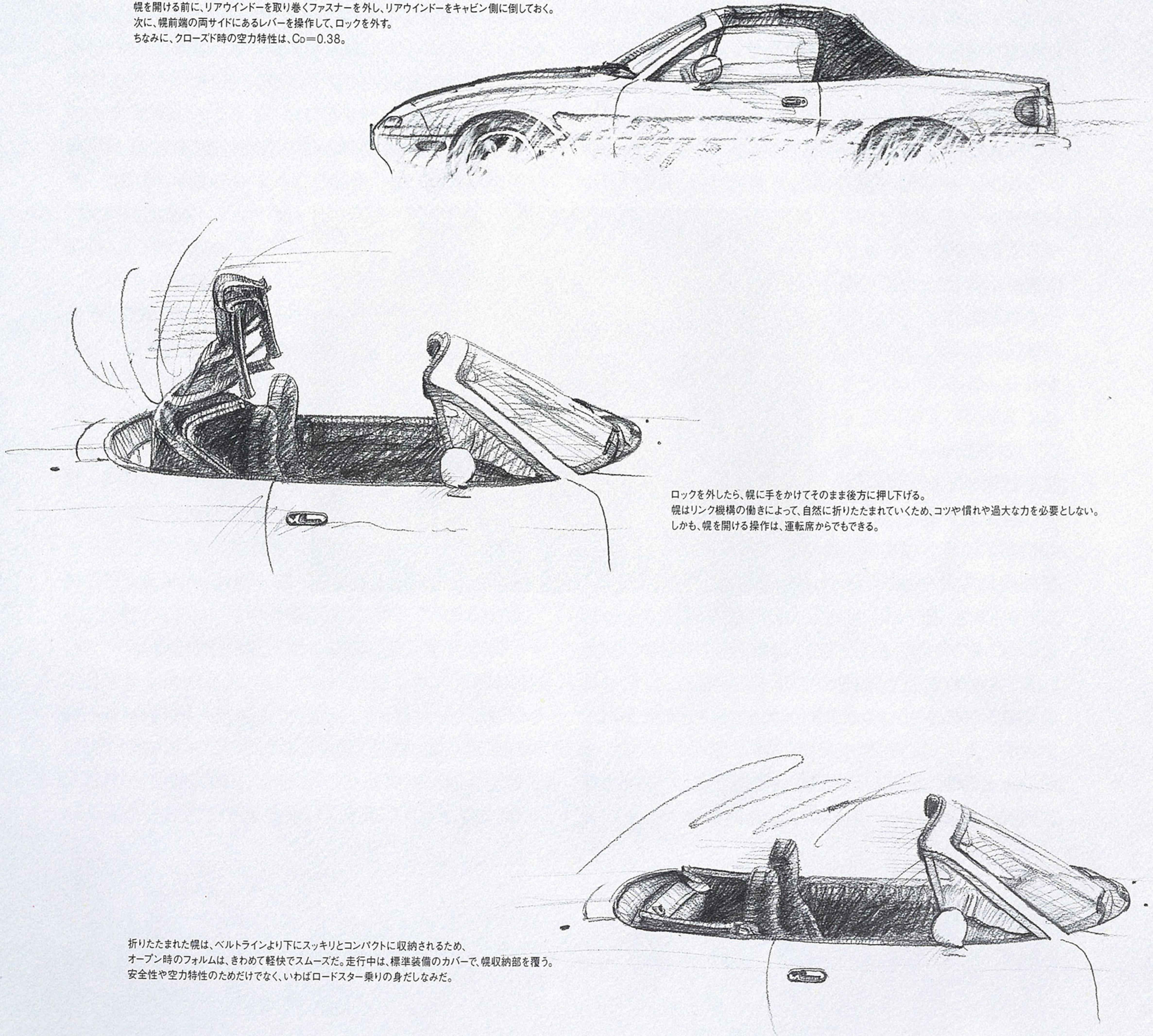
小に抑えているのだ。こうしたクルマ全般にわたるトータルな軽量化と、低重心化を含めた適正なレイアウトによって、ユーノスロードスターは、2名乗車時で50:50の理想的な前後重量配分を達成。ステアリングの操作に応じて、俊敏に即座にレスポンスするすぐれた回頭性を実現している。スペックのための軽量化ではなく、走りのための軽量化。だから、身のこなしが軽くなる。



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、レバービー比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おり、^{※1}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

^{※2}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

^{※3}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、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。

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。



人馬一体を、味わい深くたしなむ。

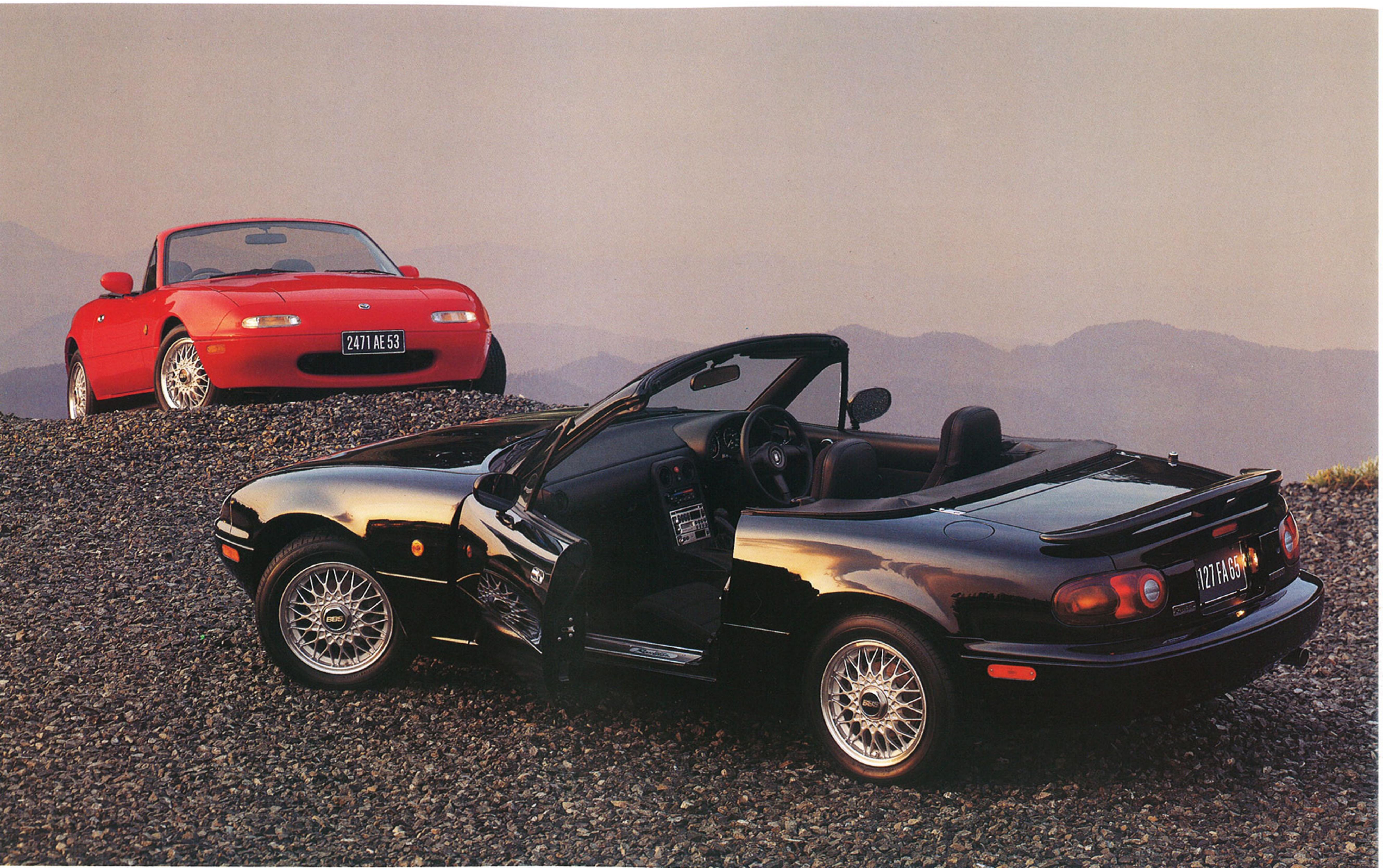
落ち着きあるオーセンティックな味わいのユーノスロードスター“Vスペシャル”。つややかな色合いのボディカラー、ネオグリーン&ブリリアントブラック。タンカラーの本革シート。イタリア・ナルディ社製のウッドステアリング&5段マニュアルシフト・ノブ。CDデッキ、パワーステアリング、パワーウィンドー(運転席ワンタッチ機構付)、アルミホイールも標準装備だ。また、インストルメントパネル上面には、滑らかな感触のプロテイン塗装を採用している。

