

*Special
Thanks for You*

EUNOS ROADSTER

SR LIMITED 誕生 [全国限定700台]

mazda

Special Thank for You

やっぱりオープンスポーツに乗りたい。

ユーノスロードスター SRリミテッド、デビュー。

1989年9月1日の生まれだから、

ユーノスロードスターはこの秋で9年目になる。

そのあいだに、このクルマは

ほんとうに多くの素敵な出会いを重ねてきた。

小さなオープンボディ、2シーター、自然吸気DOHC、

FR、4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション。

クルマとひとつになって走る人馬一体の楽しさが、

年齢も性別も国境も超えて、

ライトウェイトスポーツのすばらしさを広げていったのだ。

私たちは、これからも「やっぱりオープンスポーツに乗りたい」という

みんなの気持ちを大切にしていこう。そしていま、

ユーノスロードスター SRリミテッド、デビュー[全国限定700台]。

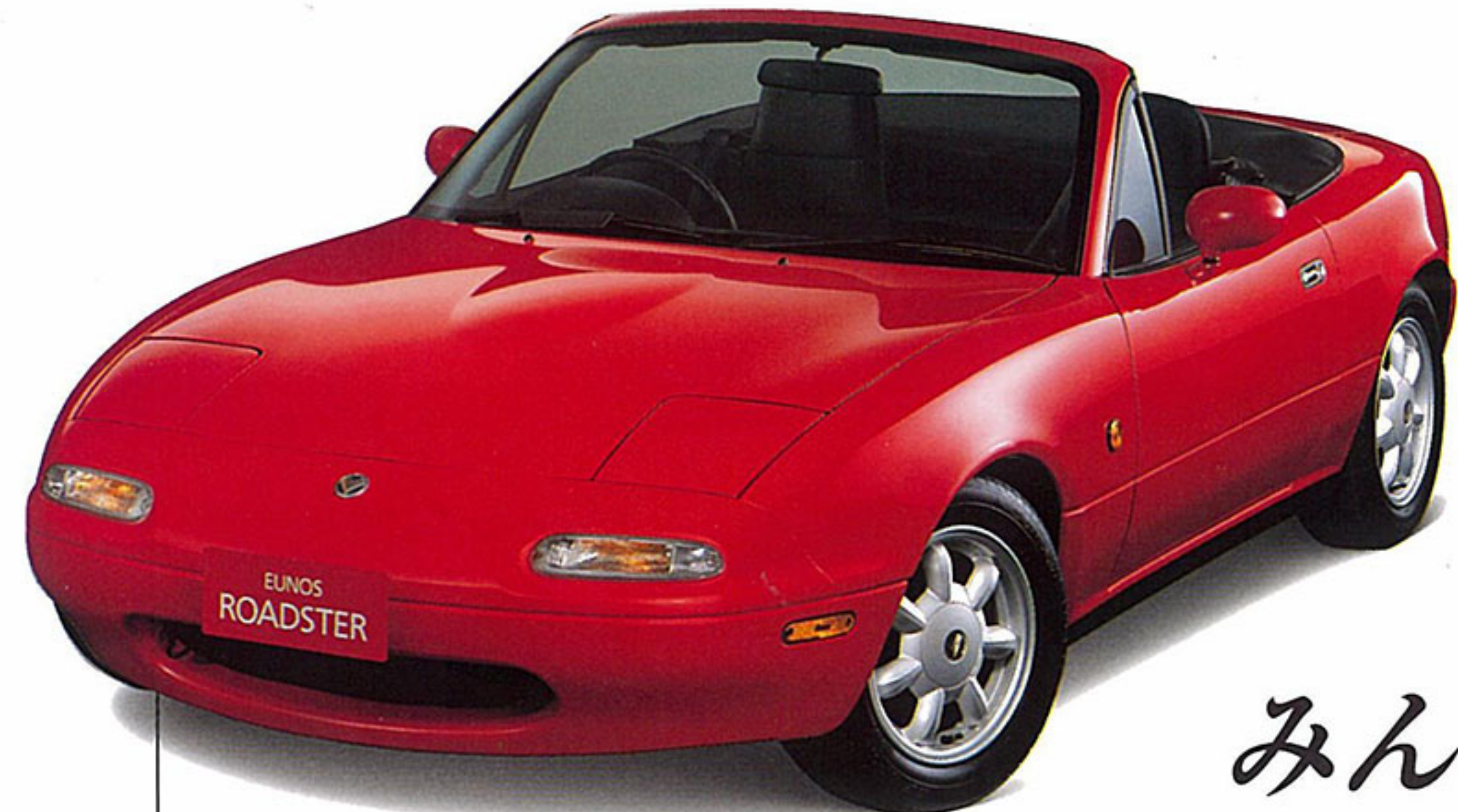
私たちの熱い思いと、大きな感謝の気持ちを込めて。



photo: SR-LIMITED

BODY COLOR: スパークルグリーンメタリック(特別専用色)

※ソフトトップカバーはショッポプション。



ROADSTER'S EVOLUTION

1989~1997

1989年9月に生まれた
ひとつの夢が、
みんなの楽しさを広げ続ける。

ユーノスロードスターは、コンパクトなオープン2シーター、自然吸気DOHC、FRというライトウェイトスポーツの基本を守りながら、走りの楽しさと個性とセーフティの進化に挑んできた。ここに並んだすべてのロードスターは、大切なメモリアルであると同時に、新しいステージへ続くステップである。

EUNOS ROADSTER

1989年9月1日発表
●1600DOHC16バルブエンジン
●120ps/6500rpm
●14.0kg-m/5500rpm
●5速マニュアルトランスミッション
●4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション

※マツダMX-5ミュータは
1989年2月シカゴモーターショーにて発表

【特別限定車】

J-LIMITED

1991年7月発表
●ベース車：スペシャルパッケージ車
●ボディカラー：サンバーストイエロー
●ナルディ社製ウッドステアリング/シフトノブ
●ウッドバッキングブレーキレバー
●ステンレス製スカッフプレート

SPECIAL PACKAGE

●バーステアリング
●ボディカラー：サンバーストイエロー
●ウッドバッキングブレーキレバー
●MOMO社製本革巻ステアリング
●アルミホイール

V-SPECIAL

1990年7月発表
●ボディカラー：ネオグリーン
●インテリアカラー：タン
●ナルディ社製ウッドステアリング/シフトノブ(SMT)
●CD/カセット/チューナー
●ステンレス製スカッフプレート

V-SPECIAL

BLACK COLOR
1991年8月発表
●ボディカラー：ブリリアントブラック

S-SPECIAL

1992年7月発表
●専用サスペンション(ビルシュタイン社製ダンパー)●BBS社製アルミホイール
●フロントサスタワーバー
●ナルディ社製本革巻ステアリング/シフトノブ
●ステンレス製スカッフプレート
●キックプレート
●リアスポイラー

1800 SERIES

1993年7月発表
●1800DOHC16バルブエンジン
●130ps/6500rpm
●16.0kg-m/4500rpm
●トルセン LSD(SMT)
●フロント/リアパフォーマンスロッド
●ブレーキパー
●電子制御式4速オートマチック(4AT)

V-SPECIAL

V-SPECIAL TYPE II

●バブ仕上げアルミホイール
●クロームメッキドアミラー
●ソフトトップカラー：タン

【特別限定車】

S-LIMITED

1992年12月発表
●ベース車：Sスペシャル
●ボディカラー：ブリリアントブラック
●インテリアカラー：レッド
●本革シート
●センソリーサウンドシステム
●BBS社製アルミホイール(ゴールド)

S-SPECIAL

【特別限定車】

G-LIMITED

1994年12月発表
●ボディカラー：サテライトブルーマイカ
●ソフトトップカラー：ダークブルー
●ローバックタイプバケットシート
●MOMO社製本革巻ステアリング
●ツインター付オーディオシステム
●アルミホイール

NORMAL MODEL

●ベース車
●Mパッケージ車
●スペシャルパッケージ車

S-SPECIAL TYPE I

S-SPECIAL TYPE II

●ポテンザRE010-50タイヤ
●BBS社製15インチアルミホイール

V-SPECIAL

V-SPECIAL TYPE II

【特別限定車】

VR-LIMITED

Combination A

1995年12月発表
●ベース車：Sスペシャル・タイプI
●ボディカラー：アールヴァンレッドマイカ
●ソフトトップカラー：タン
●インテリアカラー：トープ
●本革シート
●アルミ製シフトノブ
●ハーキングブレーキレバー/シフトプレート

【特別限定車】

VR-LIMITED

Combination B

1995年12月発表
●ベース車：Sスペシャル・タイプI
●ボディカラー：ニクセングリーンマイカ
●ソフトトップカラー：ダークグリーン
●インテリアカラー：ブラック
●本革シート
●アルミ製シフトノブ
●ハーキングブレーキレバー/シフトプレート

【特別限定車】

R²-LIMITED

1996年12月発表

●ベース車：Sスペシャル・タイプI
●ボディカラー：シャストホワイト
●インテリアカラー：レッド&ブラック
●本革シート
●アルミ製シフトノブ
●ハーキングブレーキレバー/シフトプレート
●クロームメッキメーターリング
●ポテンザRE010-50タイヤ
●15インチアルミホイール

【特別限定車】

B²-LIMITED

1996年12月発表

●ベース車：Mパッケージ車
●ボディカラー：トワイライトブルーマイカ
●ソフトトップカラー：ダークブルー
●バブ仕上げアルミホイール
●クロームメッキドアミラー
●モケット製バケットシート
●クロームメッキメーターリング
●CD/カセット/チューナー

SR LIMITED

【特別限定車】

1997年8月発表

●ベース車：Mパッケージ車
●ボディカラー：スーパーグリーンメタリック
●シャストホワイト
●バブ仕上げアルミホイール
●クロームメッキドアミラー
●部分革&モケット製バケットシート
●メッキ調トリム
●専用メーターグラフィック&クロームメッキメーターリング
●ナルディ社製本革巻シフトノブ(SMT)
●CD/チューナー
●トルセン LSD(SMT)

M2 VERSION

マツダグループのなかにおいて、
独自のコンセプトやデザインを提案してきたM2のスペシャルバージョン。

(1991年)
M2 1001
12月発表



●1597cc ●130ps/6500rpm ●15.1kg-m/5500rpm ●ボディカラー：ダークブルー ●アルミ製ロールオーバー ●アルミ製ドアミラー/ワイラー ●キャップ ●革張りメーターフード/センターコンソール ●アルミ製シフトノブ/ウィンドレギュレーターハンドル/インナーハンドル/ペダルセッティング ●オリジナルバケットシート ●機械式LSD

(1992年)
M2 1002
11月発表



●1597cc ●ボディカラー：ダークブルー ●ソフトトップカラー：ベージュ ●インテリアカラー：ホワイト ●本革シート ●アルミ製ドアミラー ●キャップ ●革張りメーターフード ●センターコンソール ●アルミ製シフトノブ/ウィンドレギュレーターハンドル/インナーハンドル/ペダルセッティング ●オリジナルバケットシート ●機械式LSD

(1994年)
M2 1028
2月発表



●1839cc ●140ps/6500rpm ●17.0kg-m/5000rpm ●専用サスペンション/タイヤ ●アルミ製ロールオーバー ●アルミ製リッパ付トラクタリッド ●軽量ハードトップ ●ピタローニ製ドアミラー ●MOMO社製ステアリング ●軽量バケットシート

【特別限定車】

J-LIMITED II

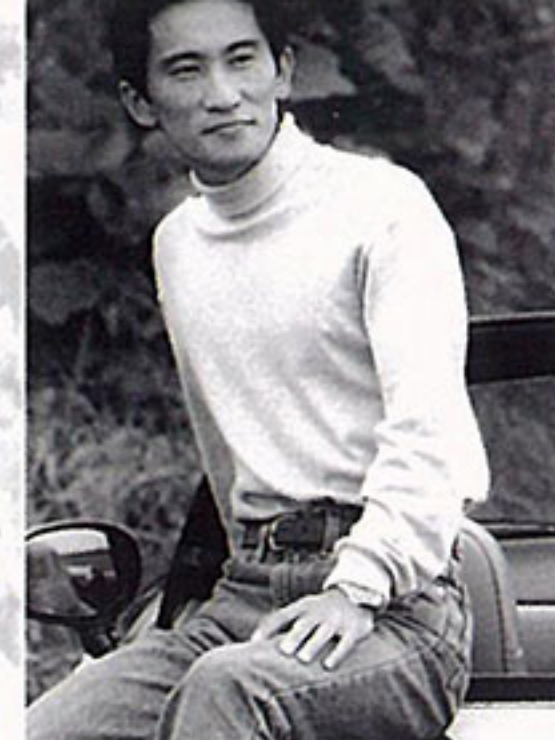
1993年12月発表

●ベース車：スペシャルパッケージ車
●ボディカラー：サンバーストイエロー
●ヘッドレスト独立バケットシート
●CD/カセット/チューナー
●ヒレリー社製P700-Zタイヤ