V
SPECIAL



キャビンは、ドライバーとクルマの緊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。

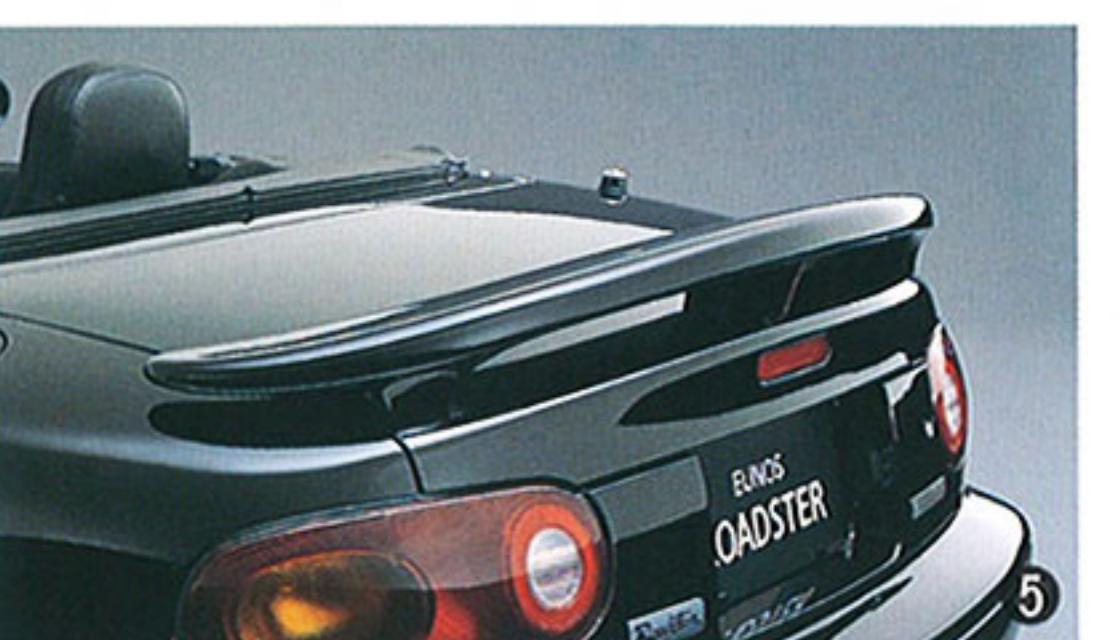
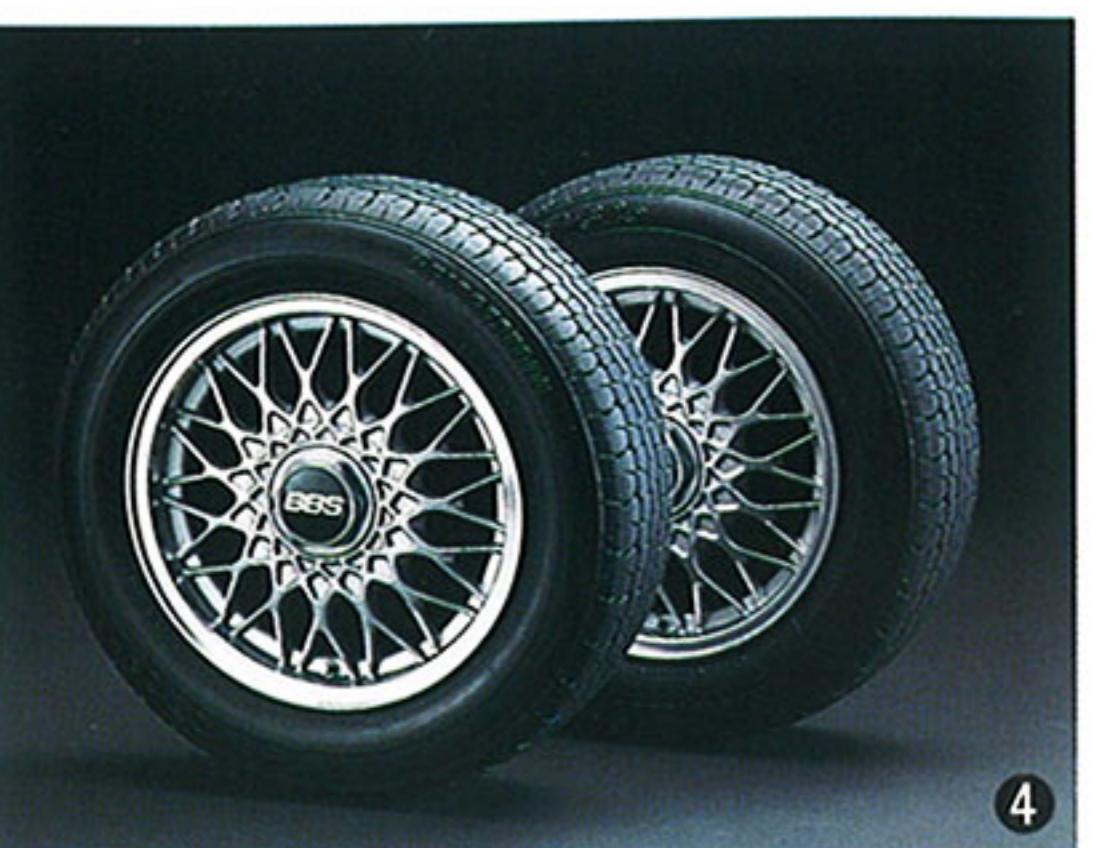




ダイレクトハンドリングに浸る。

愛馬と心を通いあわせて駆けるような「人馬一体感」を、さらにシューに研ぎ澄ましたユーノスロードスター“Sスペシャル”。ハンドリング性能重視のファインチューニングに徹した、アドバンテージバージョンだ。そして、品質にこだわったイタリア・ナルディ社製の本革巻きステアリング&シフト・ノブ、スカッフプレート&キックプレート。パワーステアリング、パワーウィンドー*も装備。Sスペシャル。走りがもっと深く、熱くなる。

S.
Special



ハンドリングアドバンテージ。

Sスペシャルのメインメニューは、ドイツ・ビルシュタイン社と共同開発のダンパーを主体とする専用サスチューン、フロントサスタワーバー、BBS社製の軽量アルミホイール、リアスポイラーなどによる操縦性能のさらなる練磨。これにより、ユーノスロードスターの中でも、とりわけ俊敏なダイレクトハンドリングを実現した。そして、センソリーサウンドシステムをオプションで用意した。これは、シートに組み込んだトランステューザー(振動板)が重低音を振動に変換して体に伝え、オープン時でも迫力に満ちた重低音を提供するテクノロジー。ひときわクリアな高音を再生するドアトリム部の高性能ツイーターと相まって、リスナーをつねにダイナミックなサウンドで包み込む。

EQUIPMENT

①本革巻きステアリングホイール&シフトノブ(NARDI)②フロントサスタワーバー③ビルシュタイン社製ダンパー④6-JJ×14アルミホイール(BBS)⑤リアspoiler⑥ステンレス製スカッフプレート

OPTIONS

⑦センソリーサウンドシステム[FM/AM電子チューナー付カセットテッキ+CDデッキ、スピーカー「ウーハー×2、ツイーター×2」、ヘッドレストスピーカー×4、トランステューザー(振動板)×2]

EQUIPMENT



PHOTO:S-SPECIAL

ユーノスロードスターは、走る楽しさの基本となる安全性能の高度化にも余念がない。例えば、ドア内部に装着したサイドインパクトバーは、万一の際に側方からの衝撃がキャビンに伝わることを効果的に抑制する。また、シートをはじめとするインテリアには難燃素材を多用。4W-ABS^{※1}、SRS^{※2}エアバッグシステムも用意している。そして、クルマと積極的にふれあうよろこびを広げるオプション&ショップオプション。人馬一体感の楽しさを発見していくなかで、自分ならではのテイストを造りあげていくために活用したい。

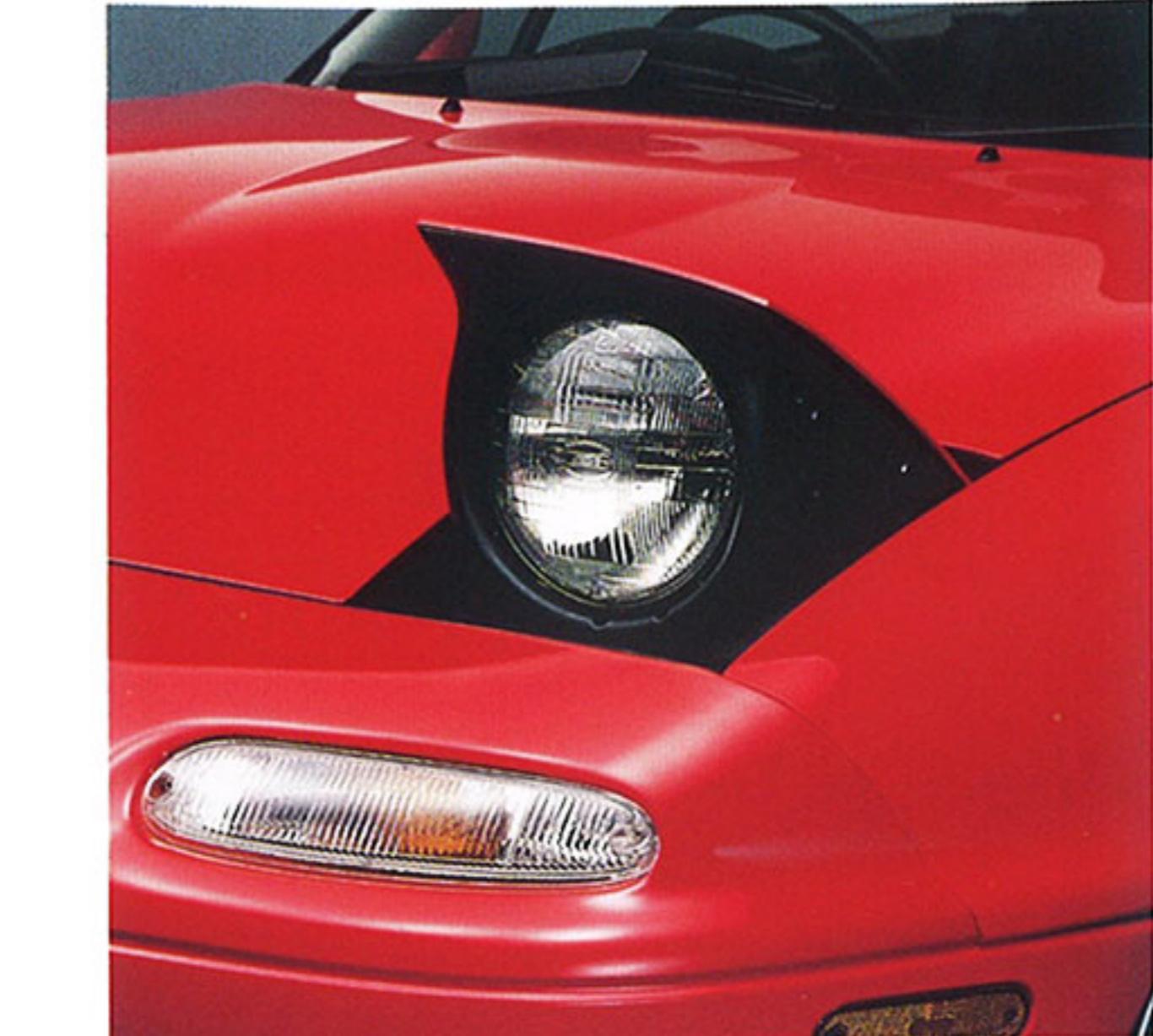
安心と味わいのアイテム。



PHOTO: NORMAL、SRSエアバッグシステム装着車



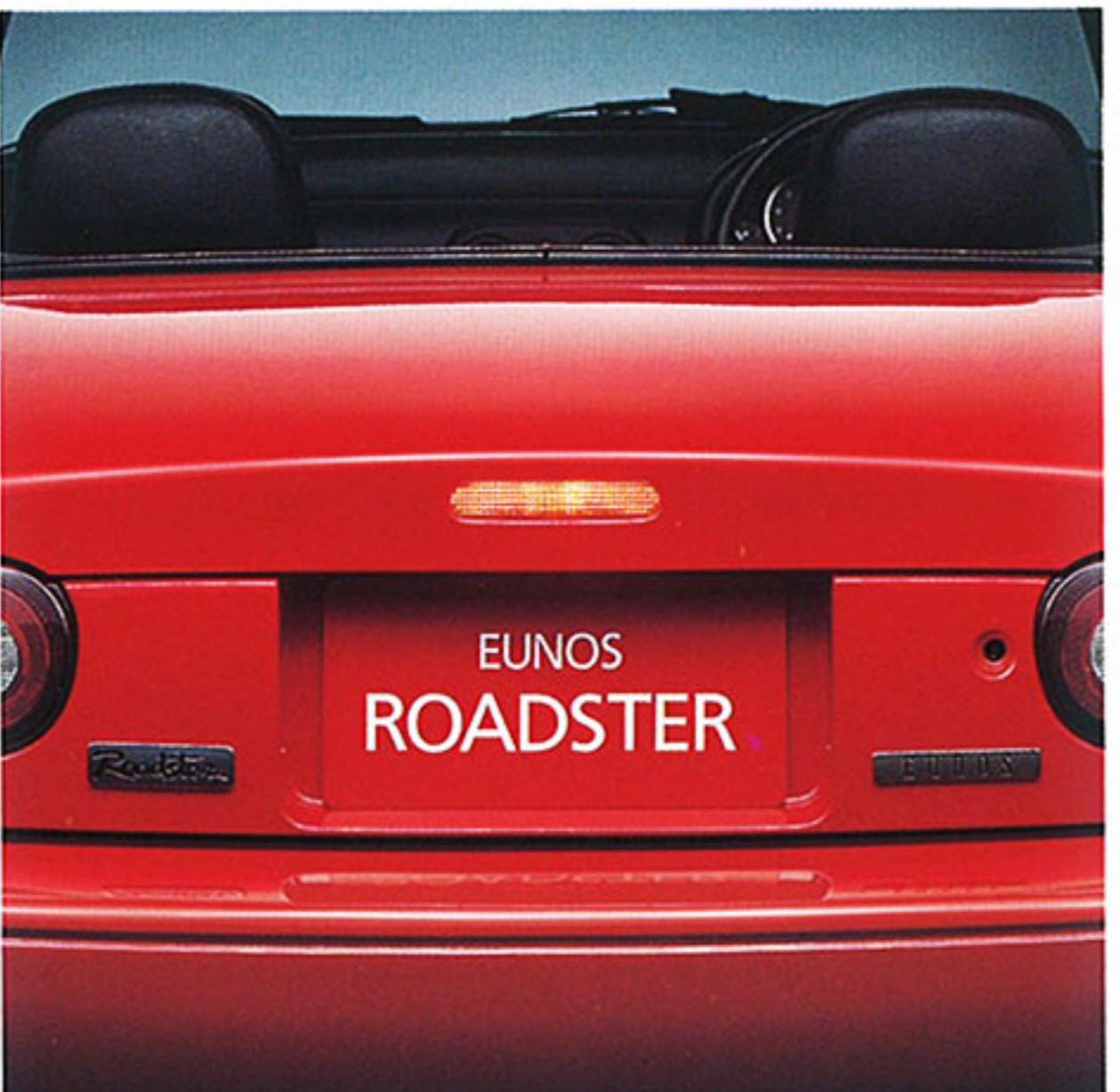
サイドインパクトバー



リトラクタブルハロゲンヘッドライト



コンバーチブルトップ



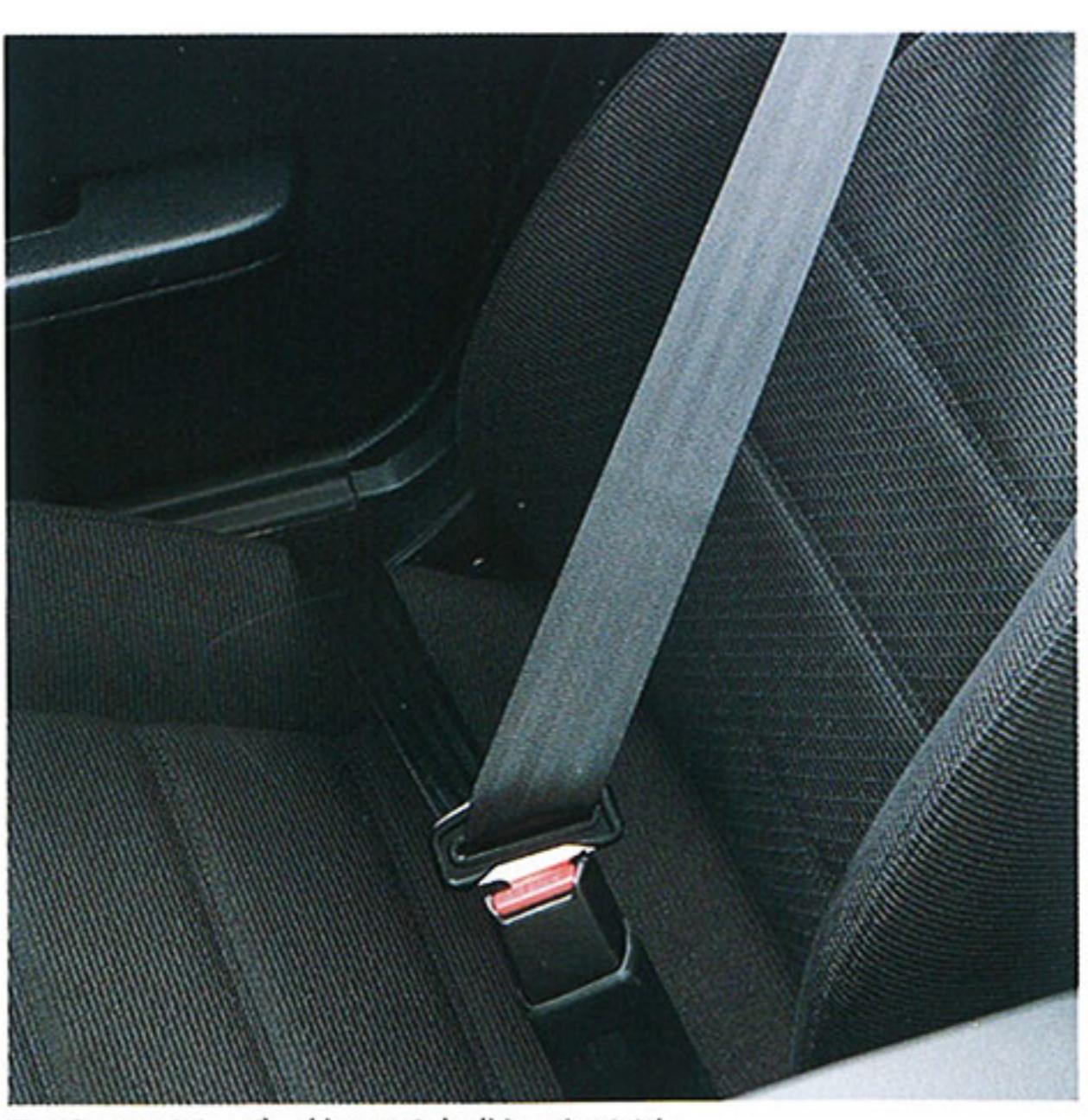
ハイマウントストップランプ



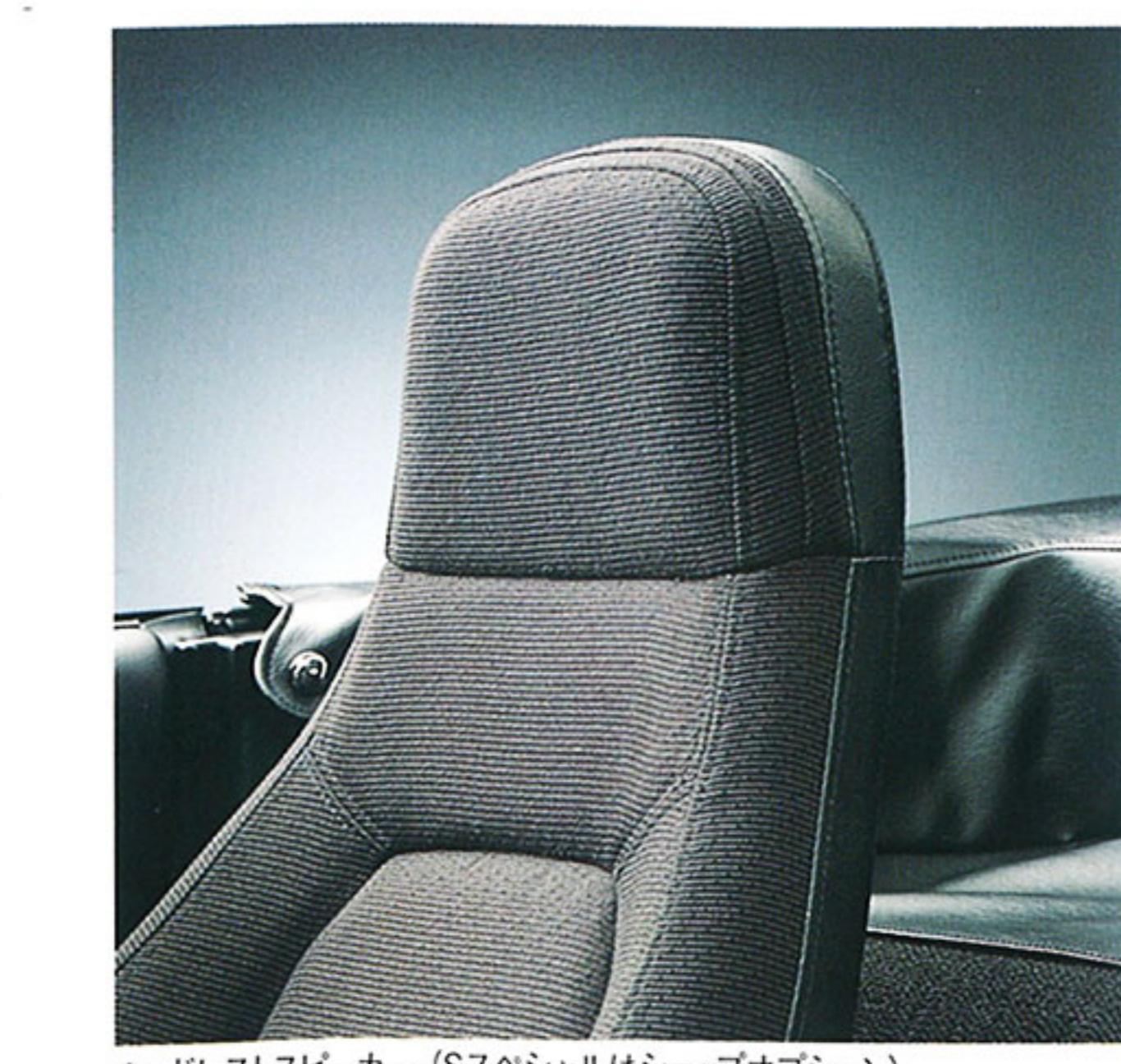
キー付コンソールボックス
(フューエルリッド・オープナー、トランクリッド・オープナーを装備)



脱着式ロッドアンテナ(ベース車)
(MOMO社製革巻ステアリングはショップオプション)