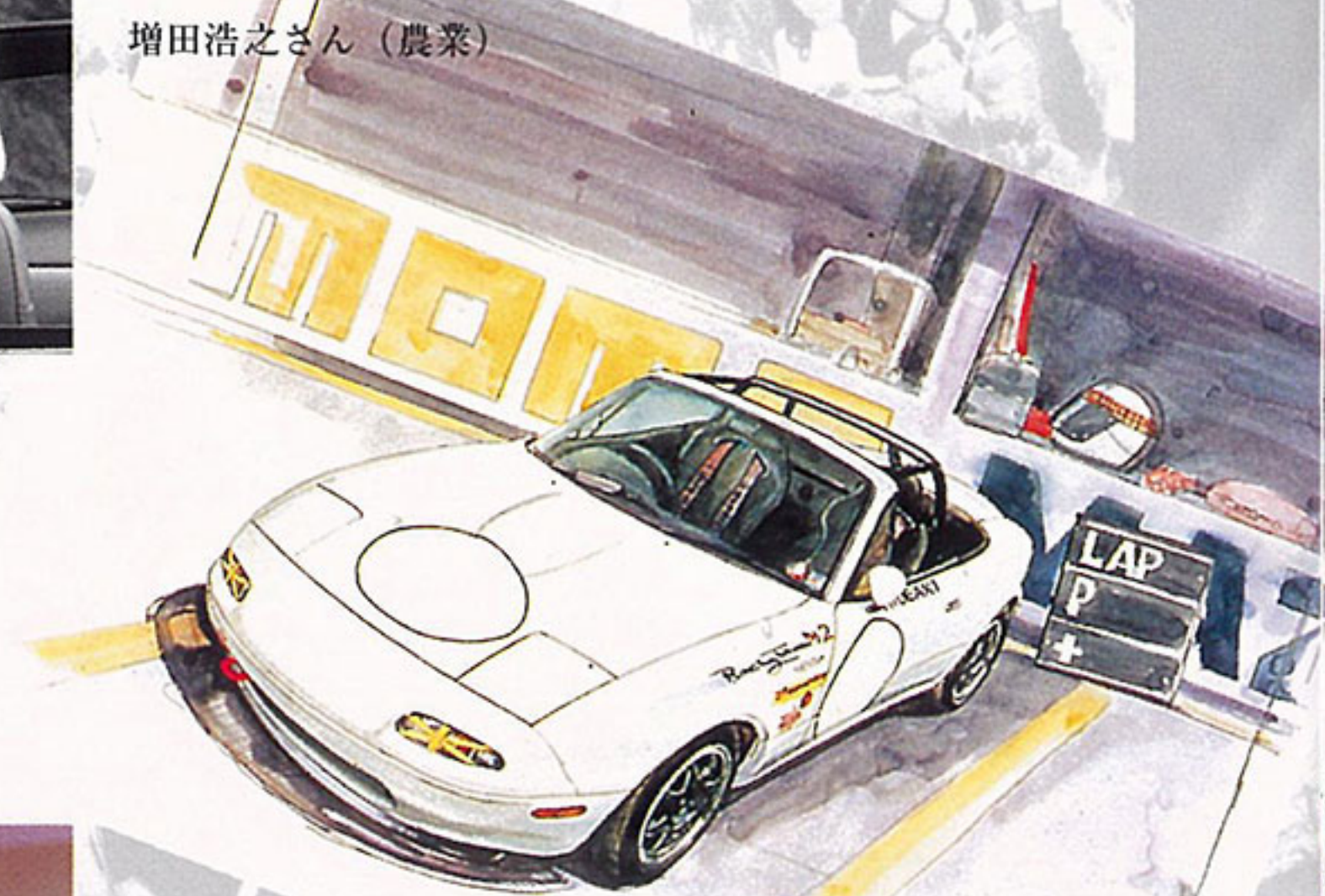


助手席の楽しさもNo.1

助手席がこんなに楽しいクルマって、
そうはないと思う。二人で乗るのに最高です。
渋谷竜二郎さん(大学院生) 田中明子さん(大学院生)



たとえ60km/hでもドライビングの楽しさが味わえるから、
いつもワクワクして乗っています。
増田浩之さん(農家)



幌を張って乗るのが粋

普段着のままいつでも気楽に出かけられる、
まったく新しいタイプのスポーツカーだね。
もちろんオープンが基本だけど、
幌を張って乗るのがすごく粋だと思う。
これからビュアでシンプルな方向へ進化を続けて欲しいな。
池田和弘さん(Bow, イラストレーター)



神経がクルマに行きわたる

ステアリングに手を置くと、自分の手足がボディの四隅にまで伸びて、神経が
クルマのすみずみに行きわたるような感じ。ロードスターは、精神的充足感を
与えるためにつくられているのだと思う。岡崎五朗さん(モータージャーナリスト)



仲間と楽しさを分かち合うために

水落正典さんは、ロードスター好きの全国的な組織「ロードスタークラブオブジャパン(RCOJ)」
の事務局代表。「ロードスターをきっかけに出会ったたくさんの仲間と楽しさを分かち合いたい」と、
1996年4月にRCOJをスタート。現在1000人以上の仲間が入会し、会報の発行(年4回)、
各地イベントへの協力、情報提供などを行なっている。入会は随時受付とのことだ。

RCOJ事務局 〒156東京都世田谷区桜丘4-24-23-405 TEL03-3426-6069 FAX03-3426-6076



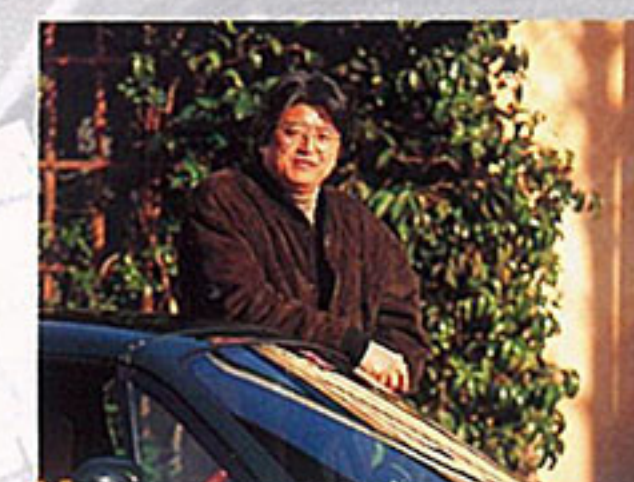
還暦ですが

初めて見たときこれだと思いました。
もう一目惚れ。還暦ですが、
赤いロードスターに乗っています。
久保顕次さん(無職)



魂のようなもの

このクルマを前にすると、どんな人でも心を奪われ、
思わず共感を覚えてしまう。単なるスポーツカーを超えた
魂のようなものが感じられる。
大川 悠さん(モータージャーナリスト)



モータースポーツの取材となると、やはり走りの
楽しさを追求したロードスターがいい。サーキット周辺
には走ると気持ちいい道がけっこうあって、原稿を
早くあげてひとつ走り、なんてこともできるからだ。
赤井邦彦さん(モータージャーナリスト)

スポーツカーを
仕事に使って何が悪い



クルマとの 一体感が最高

ヒマを見つけては走りに出かけています。
クルマとぴったり息のあった一体感が最高です。
溝田清貴さん(設計士)



このクルマなら、気持ちいい風のなか、
ヨーロッパ大陸をどこまでも走っていきける。
少年だったころに感じていた楽しみを
いまの僕によりがえらせてくれる存在です。
吉田秀樹さん(自動車画家。フランス在住)

気持ちいい風

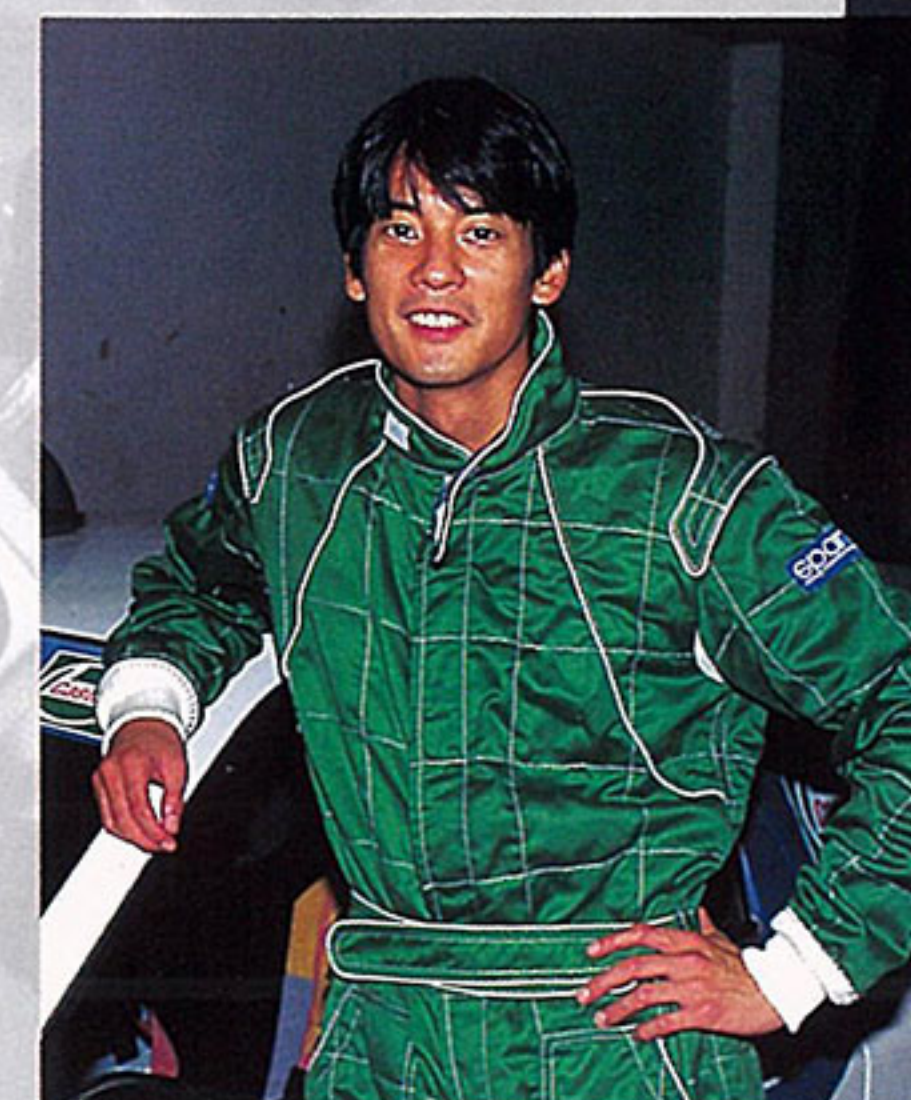
恋愛感情に近い

オープンで走る気持ちよさを最大限に引き出そうとして、
そのほかは切り捨てていく潔さが好きなんです。
それに、このクルマへの思いは恋愛感情に近い。
「わがままばかり言いやがって」なんて思いながら
別れて帰ってくると、「ああ、また会いたいなあ」と思う、
男女の機微の世界みたいです。林 望さん(作家)



ヒーローの気分

サーキットのヒーローになった気分です。6000回転ぐらいで走るように
言われたんですが、もっと踏み込みたかったですね。
唐沢寿明さん(俳優。メディア対抗
4時間耐久レースで)



いまの生活に無くてはならないものです。
日常のなかで「走り」を楽しませてくれるし、
何でも移動の時間が豊かなひとときになる。
うれしいスポーツカーですね。
松本 葉さん(ジャーナリスト)