テンションリリーバー付ELR3点式シートベルト

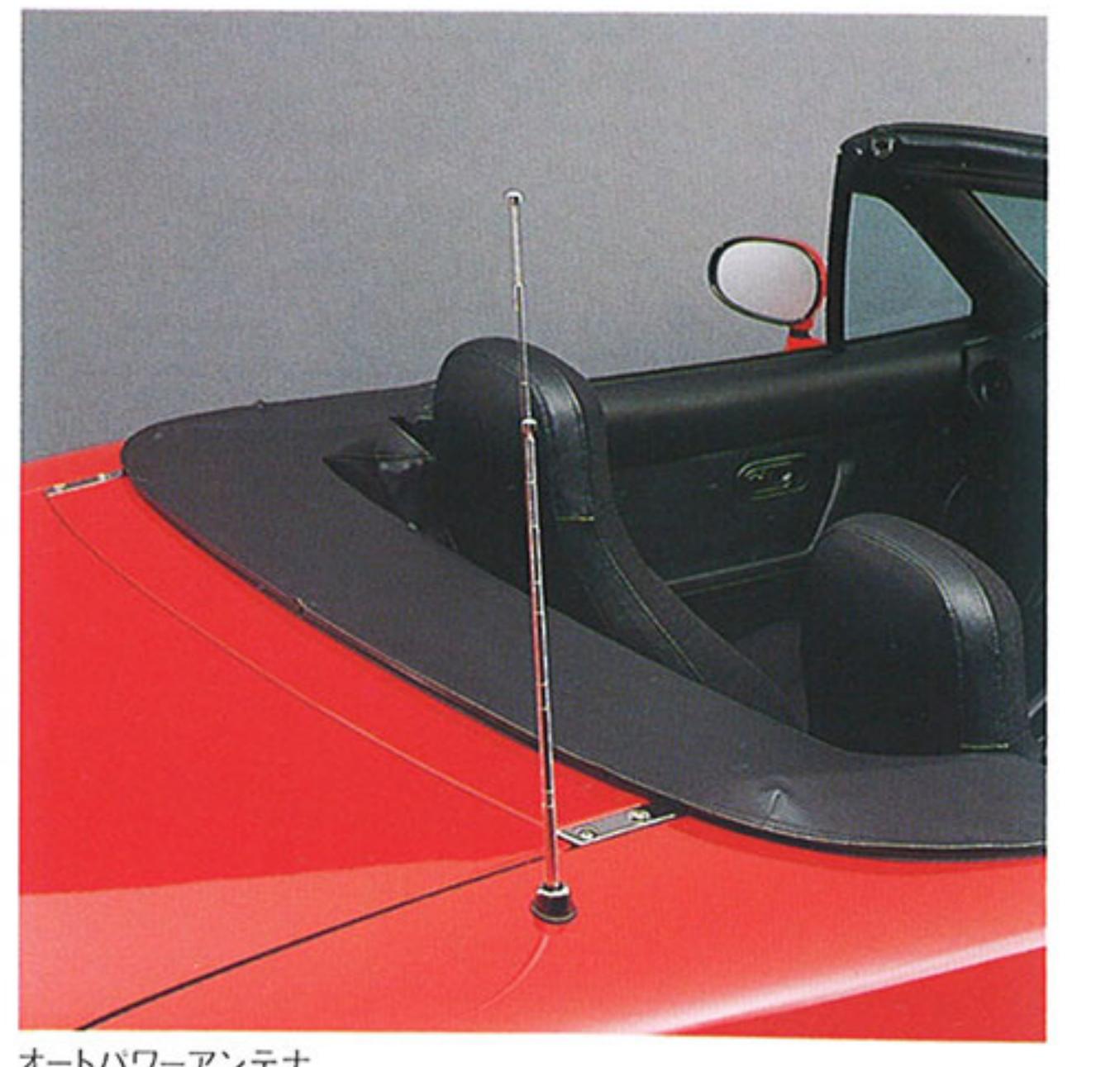


ヘッドレストスピーカー(Sスペシャルはショップオプション)



FM/AM電子チューナー＆カセットデッキ(NORMAL車)

OPTIONS



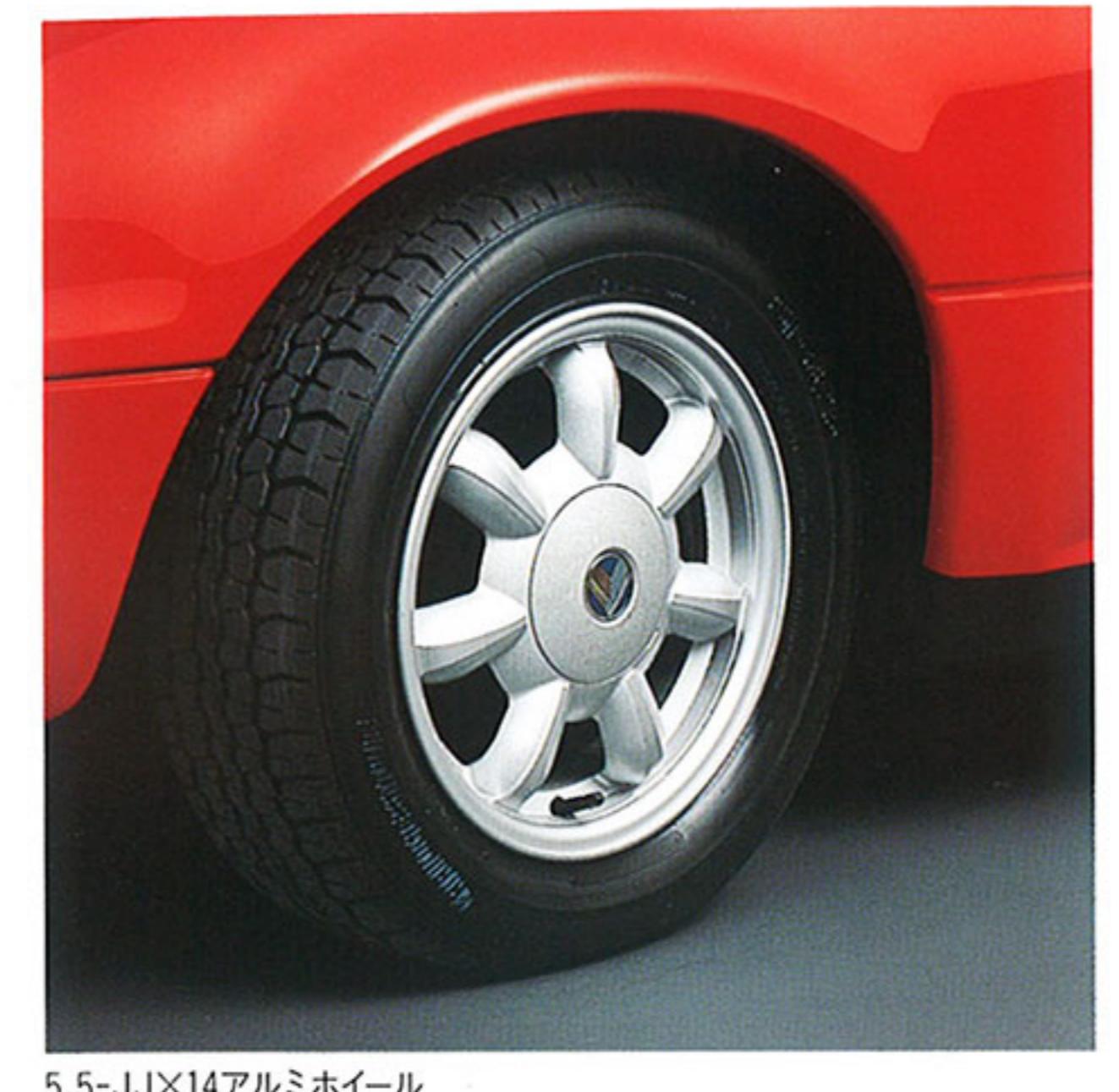
オートパワーアンテナ



パワーウィンドー(運転席ワンタッチ機能付)