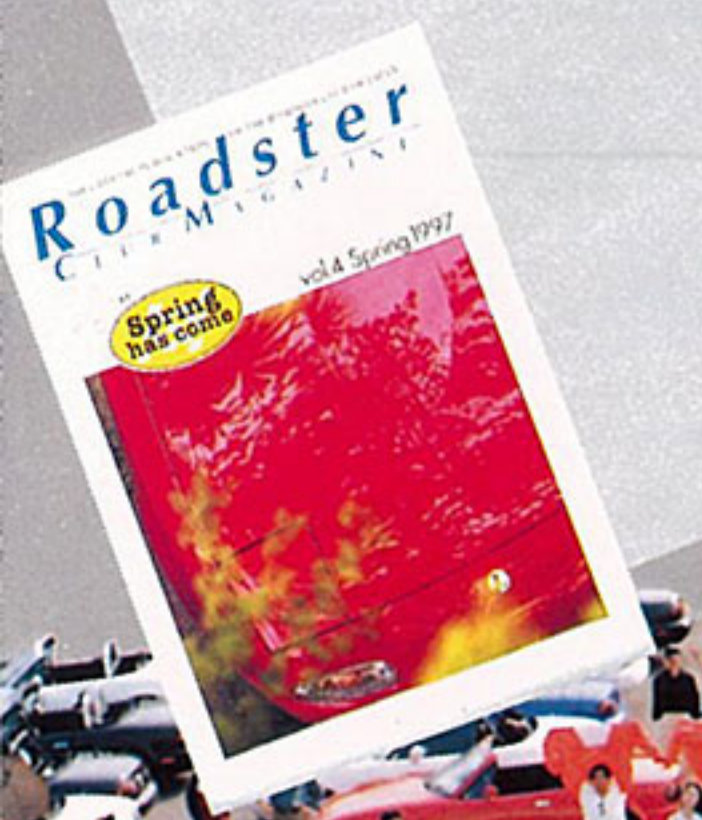


走行距離77,000kmを超えたいまま
大満足。赤城山の夕焼けを見ながら
オープンで走る気分は最高です。
長田雅裕さん(会社員・悦子さん)

夕焼けを見ながら
オープンで

またすぐ走りたくなる

ロードスターと出かけた日は必ず帰りが遅くなる。それに、クルマを降りて振りかえると、
またすぐに走りたくなりますね。藤原好彦さん(会社員)





©MX-5 MIATA THE 5YEAR Retrospective of a Classic



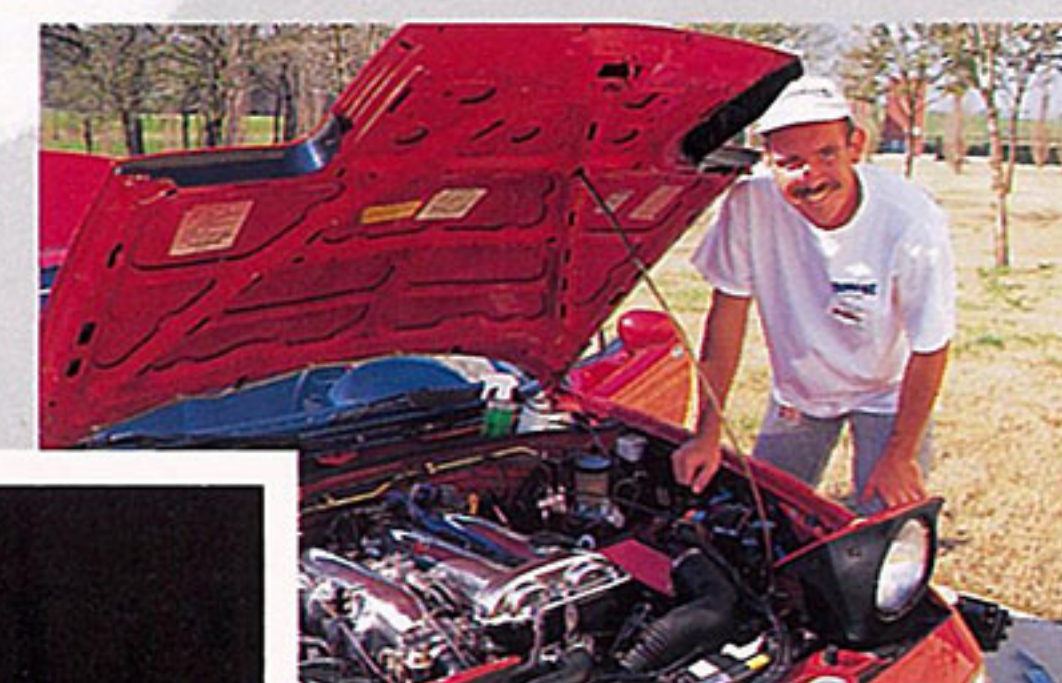
Happy

全米で100を超えるといわれる支部を持つ
「ミアー・クラブ・オブ・アメリカ」のテキサス支部
「ローン・スター・チャプター」会長、ジェリー・ジョイナーさん。
たくさんの人達との出会いが何より楽しみという。
その気持ちは、すべてのミータファンに共通するものだ。



Fun to Drive

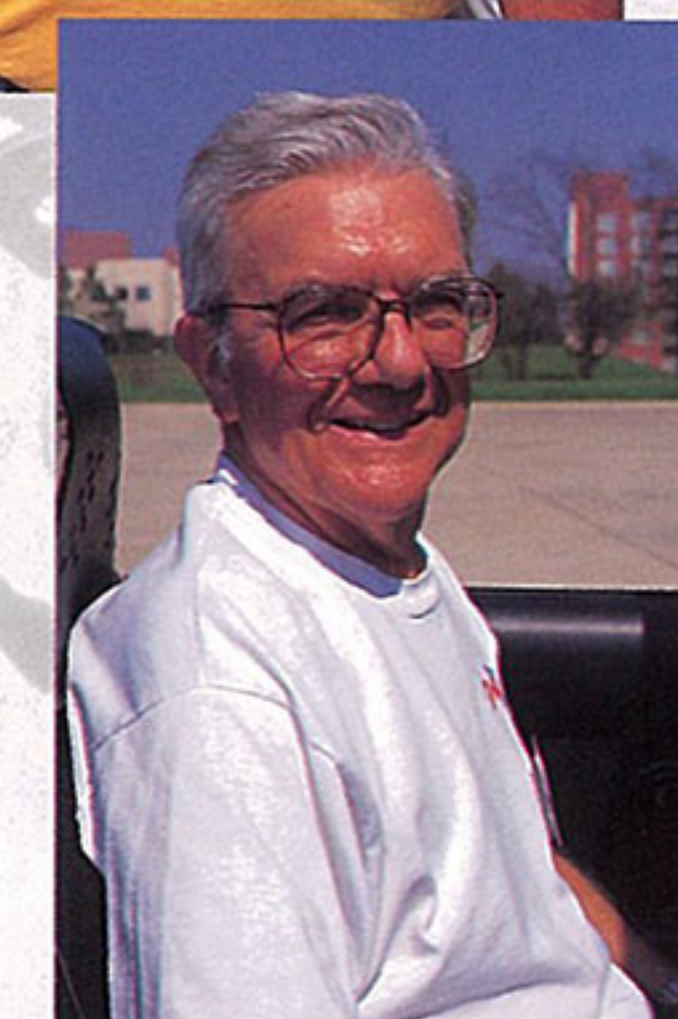
ジムカーナならぬ「ファンカーナ」。
ドライバーは目隠しをして、ナビゲーターの声を頼りに
バックでパイロンを通過し、パーキングスペースに入れる。
ファン&スリリングなタイムトライアル!



Good Looking



テキサスのミーティングで開催された
コンクール・ド・エレガンスのシリアス部門ウィナー。
エンジンルームのなかまでピカピカにドレスアップしてある。



Fun Car

“Very fun car, Miata!”
と、元気いっぱいのヤング・アット・ハート、
73才のデュアン・シュールさん。

毎年、サンフランシスコ近くのサクラメントで開催される
「ゴールドラッシュ・ミーティング」でのワンシーン。



オートバイ世界GP選手権の
オーストラリア戦で、
決勝前にコースを走るMX-5。
オーストラリアでの人気の高さがわかる。



P EOPLE
&
R OADSTER

ロードスターの
楽しさは、海もかるがる
飛びこえる。

OVERSEAS



Light Weight Sports



Pleasure

クラブミーティングの人気イベント、「ファンカーナ」の競技のひとつ。
ドライバー1人が乗ったミータを5人で押して、
ゴールまでのタイムを競う。5馬力、いや「5人力」のミータである。



ミータ(ユーノスロードスターの米国名)
ファンは実に幅広い。
助手席のおばあちゃんの笑顔も最高。

どこの国でも、ロードスターは
若いカップルにとって不可欠のアイテム。



「ミアー・クラブ・オブ・アメリカ」
テキサス支部「ローン・スター・チャプター」の
広報を担当するマーシャ・G・ハーリーさん。



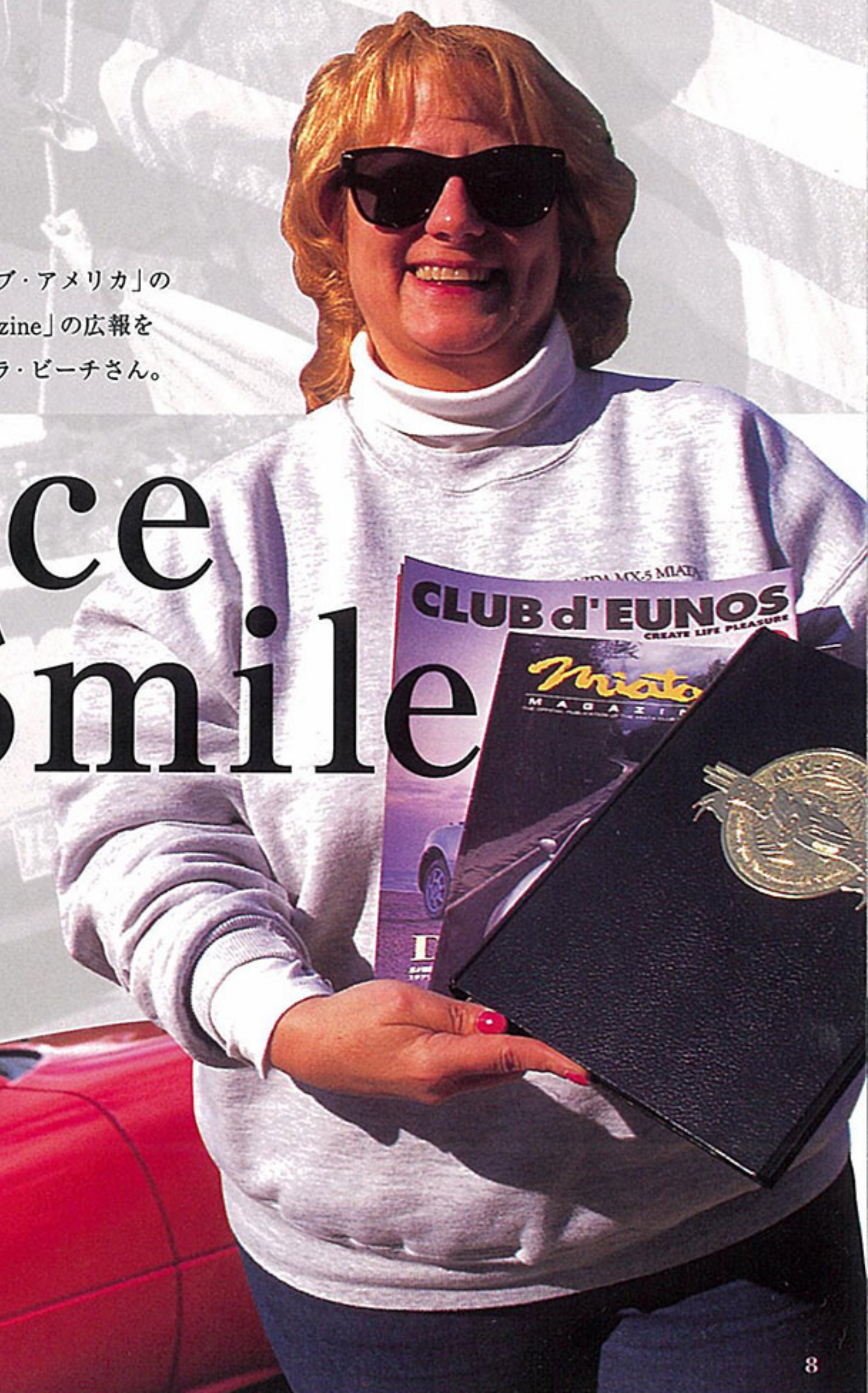
「ローン・スター・チャプター」の
広報担当マーシャさんのベターハーフ、
ジム・ハーリーさん。



パリ・オペラ座近くにて。
アメリカの元気さとはまた違った
シックな雰囲気がいい。

「ミアー・クラブ・オブ・アメリカ」の
会報誌「Miata Magazine」の広報を
担当しているバーバラ・ビーチさん。

Nice Smile



Open Air

ル・マン市のサルテ・サーキットで出会ったMX-5
(ユーノスロードスターの輸出名)。
彼らはル・マン24時間レースを見るために
ドイツからやってきたと言う。



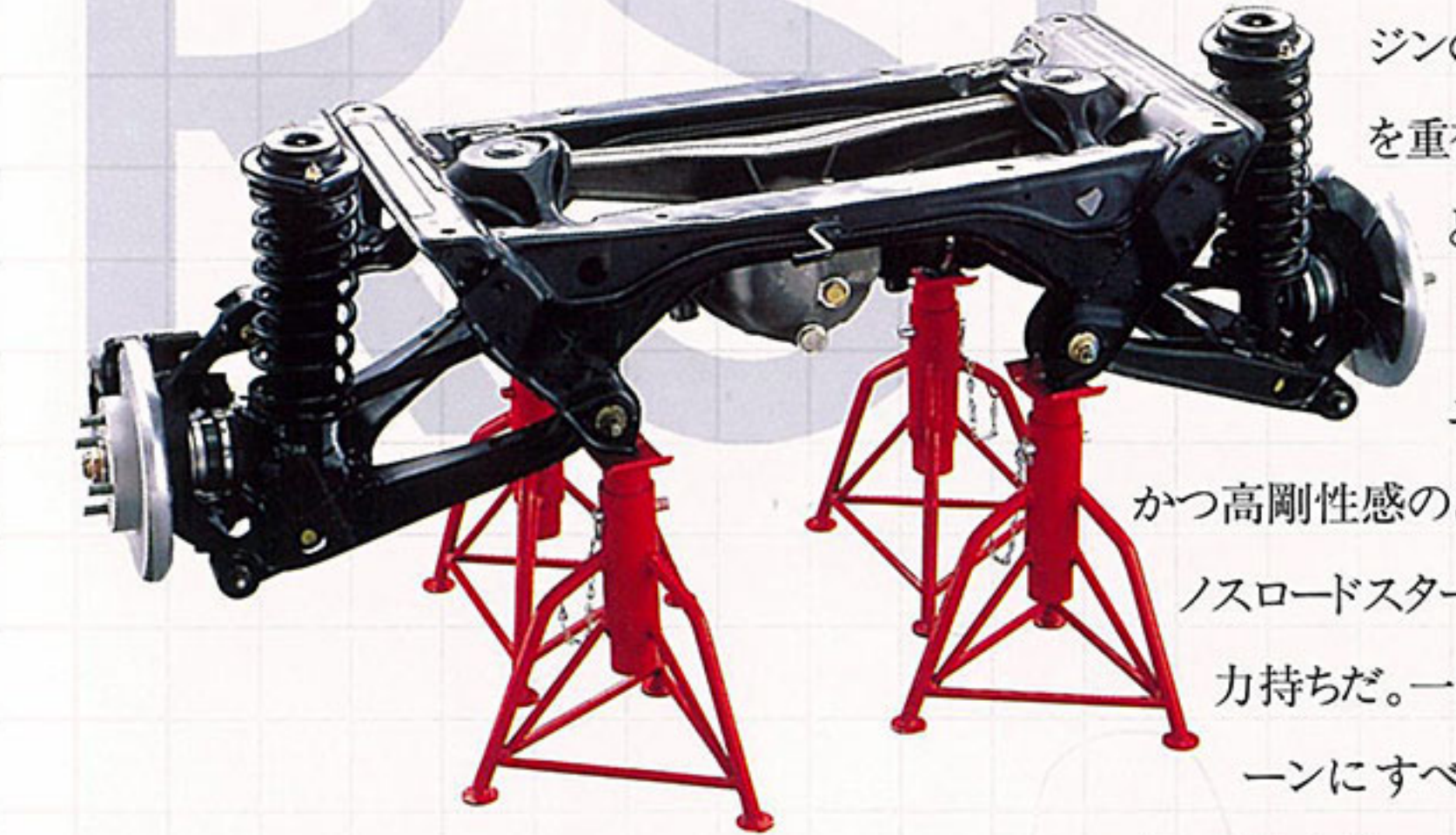
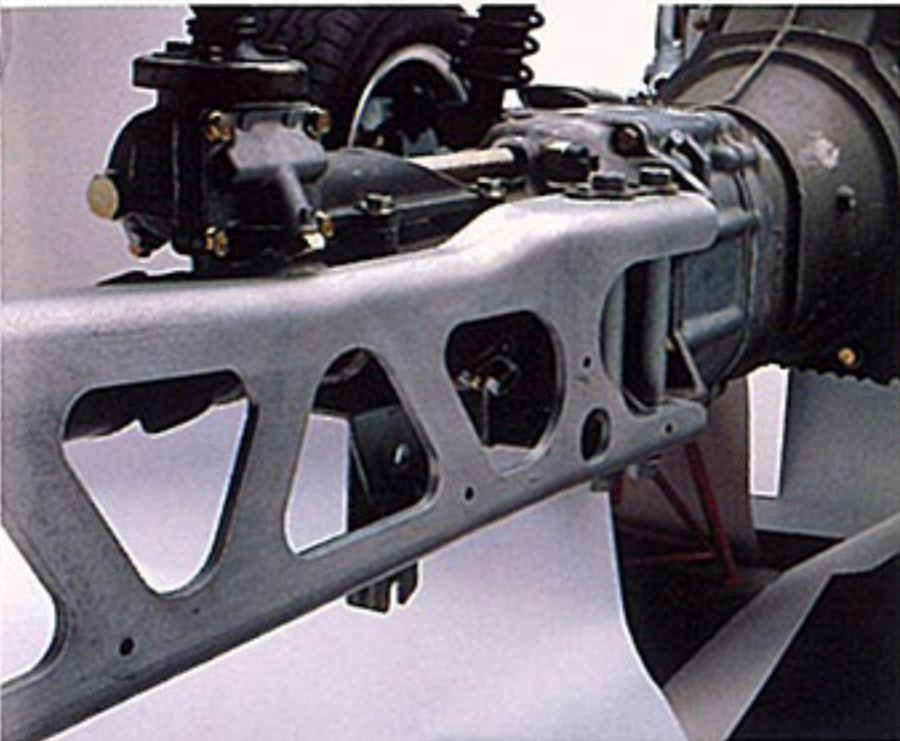