パワーステアリング



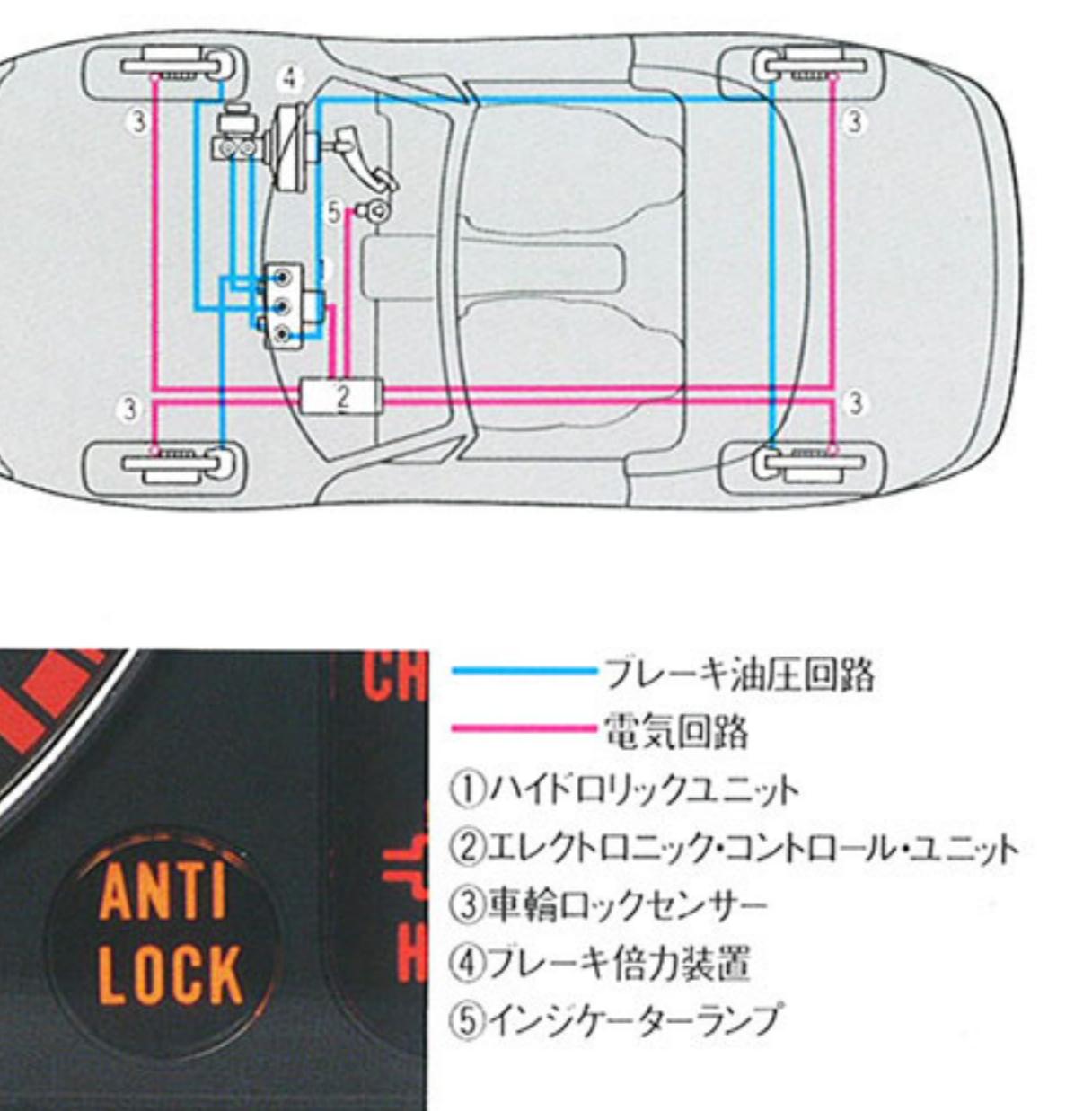
5.5-JJ×14アルミホイール



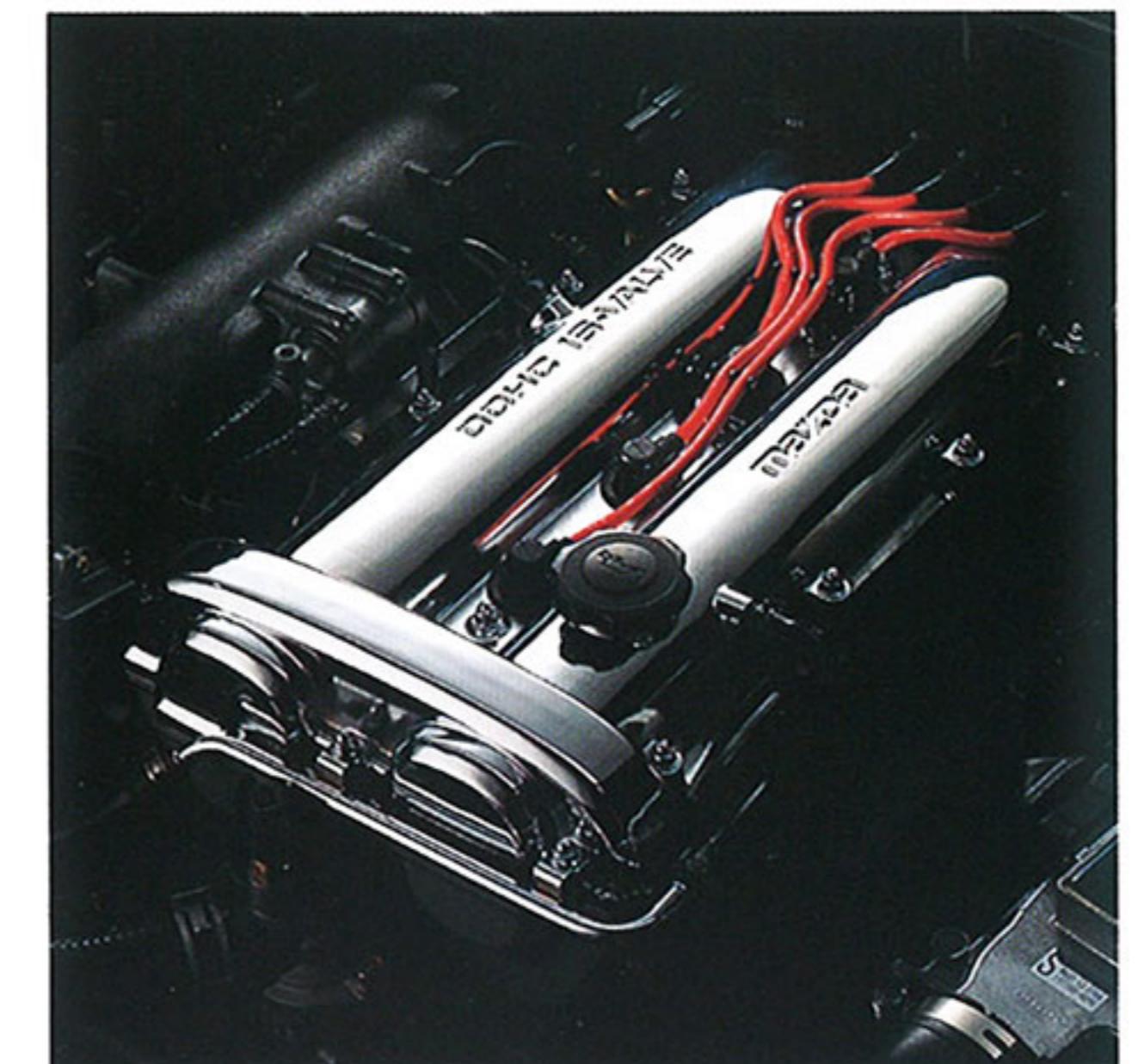
本革製ステアリング(MOMO)



SRSエアバッグシステム



4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)



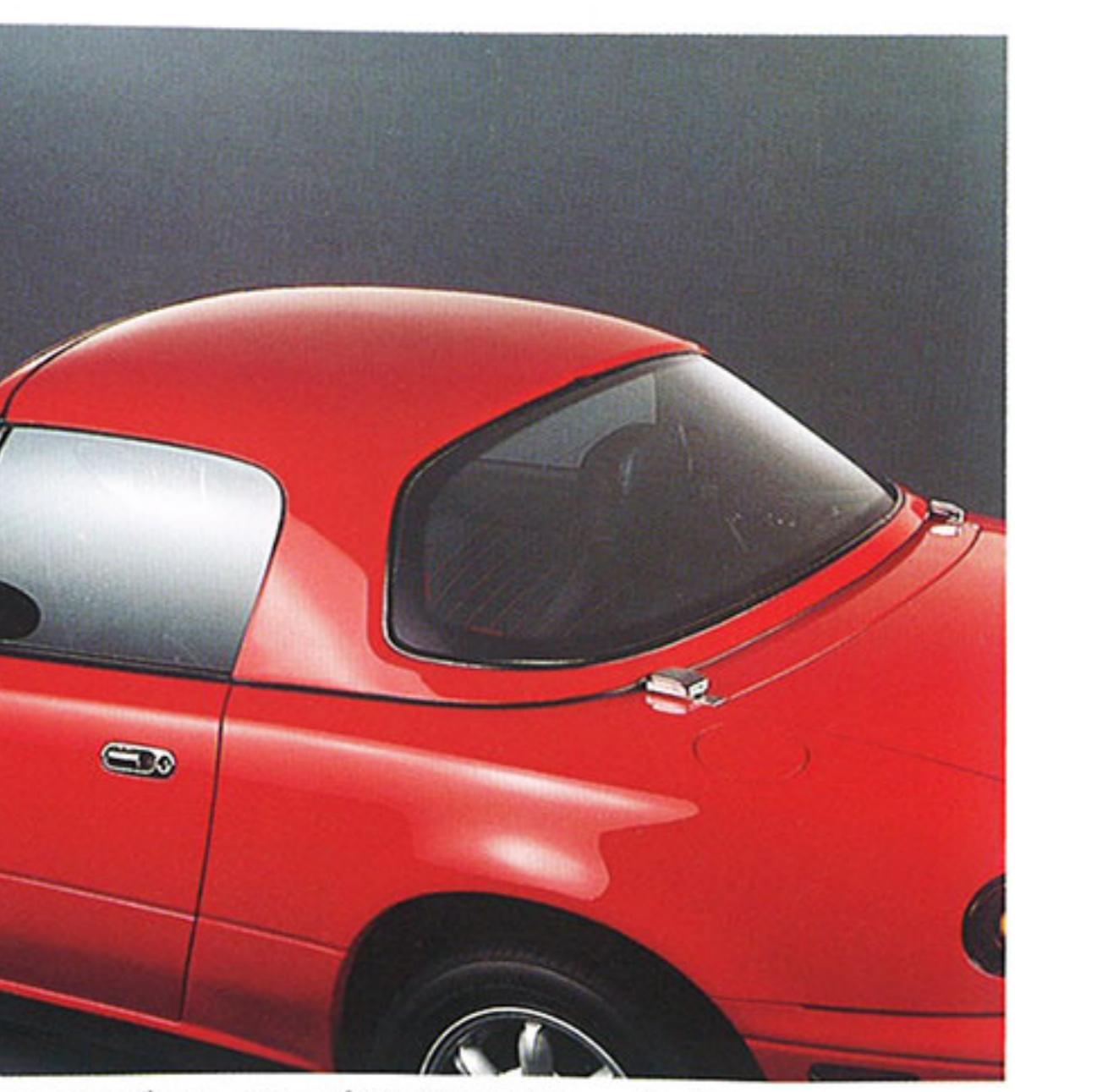
クロームメッキシリンダーヘッドカバー & ハイテンションコード(レッド)

機種及びオプション体系

	NORMAL車	
ベース車	●	※1
パワーステアリング、パワーウィンドー、オートパワーアンテナ		
スペシャルパッケージ ※2	●	
4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)		
SRSエアバッグシステム		
ディッチャブルハードトップ ※3		
	V-SPECIAL	S-SPECIAL ※1
ベース車	●	●
4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)	●	
SRSエアバッグシステム		
ディッチャブルハードトップ ※3	●	
センソリーサウンドシステム ※4	●	

その他のオプション

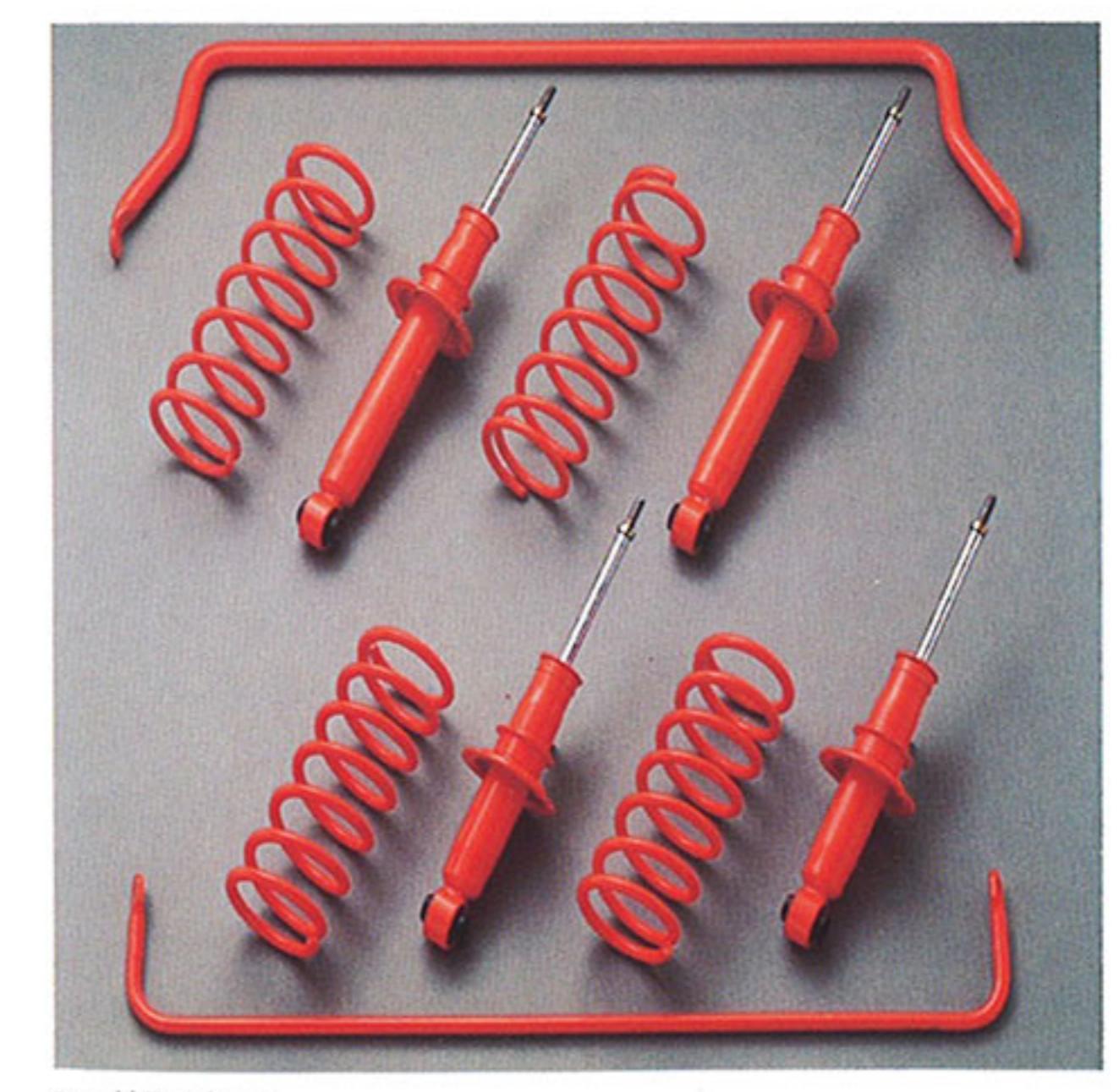
ハードサスケット	
クロームメッキシリンダーヘッドカバー	
ハイテンションコード(レッド)	