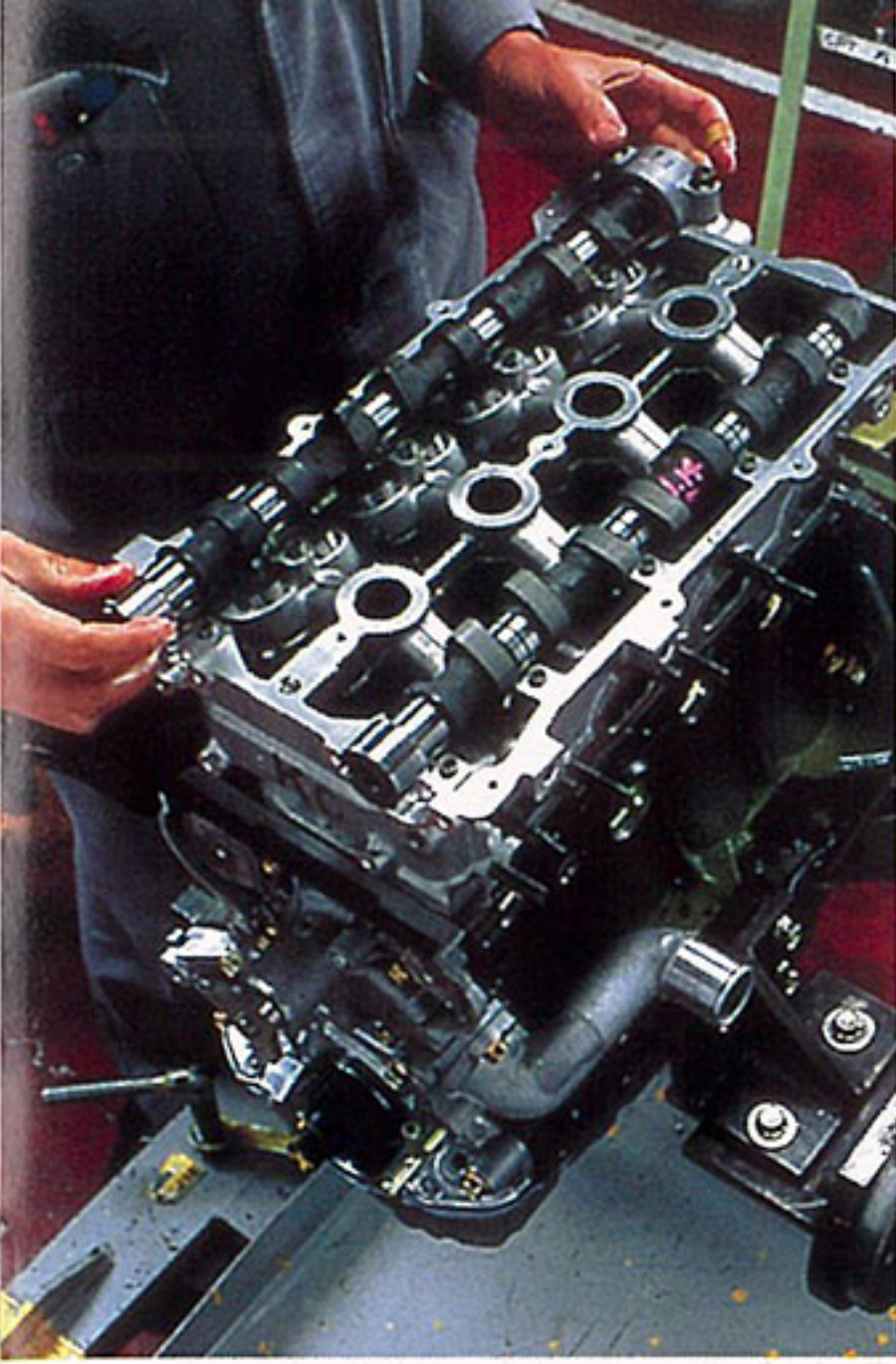
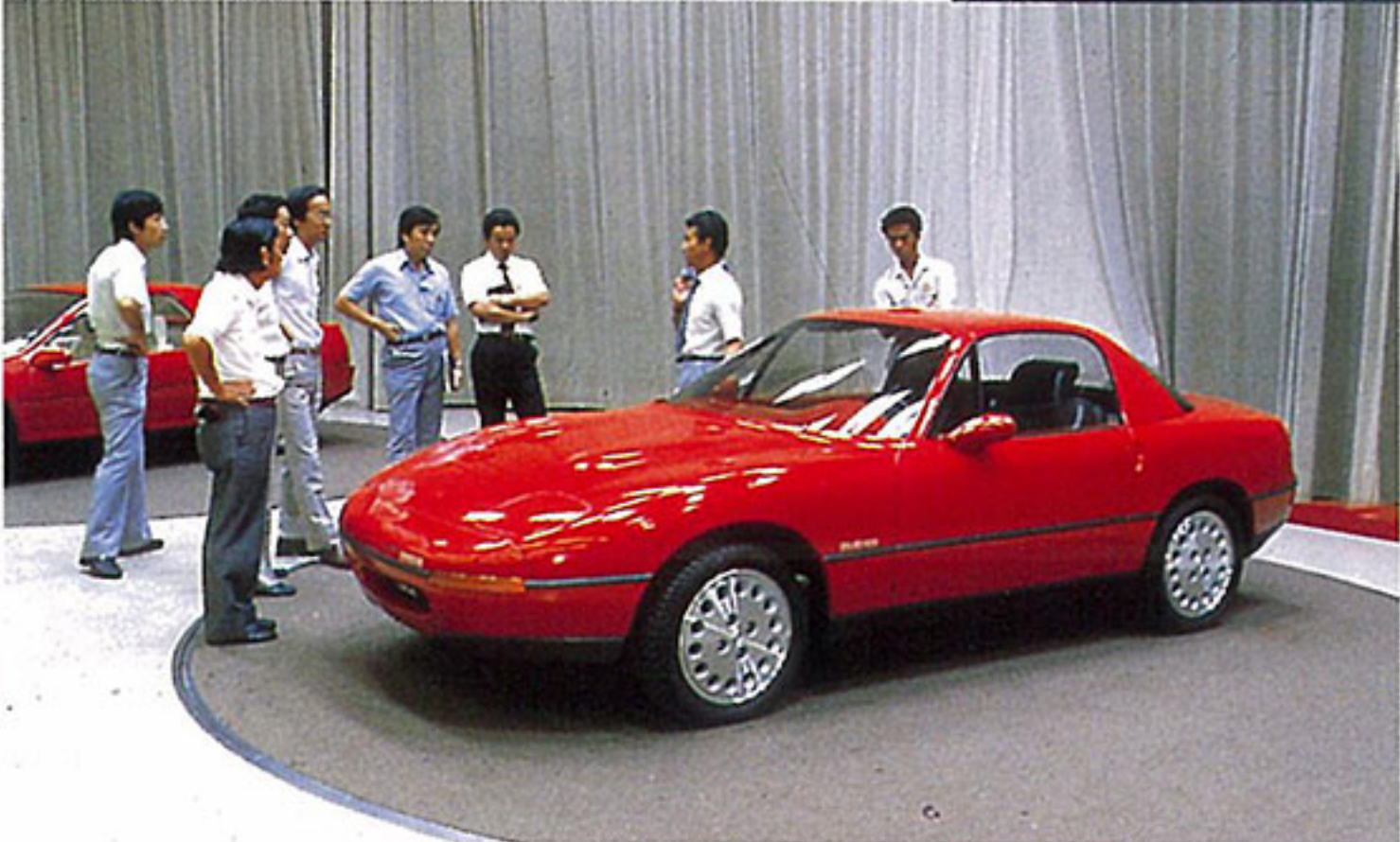
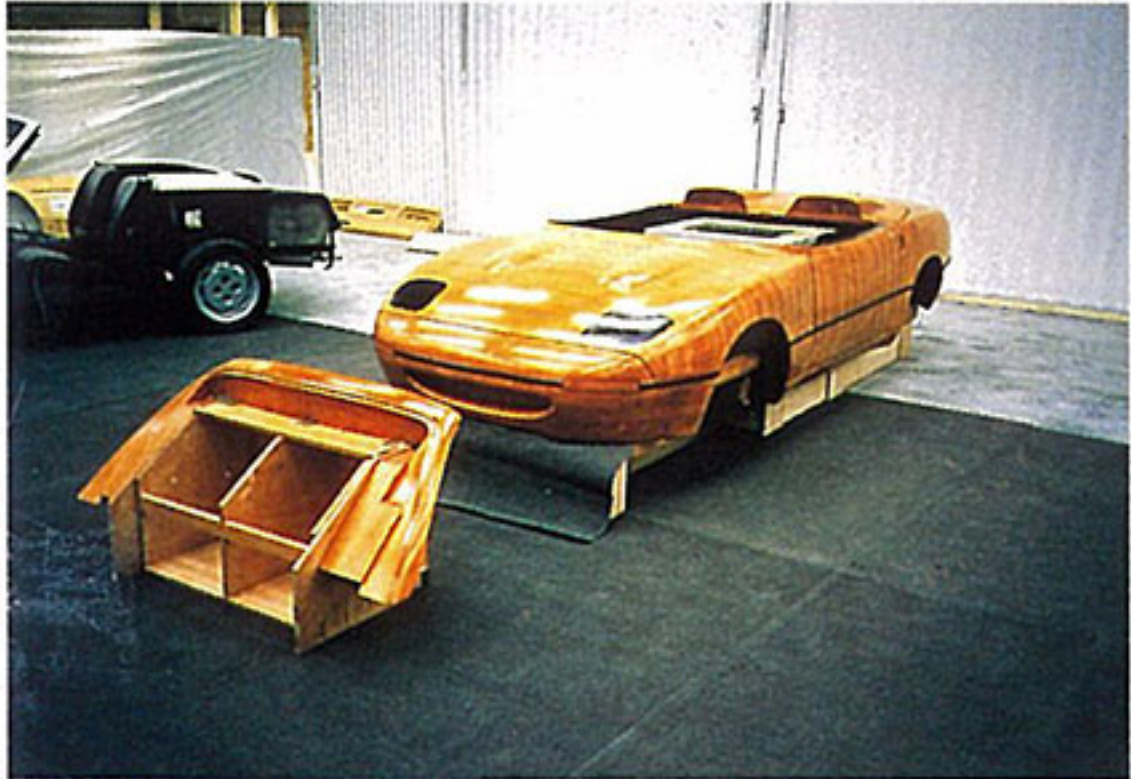
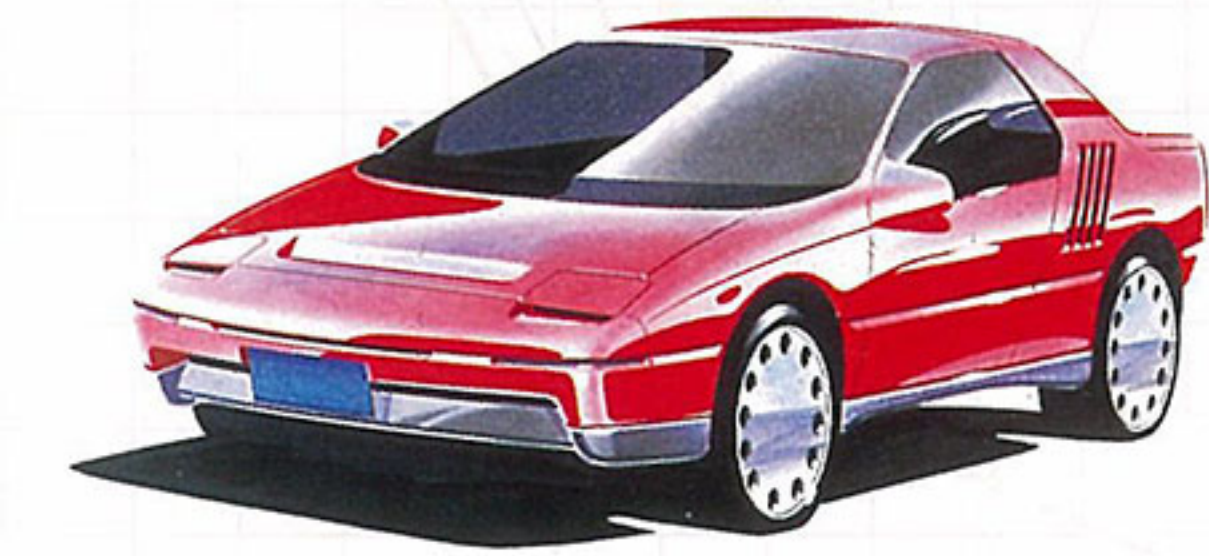
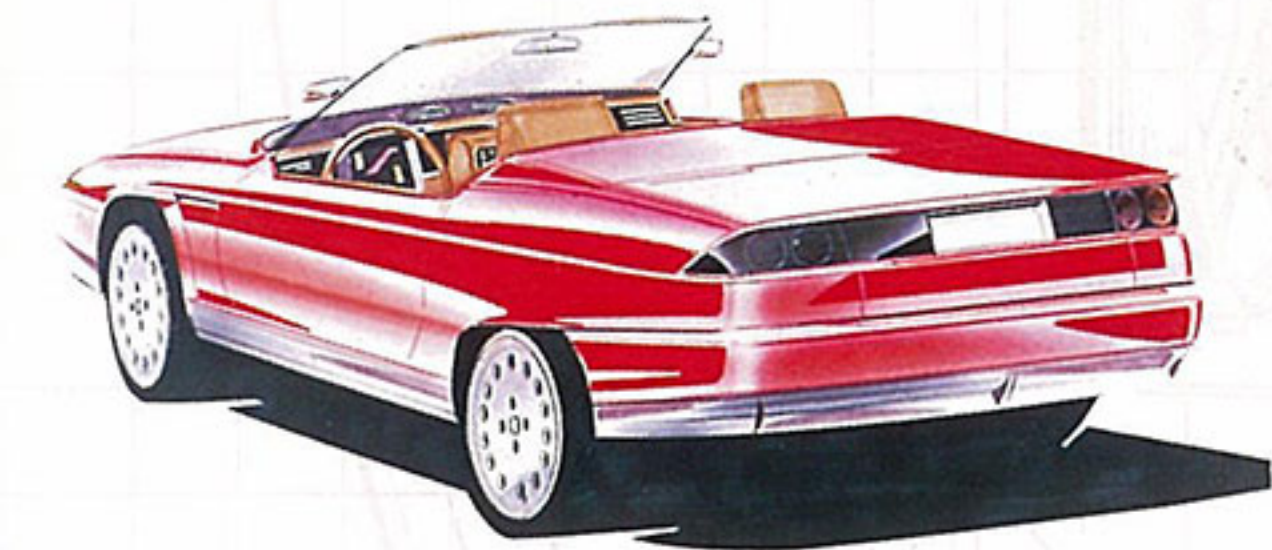
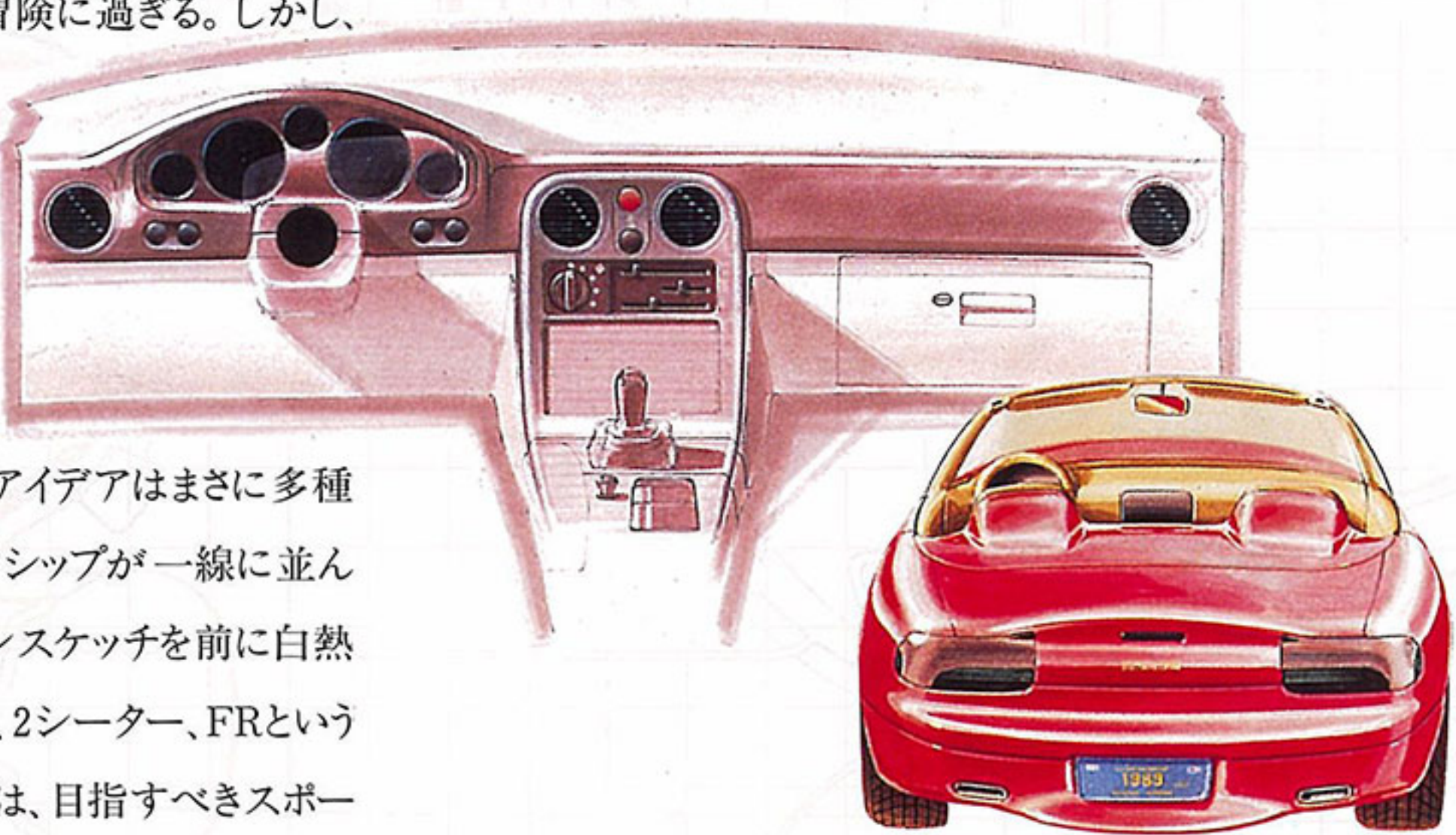
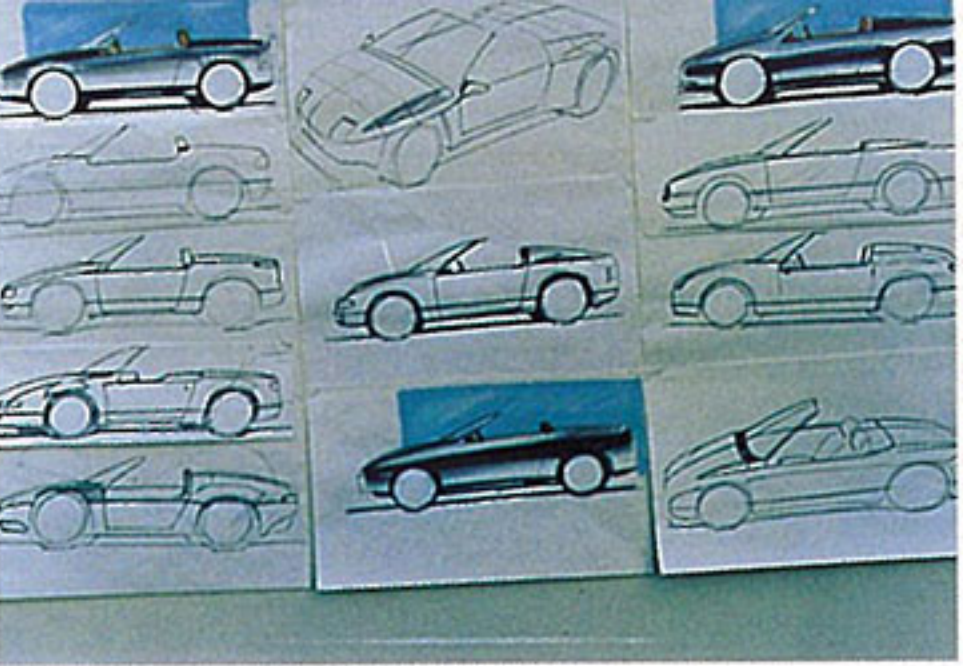
夢に向かう冒険

マツダのエンジニアたちの胸のなかに、小さなスポーツカーへの大きな夢がふくらみはじめたのは、1980年代前半だった。けれどその当時、ライトウェイトスポーツ(LWS)は、安全性など厳しさを増す時代の要請に応えきれないまま姿を消していた。スポーツカーを愛してやまないエンジニアたちがLWSを自分たちの手でつくりたいと熱望しても、現実にはマーケットが存在していない以上、そのプロジェクトをスタートさせるのは冒険に過ぎる。しかし、当時のマツダでは、既存の枠から敢えて外れ、自由な発想でクルマづくりに挑もうとする開発内部での計画が温められていた。そしてこの計画を実行に移すものとして、ついに新しいLWS開発のプロジェクトが動きはじめたのである。企画段階のアイデアはまさに多種多彩だった。駆動方式もFR、FF、リアミッドシップが一線に並んでいたし、オープンかクーペかも、デザインスケッチを前に白熱の討議が続いた。そして最終的にオープン、2シーター、FRという基本が決定された段階で、エンジニアたちは、目指すべきスポーツカーの楽しさを「人馬一体」という言葉によって共有化することになった。以来、このキーワードは現在に至るまで、いや未来をも含めて、ユーノスロードスターのコンセプトを象徴するものとなる。

人馬一体。
作り手の心のなかに、
いつもこの言葉があった。

「人馬一体」のためのこだわりと割り切り

具体的な開発段階に踏み出したエンジニアたちは、オープン、2シーター、FRという伝統的なLWSの文法を基本としながら、マツダならではの新世代LWSの創造を目指した。たとえば、LWSのカナメである「軽さ」と「コンパクトさ」を守りながら、時代の要請に十分に応えうる安全性を実現する。そのために、最新のコンピューター解析技術がフルに駆使された。開発段階で主査を務めたのが、根っからのスポーツカー好きであるだけでなく、ボディ設計畑のエンジニアであったことも偶然ではない。当初から、軽量で高剛性のオープン専用ボディの重要性が認識されていたのである。軽量化については、ソフトトップの在り方まで検討された。耐候性や遮音性に優れるが重量のかさむ「カブリオレ」タイプにするか、簡便で軽い「ロードスター」タイプにするか、である。結局、後者となったのだが、これは、2+2でなく2シーターで良しとしたこ



ともに通じるつくり手の「割り切り」だ。何のために。無論、「人馬一体」の走りをすべてに優先させるために、である。こうした徹底的な軽量化と同時に、彼らは前後重量配分についてもこだわり抜いた。単なる数値の振り分けだけではない。ステアリング操作に対するクルマの回頭性を、より自然で俊敏なものにするため、重量はできる限り車体中央に寄せ、ボディの前後端部を軽くすることを目指したのだ(つまりこれが「ヨー慣性モーメントの低減」というもので、人馬一体感の重要なファクターのひとつだ)。ガソリンタンクやシート位置のほか、エンジン重心がフロントアクスルより後方に位置するフロントミッドシップも、まさにそのためのものだった。そしてこのレイアウトは、駆動方式がFRに決定されて以来、一貫して守られ続けたのである。

ダイレクトなドライブフィールの追求

パワーユニットは自然吸気の直列4気筒DOHC16バルブエンジンで、ターボなど過給機の採用は検討されなかった。彼らがLWSのドライビングプレジャーとして大切にしたのは、クルマと心を通わせあって走る「人馬一体」の楽しさであり、人を驚かせるためのハイパワーやハイメカニズムではなかったのだ。彼らは、エンジンの機械抵抗や慣性抵抗を極力低減することに努めた。ドライバーのアクセル操作に、即座にかつ忠実に応答するスロットルレスポンスと、高回転までストレスなく伸びるパワーフィールこそが、LWSのエンジンの醍醐味だと信じるからである。「人馬一体感」を重視するエンジニアたちはさらに、トランスミッションとデフをがっちりと結合するアルミ製P.P.F.(パワープラントフレーム)もつくりあげた。これは、エンジントルクの後輪への伝達遅れを抑制し、かつ高剛性感のあるシフトフィールを実現するためのもの。ユーノスロードスターならではのダイレクト感を支えている緑の下の力持ちだ。一方サスペンションでは、4輪ダブルウィッシュボーンにすべきという担当エンジニアたちの主張に対して、

いやストラット式で十分ではないかという反対意見も出た。コストがかさみすぎるというのだ。しかし、スポーツカーの足としての「素性の

よさ」にこだわる担当エンジニアたちは譲らなかった。紆余曲折ののち、知っての通りの選択がなされた。マツダのエンジニアたちの精神はここでも発揮されたのである。

世にも幸せなクルマ

と、これらは開発プロセスのほんの一部に過ぎない。けれど、ユーノスロードスターが、エンジニアたちの純粋な情熱を注がれて生を受けたクルマであることは感じていただけたことと思う。そしてエンジニアたちの思いが、世界中にいるたくさんのオーナーの思いと重なり合って新しい夢を育て、着実な進化を促すとともにさまざまな特別限定車を生んできた。ユーノスロードスターはこれからも、みんなの愛情をたつぷり注がれて育っていくに違いない。ほんとうに、世にも幸せなクルマである。

■ロードスターの受賞歴

- 1989.2 モスト・ファンカー(Auto Week誌：米)
- 7 世界のベストカー(Road&Track誌：米)
- 12 ベスト・スポーツカー[キングオブザカー](スポーツニッポン紙)
- ク・オブ・ザ・イヤー(Automotive News誌：米)(ク=ヒットの意)
- ベスト・スポーツカー(Autocar&Motor誌：英)
- 1990.1 89年日経/年間優秀製品賞[デザイン](日本経済新聞)
- デン・ベスト(Car and Driver誌：米)
- オートモービル・オブ・ザ・イヤー(Automobile誌：米)
- 1989カー・オブ・ザ・イヤー(Wheels誌：豪)
- 1989カー・オブ・オーストラリア(Car Australia誌：豪)
- ベスト・スポーツカー(Car Australia誌：豪)
- ゴールデン・ギア(Washington Automotive Press Association：米)
- 2 世界の最優秀自動車賞第1位[輸入オープンカー部門](Auto Motor und Sport誌：旧西独)
- 1989・90モダンモーター・ベストカー賞(Modern Motor誌：豪)
- 1989・90ベストスポーツカー賞(Modern Motor誌：豪)
- モノ・スーパーグッズ・オブ・ザ・イヤー金賞(MONO誌：日)
- 1989ベストカー・コンテスト新型車部門1位(コスモボタニ誌：日)
- 3 モスト・ファン・トゥ・ドライブ(Playboy誌：米)
- 4 1990ベスト・スポーツカー(Motor Week：米)
- 6 ベスト・ハンドリングカー(Autocar&Motor誌：英)
- 10 最高に価値あるクルマ(Buying Cars誌：英)
- ベスト・スポーツカー(New Castle Journal：英)
- スポーツカー・オブ・ザ・イヤー(Middlesborough North Eastern Gazette：英)
- 12 ベスト・スポーツカー(National Roads&Motorists Association：豪)
- 1990カー・オブ・ザ・イヤー(自動車ジャーナリスト協会：ニュージーランド)
- 1991.2 世界の最優秀自動車賞第1位[輸入オープンカー部門](Auto Motor und Sport誌：旧西独)
- '91年オートロフィー(Auto Zeitung誌：独)
- 3 ベスト・スポーツカー・オブ・ザ・イヤー'91(What Car?誌：英)
- 4 ベスト・スポーツカー読者投票(Motor Week：米)
- 1992.1 1992オールスターズ(Automobile誌：米)
- 2 世界の最優秀自動車賞第1位[輸入オープンカー部門](Auto Motor und Sport誌：独)
- 1993.1 1993オールスターズ(Automobile誌：米)
- オートロフィー[ファンカー部門第1位](Auto Zeitung誌：独)
- 2 世界の最優秀自動車賞第1位[輸入オープンカー部門](Auto Motor und Sport誌：独)
- 12 トップテン賞(Wheels誌：豪)
- 1994.1 1994オールスターズ(Automobile誌：米)
- 1995.1 1995オールスターズ(Automobile誌：米)
- 5 モスト・プロブレム・フリー・イン・クラス(J.D.Power and Associates：米)
- 7 1995ベスト・スポーツカー(Auto Express誌：英)
- 1996.2 1996オールスターズ(Automobile誌：米)
- ベスト・レビュー[ベース・スポーツカー部門](Intellichoice社：米)
- 4 ハーフエクト・デン(Automobile誌：米)
- 1996年型車信頼性第2位[スポーツ/スポーツカー部門](Consumer Reports誌：米)
- MY96モスト・ファン・トゥ・ドライブ・カーに選定(Consumer Reports誌：米)
- 11 ベスト・バイ[スポーツカー/セダン部門](Consumer Digest誌：米)
- 1997.1 1997オールスターズ(Automobile誌：米)