ディッチャブルハードトップ(熱線リアデフォッガー付)

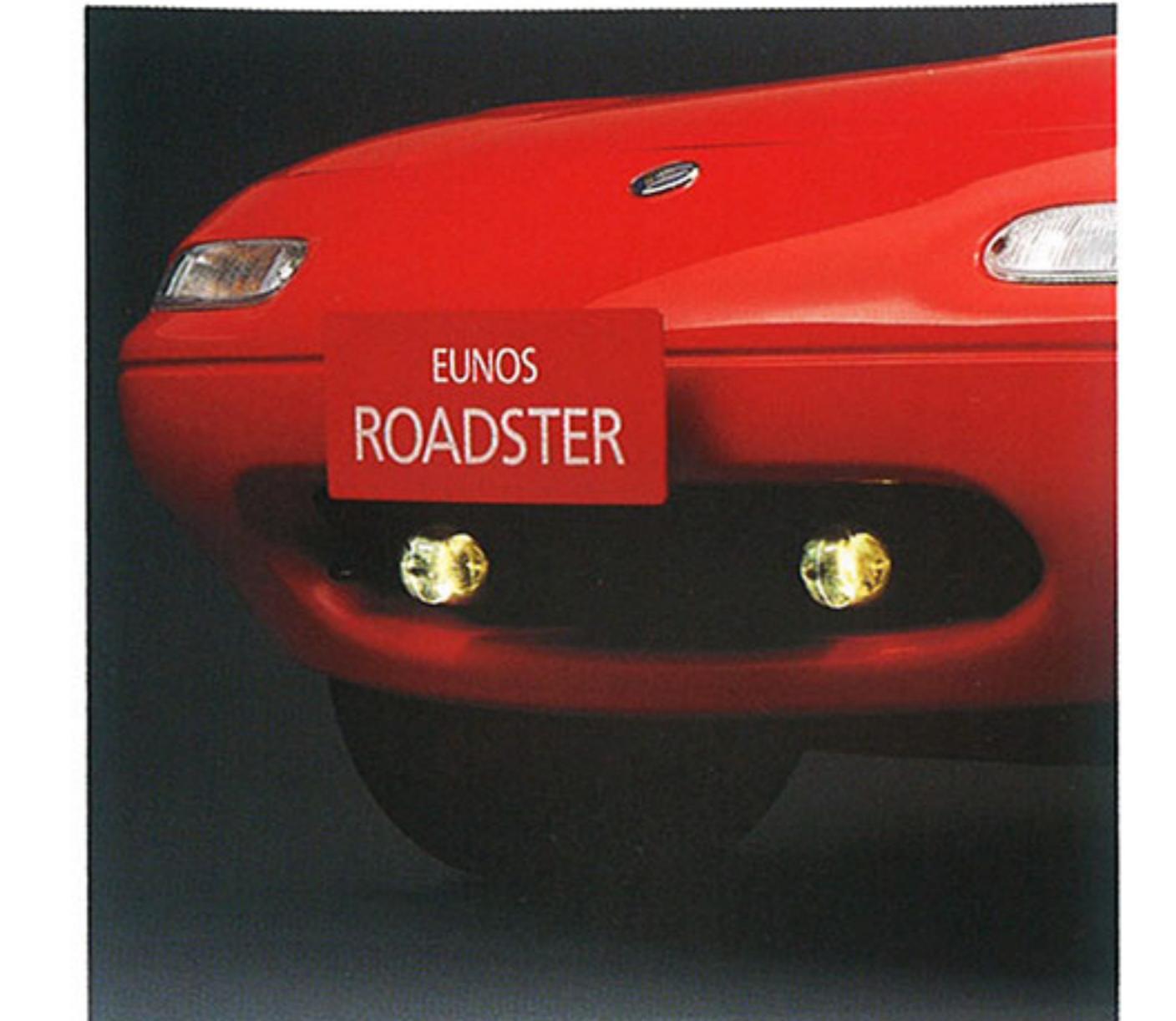


センソリーサウンドシステム(Sスペシャル)
FM/AM電子チューナー付カセットデッキ、CDデッキ、トランスポーター、8スピーカー

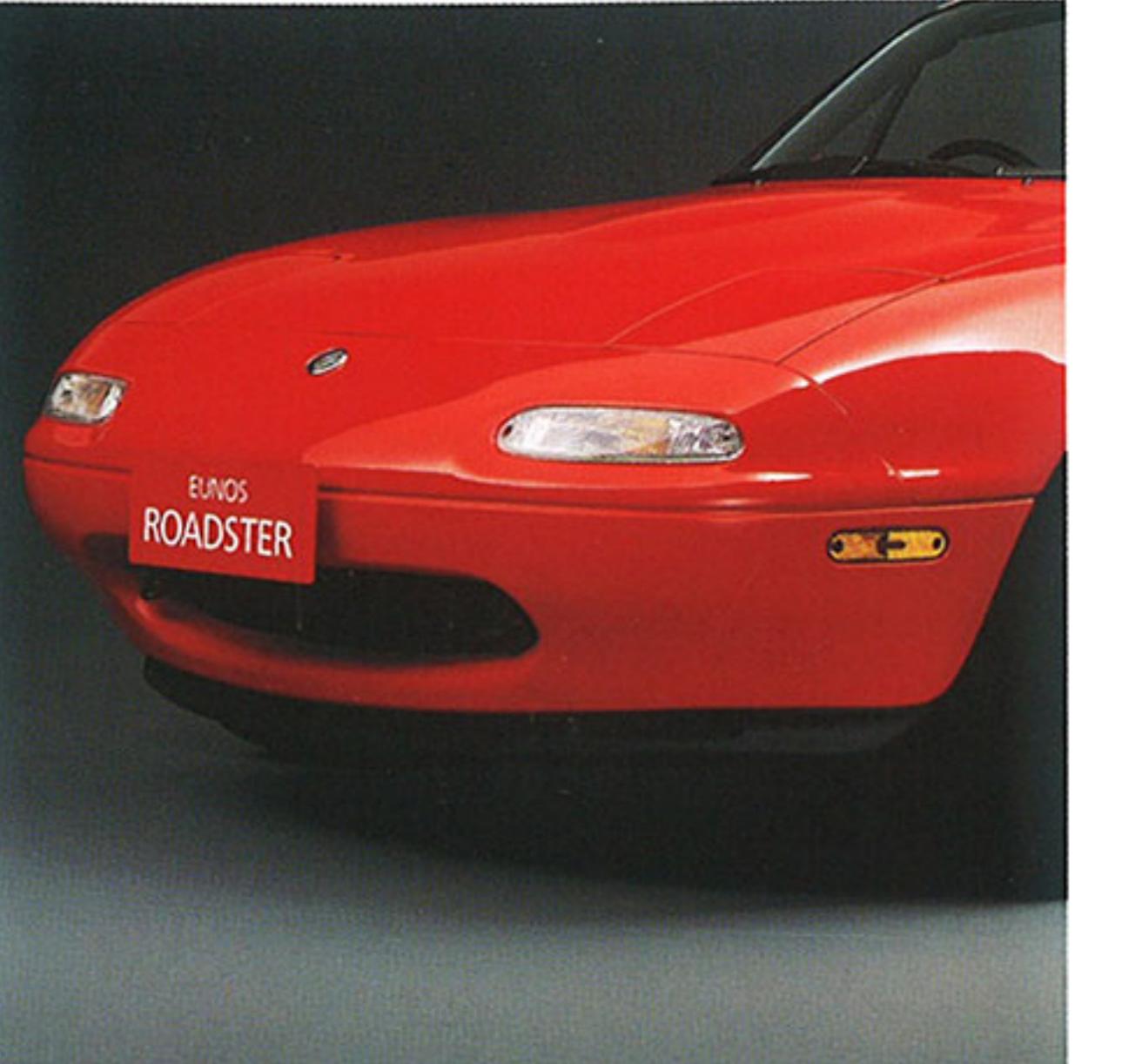


ハードサスケット

SHOP OPTIONS



プロジェクタータイプフォグランプ(イエロー:55W)



フロントアダムスカートA



リアspoiler A(フローティングタイプ)



CDデッキ



ディッチャブルハードトップ(ブラック)(熱線リアデフォッガー付)



エアコン

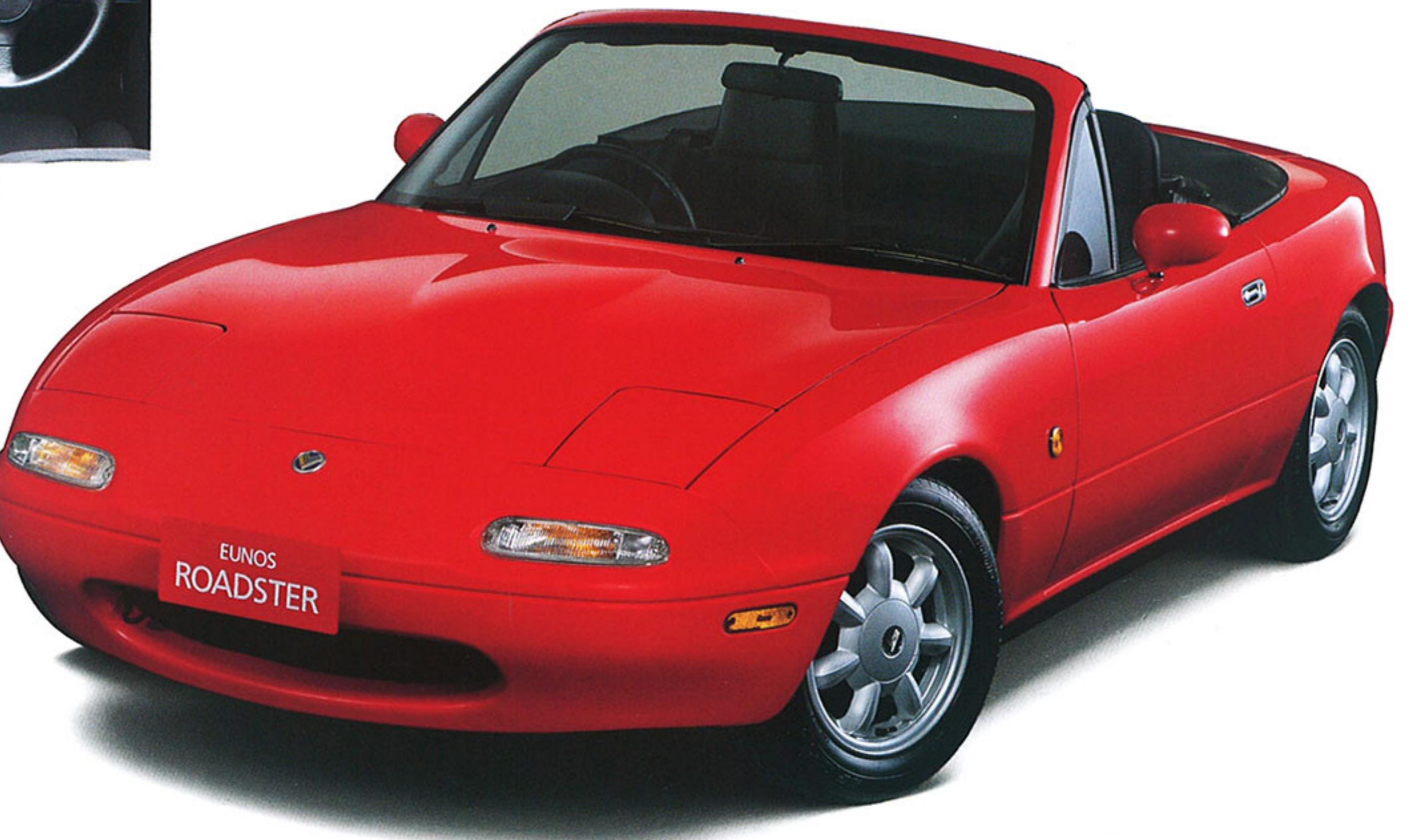
SPECIAL PACKAGE



PHOTO: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。



PHOTO:ベース車



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、テ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