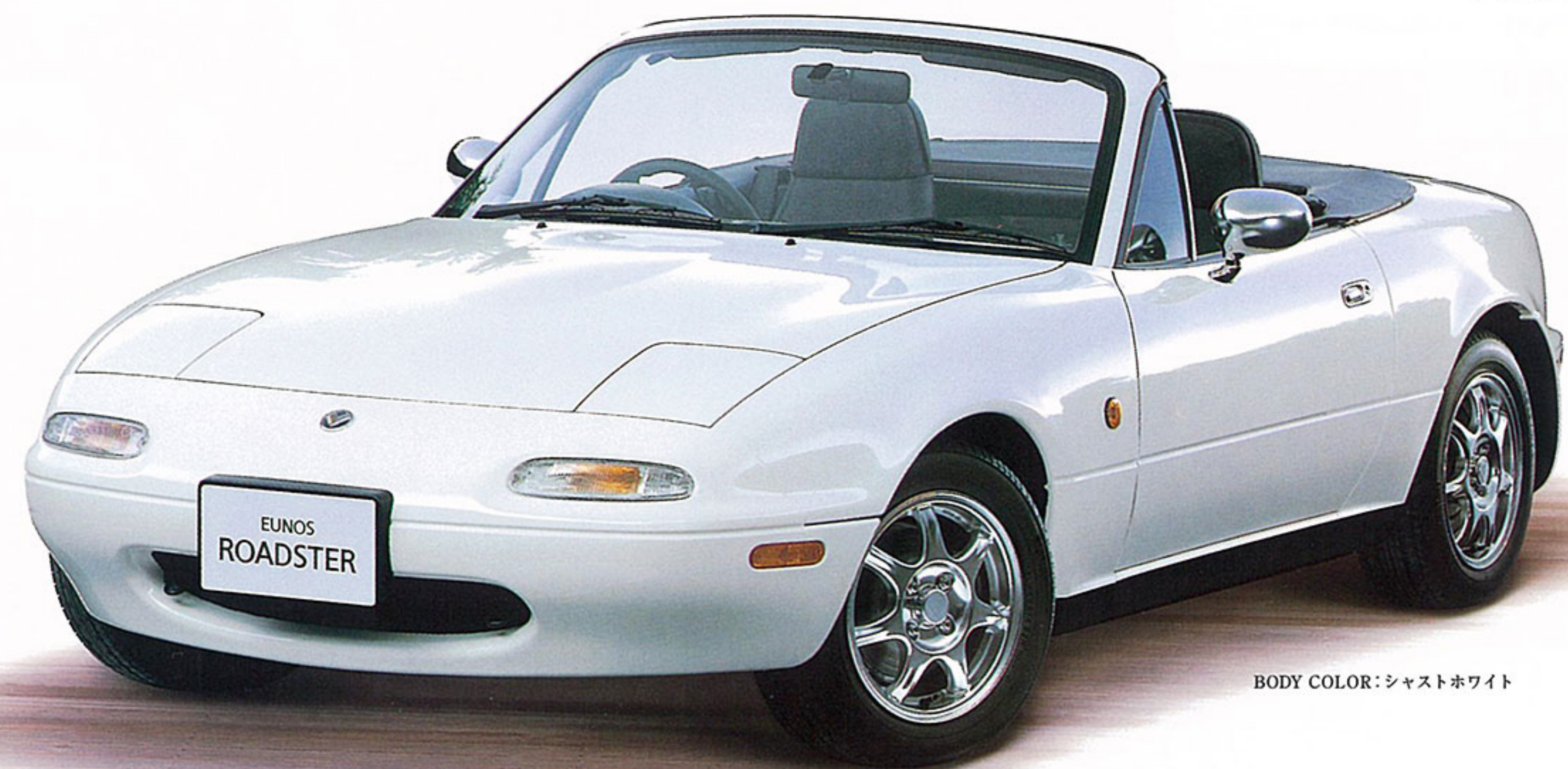
Special
Thanks for You

SR
LIMITED
誕生

[全国限定 700台]



BODY COLOR: スパークルグリーンメタリック(特別専用色)



BODY COLOR: シャストホワイト

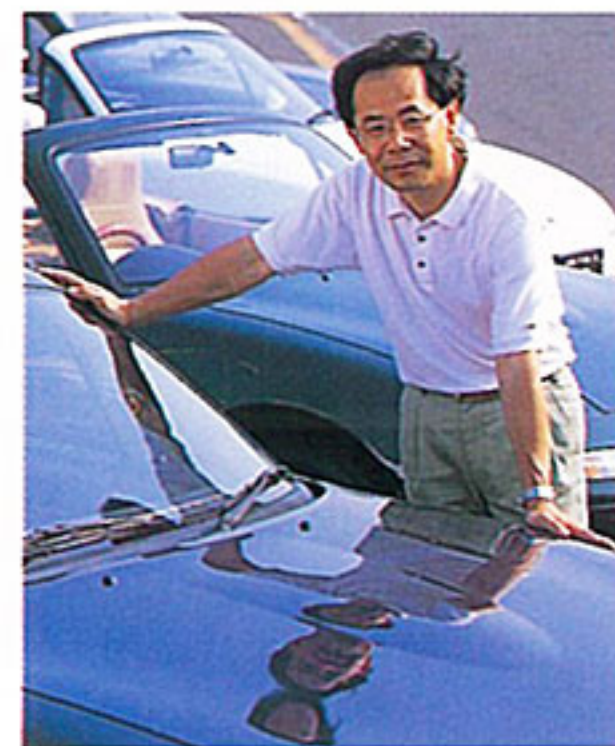
夢の集大成として。そして明日への新しいステップとして。

■ユーノスロードスターがデビューして、もう8年が経ちました。サスペンション担当として開発にたずさわ、発表後に主査になって現在に至るまで、このクルマとともに充実した楽しい日々を過ごしています。とはいっても、量産に漕ぎ着けるまでには長い時間がかかりました。当時まるで影をひそめていたライトウェイトスポーツというクルマが、ほんとうに人々に受け入れられるかどうか予測がつかなかったのです。企業としての「採算」を考えれば、その迷いは当然ですが、結局マツダのチャレンジ精神がGOサインを出させました。■もっとも私は、このクルマが多くの人々に支持してもらえると信じていました。実際、開発途中でアメリカのスーパーマーケットのパーキングにこのクルマをおいてみたことがありましたが、あっという間に黒山の人だかり。そして異口同音に、こういうクルマが欲しいと言ってくれたのです。伝統的なライトウェイトスポーツは、時代とともに厳しくなる安全性などの要求基準に技術的についていけずに衰退していきました。けれど、時代がどう変わろうとも、クルマとひとつになって走る楽しさを求める人々の気持ちは不変なのです。■だからこそ私は、機械が主役ではなく、機械と気持ちを通い合わせて走る「人馬一体」の楽しさを提供したいと思いました。そのためにハイパワーよりも機械としての「素性のよさ」にこだわったのです。自然な挙動のFR、路面を正確に捉えるダブルウィッシュボーンサスペンション、アクセル操作に対して

※ソフトトップカバーはショップオプション。

ダイレクトな駆動力を確保するP.P.F.(パワープラントフレーム)。こうした基本コンポーネンツをすべてこのクルマのためにゼロから設計しました。そして、時代が求める安全性を高次元で実現しながら、ライトウェイトスポーツの大前提である軽量化を徹底追求したのです。■こうしてデビューしたユーノスロードスターは、世界中で42万台以上の大ヒットになりました。それはたぶん、走りの魅力のためだけではありません。クラブミーティングでは、このクルマがなければ出会うこともなかっただろう人々が楽しそうに語り合っています。ロードスターには人生を楽しくする力や、年齢や職業を超えて人と人を結びつける力があって、それが世界中の人々に大きな共感をいただいているのでしょう。とてもうれしいことです。■レギュラーモデルと特別限定車によって、ロードスターはより高度なスポーツ性能からファッションテイストまで多彩な可能性を提示してきました。今回のSRリミテッドはその集大成。そして同時に、私たちの情熱の未来への連続性を示すものです。これまでロードスターを支持し、新しい明日に期待してくださる人々に、心を込めてお届けします。どうぞ存分にお楽しみください。

ユーノスロードスター主査 貴島孝雄



生粋の人馬一体をイキに楽しむ、
SRリミテッドの
スペシャルアイテム。



部分革&ヌバック調バケットシート+ヌバック調ドアトリム ※ソフトトップカバーはショッパオプション。

2つのボディカラー&ブライトパーツ

ボディカラーは、人気のシャストホワイトと、SRリミテッド専用のスパークルグリーンメタリックの2タイプ。そして、この2つのカラーに華やかなアクセントを利かせるのが、特別装備のブライトパーツ、バフ仕上げ14インチアルミホイールとクロームメッキドアミラーだ。その美しい輝きが、ユーノスロードスターならではの個性をさらに鮮やかに印象づける。



クロームメッキドアミラー



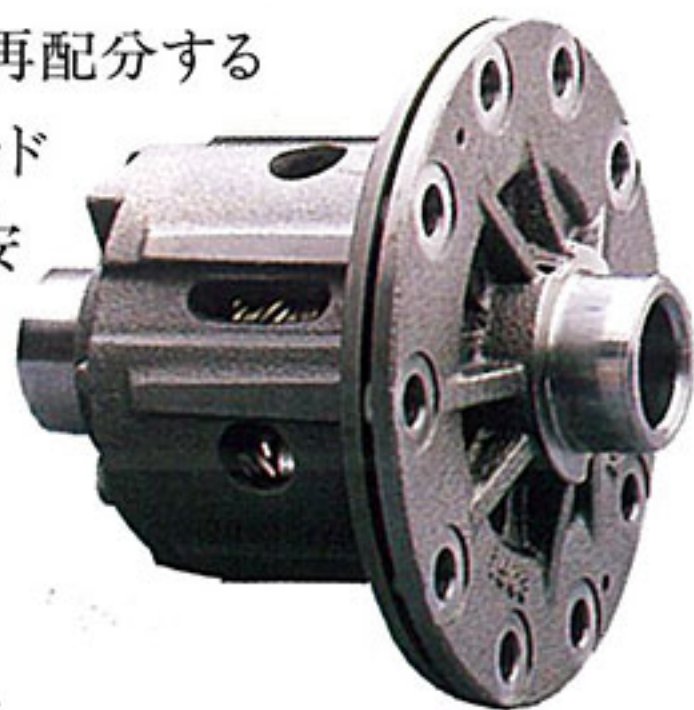
バフ仕上げ14インチアルミホイール

2シーターコックピットの楽しさを増幅する特別装備

ユーノスロードスターが追求し続ける「人馬一体」の走り。それは、心地よくタイトな2シーターコックピットに収まるドライバーだけが知る快感だ。その楽しさをさらに深くするため、厳選のアイテムを特別装備。ホールド性に優れたボックススキン感覚のヌバック調生地と本革を組み合わせたシート表皮、クロームメッキメーターリングを備えた精悍な専用メーターグラフィック、NARDI社製本革巻シフトノブ(5MT車)などが、クルマとの一体感を増幅する。より快適なサウンドクルージングのために、FM/AM電子チューナー付CDプレーヤーも特別装備した。

スポーツカーのための“トルセン”LSD(5MT車)^{*1}

“トルセン”LSDは、左右駆動輪のトルク差を感知して瞬時に適切なトルクを再配分するスポーツカーのためのリミテッドスリップデフ。よりダイレクトで安定したトラクションを確保することで、アクセル操作による車体姿勢の積極的なコントロールを可能にする。



*1 “トルセン”はZEXEL TORSEN INC.の登録商標です。



専用メーターグラフィック&クロームメッキメーターリング



NARDI社製本革巻シフトノブ(5MT車)