CRYSTAL WHITE

ベース車 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

V-SPECIAL



PHOTO:Vスペシャル エアコンはショップオプション。



BRILLIANT BLACK

ボディカラー:ブリリアントブラック



NEO GREEN

ボディカラー:ネオグリーン

S-SPECIAL



PHOTO:Sスペシャル エアコンはショップオプション。



BRILLIANT BLACK

ボディカラー:ブリリアントブラック

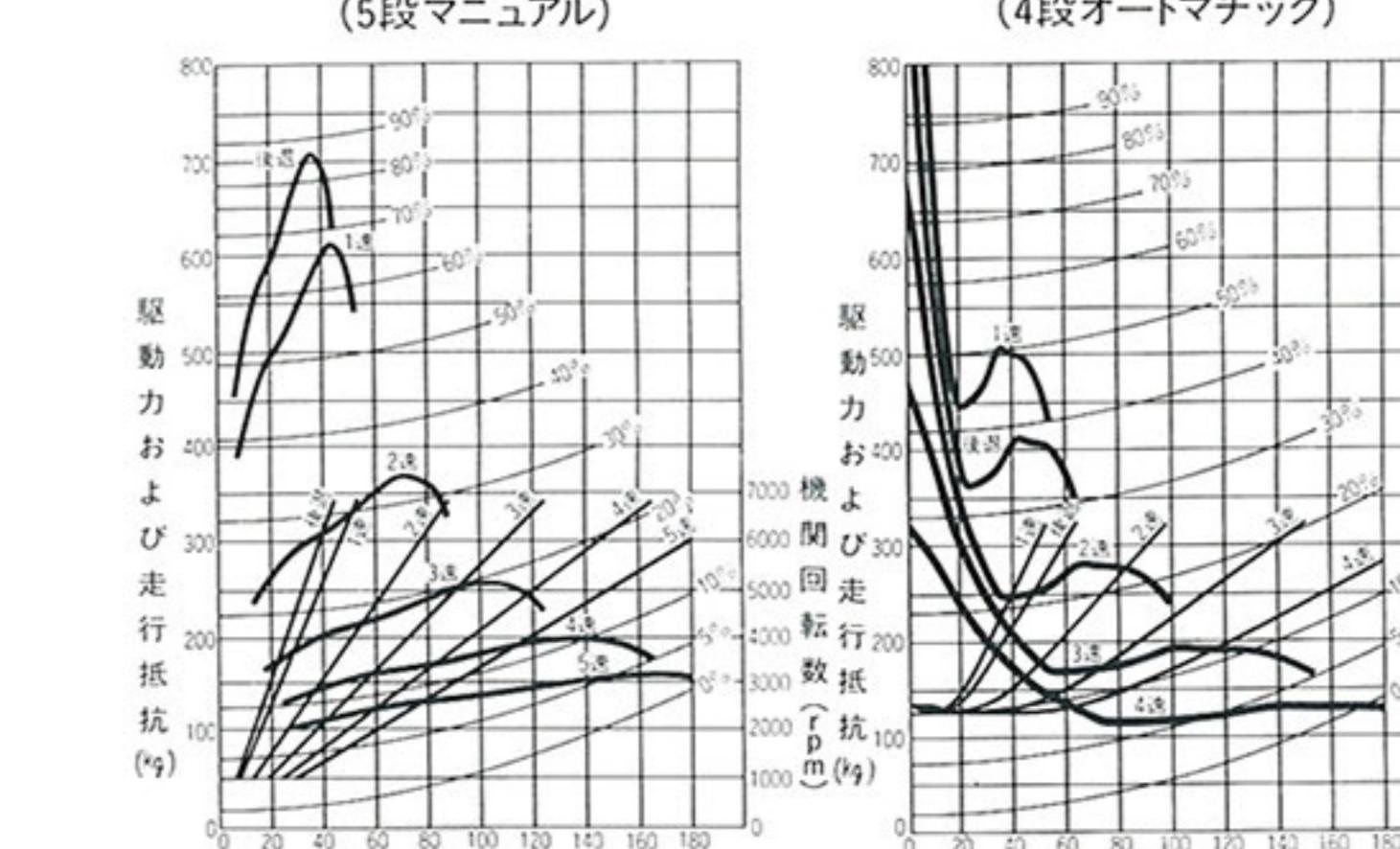
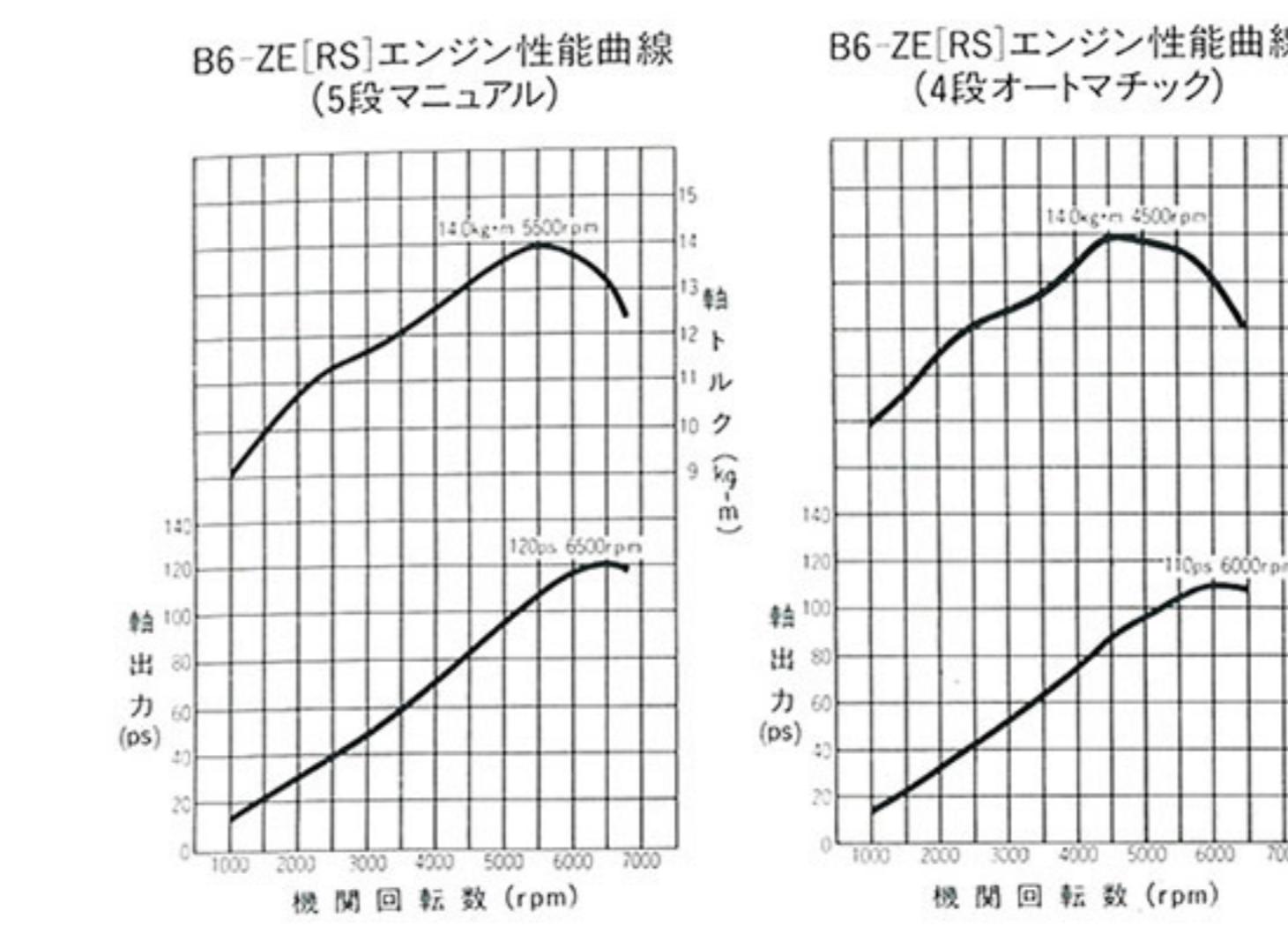


CLASSIC RED

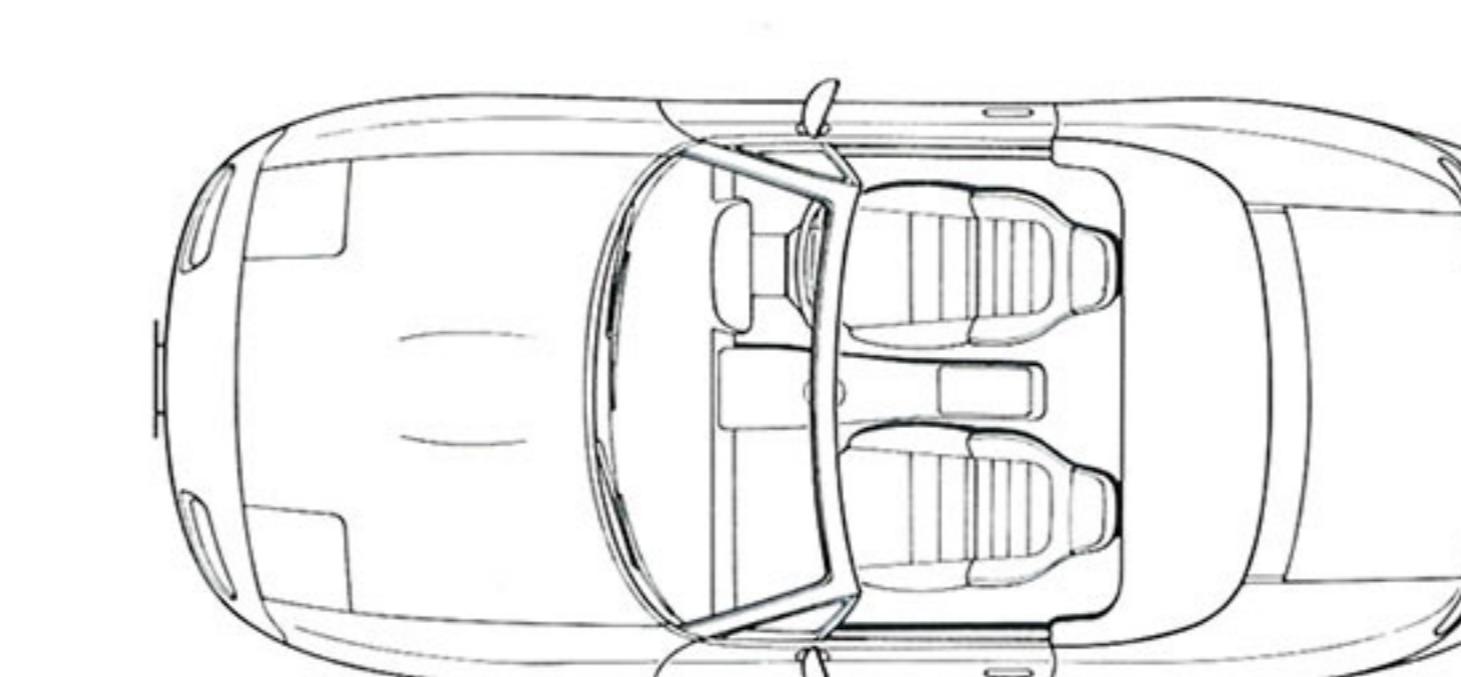
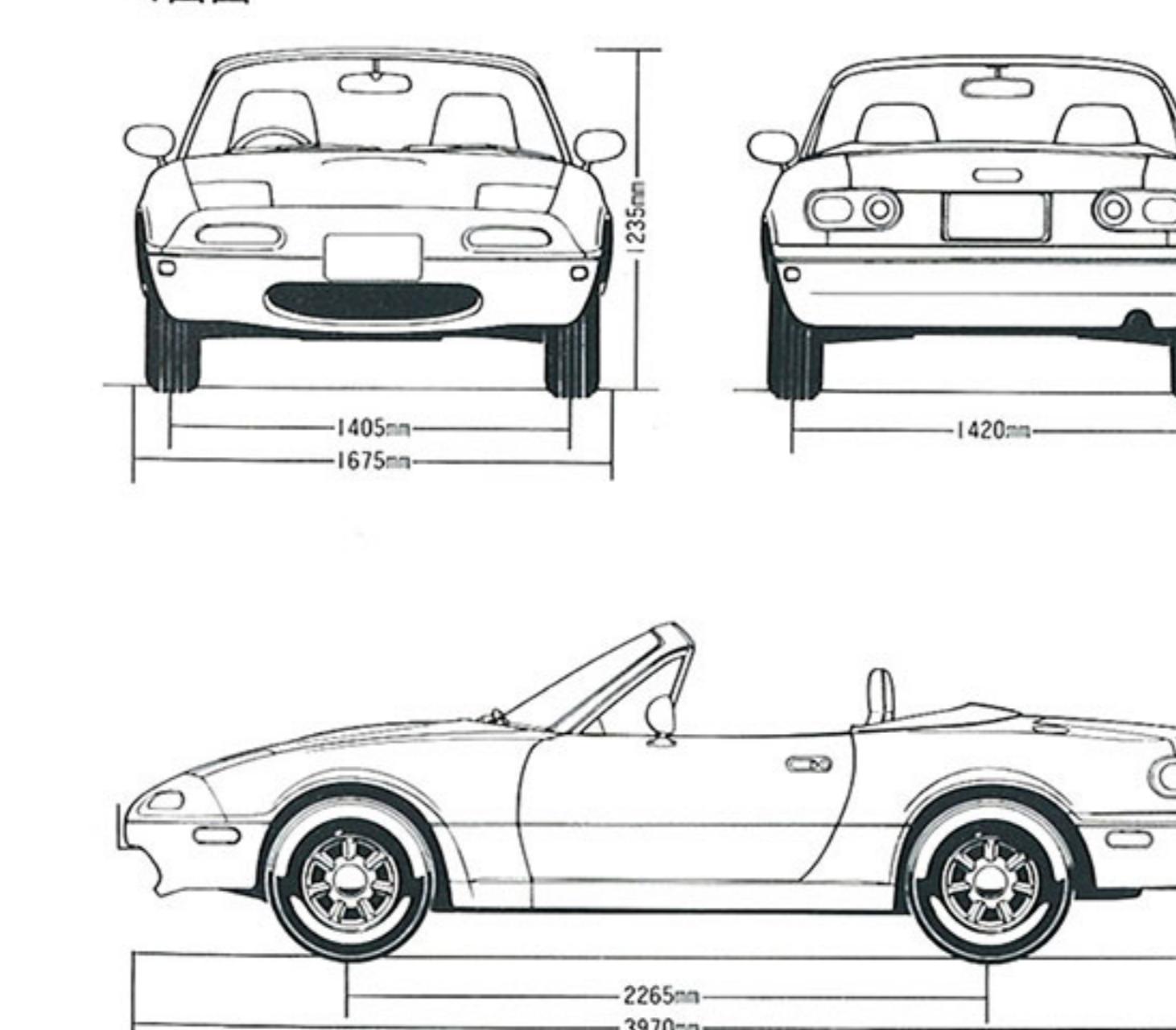
ボディカラー:クラシックレッド

主要諸元	< >内はオートマチック車の数値		
	スペシャルパッケージ装着車	V-SPECIAL	S-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]		
变速機形式・变速段数	マニュアル 5段 オートマチック 4段		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		
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	960<990>	960<990>	960
乗車定員 名		2	
性能			
最小回転数半径 m	4.6		
制動停止距離(初速50km/h) m	12.0		
10・15モード燃費(運輸省審査値) km/ℓ ≈ 1	13.2<11.4>		13.2
60km/h定地燃費(運輸省届出値) km/ℓ	18.5<18.3>		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	9.4:9.0	9.4	
最高出力(ネット)ps/rpm	120/6500<110/6000>	120/6500	
最大トルク kg·m/rpm	14.0/5500<14.0/4500>	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・45		
■駆動装置			
クラッチ形式	乾燥单板ダイヤフラム式 <3要素I段+相形トルコンバーター式>		
変速比 第1速	3.136<2.841>	3.136	
第2速	1.888<1.541>	1.888	
第3速	1.330<1.000>	1.330	
第4速	1.000<0.720>	1.000	
第5速	0.814<—>	0.814	
後退	3.758<2.400>	3.785	
減速比	4.300<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	エンジン回転数感応型		
■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		
■制动装置			
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		
倍力装置形式	8インチ真空倍力式		
■タイヤ&ホイール			
タイヤ・前後	185/60R14 82H		
ホイール・前後	5.5-JJX14	6-JJX14	
機種及びオプション体系			
	NORMAL車		
10・15モード燃費(運輸省審査値) km/ℓ	13.2	13.2<11.4>	13.2<11.4> 13.2<11.4> 12.6<10.8>
車両重量kg ≈ 1はオートマチック車の数値	950	960<990>	960<990> 980<1010> 1020<1050>
ベース車	● ≈ 5	●	●
パワーステアリング、パワーウィンドー、オートパワーアンテナ		●	
スペシャルパッケージ ≈ 6		●	●
4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)		●	●
SRSエアバッグシステム ≈ 7		●	
ディッチャップルhardtopp ≈ 8		●	
	V-SPECIAL		
	S-SPECIAL		
10・15モード燃費(運輸省審査値) km/ℓ	13.2<11.4>	13.2<11.4>	12.6<10.8>
車両重量kg ≈ 1はオートマチック車の数値	960<990>	980<1010>	1020<1050>
ベース車	●	●	●
4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)		●	
SRSエアバッグシステム ≈ 7		●	
ディッチャップルhardtopp ≈ 8		●	
センソリーサウンドシステム ≈ 9		●	
その他のオプション			
ハードサスキット			
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)			

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	○	
フィン付ワイパー(運転席)	○	○
リアスピーター(プロテインタイプ)	○	
ロッカーパネルピッチ塗装	○	○
カラードドアミラー ≈ 2	○	○
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 本革(NARDI)	○	○
ホイール ワード(NARDI) ≈ 3	○	○
シフトノブ 本革(NARDI)	○	○
木製パーキングブレーキバー	○	
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 ≈ 4	○	
FM/AM電子チューナー付カセットデッキ	○	
オーディオ フロントスピーカー × 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	○	○
■インテリア		
内装色 ブラック	○	○
内装色 タン	○	○
シート 液体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	○	
エアコン	▲	▲
パワーウィンドー(運転席ワンタッチ機構付)	○	○
キー付コソールボックス	○	○
トランクリッドオーナー	○	○
フューエルリッドオーナー	○	○
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	○	○
ステンレス製キックプレート	○	○
ルームランプ	○	○
防眩ルームミラー	○	○
センターコンソールポケット	○	○
シートバックポケット(助手席)	○	○
■セーフティ		
フロント安全合わせガラス	○	○
ハイマウントストップランプ	○	○
テンションリリーバー付ELR3点式シートベルト	○	○
サイドインパクトバー	○	○
難燃加工シート	○	○
■メカニズム		
フロントバンチーリードディスクブレーキ	○	○
リアソリッドディスクブレーキ	○	○
ビルシュタイン社製ダンパー(前・後)	○	○
フロントオストップバー(イエロー)	○	○
スタビライザー(前・後)	○	○
リアパフォマンスバー	○	○
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	○	○
BBS社製 6-JJX14 アルミホイール	○	○
5.5-JJX14アルミホイール	○	
5.5-JJX14スチールホイール	○	
センターミニキャップ	○	○
急用錠TI15/70D14タイヤ(スチールホイール)	○	○



4面図



※1: セットオプション装着車の車両重量、10・15モード燃費は機種及びオプション仕様をご覧下さい。※2: フェンダーミラー装着車も設定。※3: オートマチック車のシフトノブは木製になりません。※4: CDデッキ装着の場合センターコンソールボケットが設置できなくなります。※5: 5段マニュアル車のみの設定となります。※6: スペシャルパッケージは、パワーステアリング、パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本革製ステアリング(MOMO社製)、アルミホイール(5.5-JJX14)がセットオプションでお求めになります。※7: SRSエアバッグシステムのステアリングホイールは、本革製4本スポークタイヤとなります。※8: ディッチャップルhardtoppはすべてのボディカラーに同色で設定となります。※9: センソリーサウンドシステムはFM/AM電子チューナー付カセットデッキ、CDデッキ、ラジオデューザー、スピーカーの仕様となります。※10: 速度警報装置はオプション。※11: 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、各ショッピングスタッフにお問い合わせ下さい。

■道路運送車両法による新型車専用料金表における燃費率の表示には、原則「10モード」から「10・15モード」に切替わります。「10モード」は都市内高走行等を加味しているため、同一車両で測定した場合、「10モード」より平均的には10%程度高い値(自工会調べ)になります。■なお、これらの燃費率は定められた走行条件によって決まります。実際の走行時にはこの条件(気温・道路・車両・運転者・天候等の状況)が異なってきます。■エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。■「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とは別に同条件で測定したものであり、グロスとはエンジン単体で測定したもので、同じエンジンで測定した場合、「ネット」はグロスよりもカソリーネ(乗用車で約15%ほど低い値)であります。■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。■本社様は予告なく変更することがあります。

Light Weight Sport, New.



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