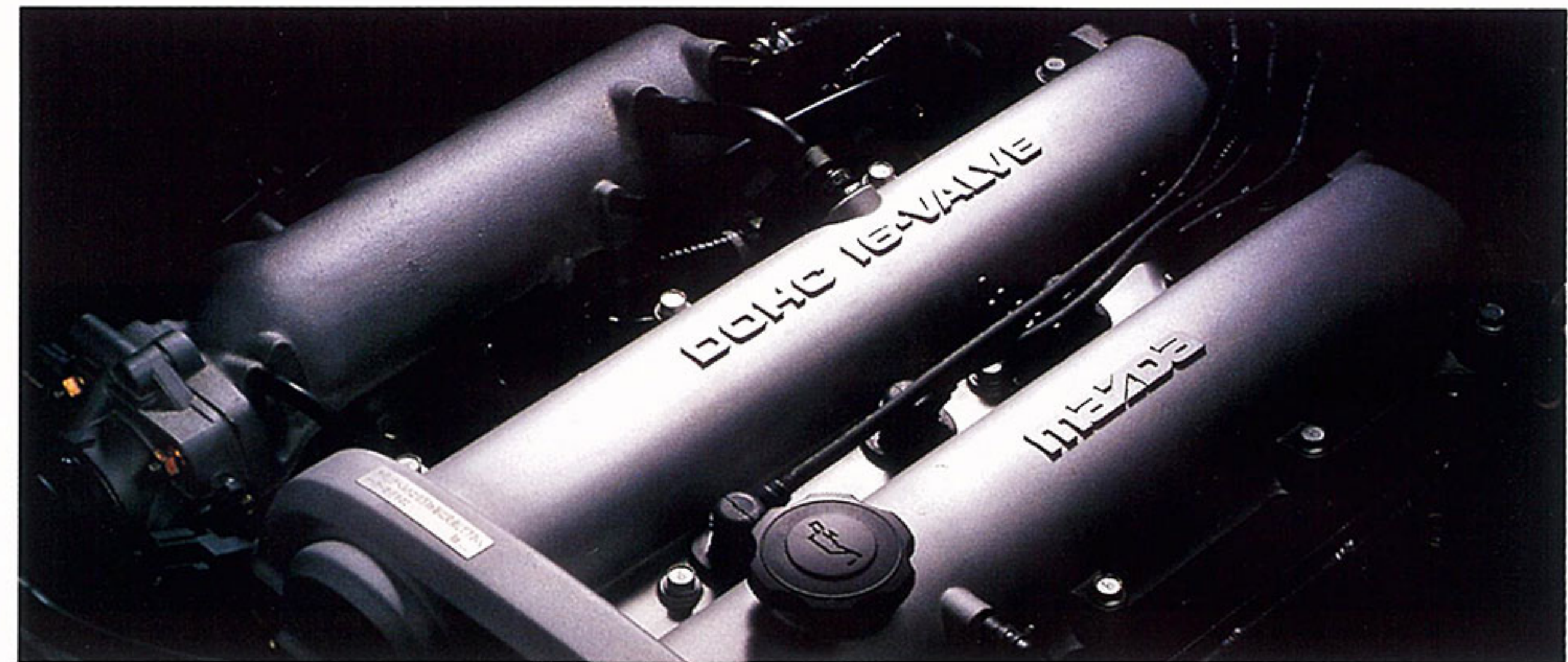
FM/AM電子チューナー付CDプレーヤー

走るだけで楽しい。
だれもがそう感じるらしい。
とてもうれしい。

1800DOHC16バルブエンジン“BP-ZE[RS]”

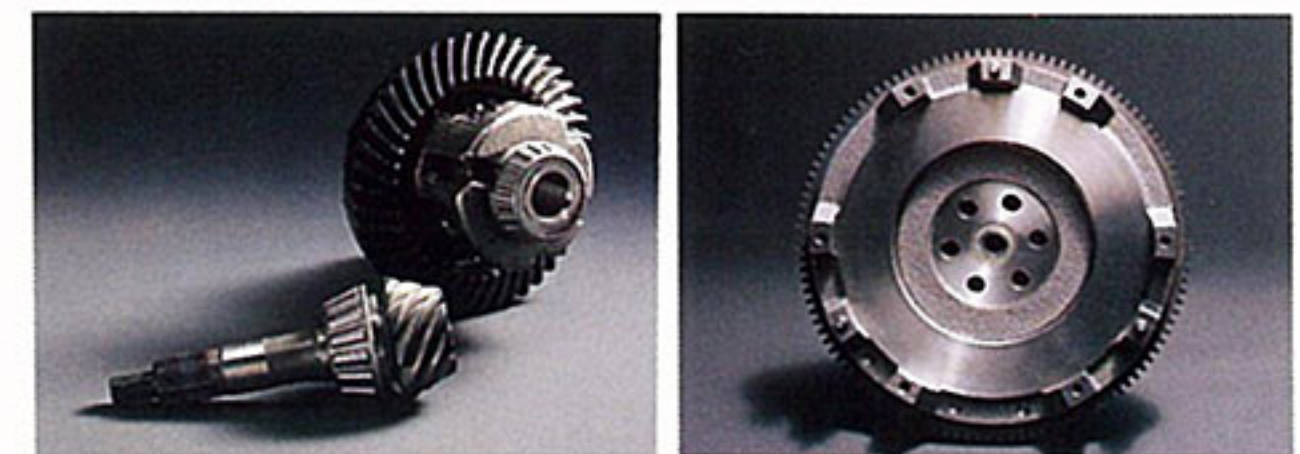
ドライバーの気持ちに即応して、ライトウェイトスポーツならではの身軽で活気に満ちた走りを生み出すのが、自然吸気1800DOHC16バルブエンジン“BP-ZE[RS]”。最高出力130ps/6500rpm(ネット^{*2})、最大トルク16.0kg-m/4500rpm(ネット^{*2})。分厚い低中速トルクによるハイレスポンス、16bitコンピューターの緻密な制御ロジックによるストレスのない伸びが、キレのある俊敏な走りを提供。そして、トランスミッションとデフをリジッドに結合するアルミ製P.P.F.(パワープラントフレーム)が、エンジントルクの伝達遅れを抑え、アクセル操作に対するレスポンス感を研ぎ澄ます。5速マニュアルミッションは、胸のすくショートストローク。電子制御4速オートマチックは、マニュアルライクなシフトが可能なホールドモードを採用。

^{*2} “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。



ファイナルギアレシオ4.300(5MT車)+軽量フライホイール

ワイドレンジのトルク特性とハイレスポンスが楽しい1800DOHC16バルブエンジン。その持ち味をフルに引き出すために、5速マニュアル車はファイナルギアレシオ(FGR)をよりローギアードな4.300に設定した。3000～5000rpm近辺で2nd→3rdのシフト操作を繰り返す際のレスポンスや、コーナー脱出時のパワーの立ち上がりなどで、より鋭い加速性能をもたらす。また、慣性抵抗の小さな軽量フライホイールも採用。俊敏なアクセルレスポンスと、すばやく確実なヒール&トゥを支援する。



ファイナルギア(減速比4.300 5MT車)

軽量フライホイール

4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション

タイヤの対地キャンバーをつねにほぼ垂直に保って優れたロードホールディング性を発揮する、4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション。前後とも、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たうえで、パフォーマンスバーを装着するなど、高いサスペンション支持剛性を確保。操舵に対する車体追随性を研ぎ澄ましている。低圧ガス封入式ダンパーは、路面状況を的確に伝えながらしなやかな乗り心地を提供する。

軽量高剛性オープンボディ

「人馬一体」の走りを基本から支えているのが、コンピューター解析技術を駆使して開発した高剛性オープン専用ボディだ。強度/剛性部材のストレート化や結合部材の強化などの基本構造に加え、左右のシートベルトショルダーアンカー部を結合する強靱なブレースバーなどのさまざまな剛性アップ施策を実施。車体の振動やねじれを抑え込む高い剛性を確保し、シャープでダイレクトな操縦フィードバックを支援する。

運転席SRSエアバッグシステム^{*3}

確かなグリップ感を提供するMOMO社製の本革巻ステアリングは、運転席SRSエアバッグシステムを内蔵している。センサーが前方からの衝撃を感知すると、ステアリングハブ内のエアバッグが瞬時に膨らみきり、シートベルトを正しく装着したドライバーの顔面部や胸部に加わる衝撃を緩和する。

^{*3} SRS: Supplemental Restraint System(乗員保護補助装置)エアバッグシステムは横方向からや後方からの衝撃、横転、及び転覆した場合や正面からの衝撃が小さい場合は作動しません。エアバッグシステムはシートベルトを装着したうえで補助安全装置です。運転の際にはシートベルトを必ず装着してください。



Specifications & Equipment

主要装備

			●特別装備
Exterior	ボディカラー	スパークグリーンメタリック(特別専用色)	●
		シャストホワイト	○
	ソフトトップ	ブラック	○
Interior	クロームメッキドアミラー		●
	部分革 & スバック調バケットシート		●
	スバック調ドアトリム		●
	専用メーターグラフィック		●
	クロームメッキメーターリング		●
	MOMO社製本革巻ステアリング		○
	運転席SRSエアバッグシステム		○
Audio	NARDI社製本革巻シフトノブ (5MT)		●
	FM/AM電子チューナー付CDプレーヤー +4スピーカー (ドアスピーカー×2+ドアツイーター×2)		●
Mechanism	ブレースバー		○
	トルセンLSD (5MT)		●
Tires&Wheels	185/60R14 82Hタイヤ		○
	バフ仕上げ14インチアルミホイール		●

◆「トルセン」はZEXEL TORSEN INC.の登録商標です。

◆SRS: Supplemental Restraint System (乗員保護補助装置) エアバッグシステムは横方向から後方からの衝撃、横転、及び転覆した場合や正面からの衝撃が小さい場合は作動しません。エアバッグシステムはシートベルトを装着したうえでの補助安全装置です。運転の際にはシートベルトを必ず装着してください。

主要諸元

Type	ボディタイプ	2ドアオープン
	車名・型式	マツダE-NA8C
	ベース車	Mパッケージ車
	変速機形式・段数	マニュアル5速 EC-AT4速
Dimension&Weight	全長×全幅×全高	mm 3955×1675×1235
	ホイールベース	mm 2265
	トレッド・前	mm 1405
	トレッド・後	mm 1420
	車両重量	kg 1000 1030
	乗車定員	名 2
Fuel Consumption	10・15モード燃費	km/ℓ 12.0 10.2
	60km/ℓ定地燃費	km/ℓ 18.0 18.8
Suspension	サスペンション・前後	ダブルウィッシュボーン式
	スタビライザー・前後	トーションバー式
Brakes	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
Engine	倍力装置形式	8インチ径真空倍力式
	形式・種類	BP-ZE[RS]・水冷直列4気筒DOHC
	総排気量	cc 1839
	圧縮比	9.0
	最高出力(ネット)	ps/rpm 130/6500
	最大トルク(ネット)	kg-m/rpm 16.0/4500
	燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置
	燃料及びタンク容量	ℓ 無鉛レギュラーガソリン・48

World Wide Web Site — 世界のロードスタークラブとインターネットアドレス —

国名	WEB SITE	ADDRESS
Japan	Roadster Club of Japan	http://www.avanti.co.jp/rcoj/
USA	MIATA.NET	http://www.miata.net/
Germany	Freunde des mx-5 in Koeln	http://ourworld.compuserve.com/homepages/sampa/kolnclub.htm
UK	UK MX-5 Owners Club	http://www.aesthetica.com/ukmx5/
New Zealand	Mazda MX5 Club of New Zealand	http://www.mx5club.org.nz/
Singapore	Miata OWNERS' CLUB OF SINGAPORE	http://sunflower.singnet.com.sg/~libelec/miata.html

That's MAZDA
燃えるクルマ。楽しいクルマ。

●道路運送車両法による新型車届出数値 ●燃料消費率は定められた試験条件のもとでの値です。実際の走行時にはこの条件(気象・道路・車両・運転・整備等の状況)が異なってくるので、それに応じて燃料消費率が異なってきます。●ネットとはエンジンを車両に搭載した状態とはほぼ同等条件で測定したものです。●付属品: スペアタイヤ・タイヤ交換用工具 ●本カタログの写真は撮影条件により実物と印象が相違する場合があります。また、ボディカラーおよび内装色も実車と違って見えることもあります。詳しくは営業マンにご確認ください。●本仕様は予告なく変更することがあります。

寒冷地仕様はメーカーオプション設定。寒冷地仕様は積雪寒冷地での使用を考慮してワイパーモーターの強化を行っています。

エアコン・ソフトトップカバーはショップオプションとなります。

新車購入時
最高30万円! キャッシュバック

MAZDA m/z CARD
マツダエムズカード

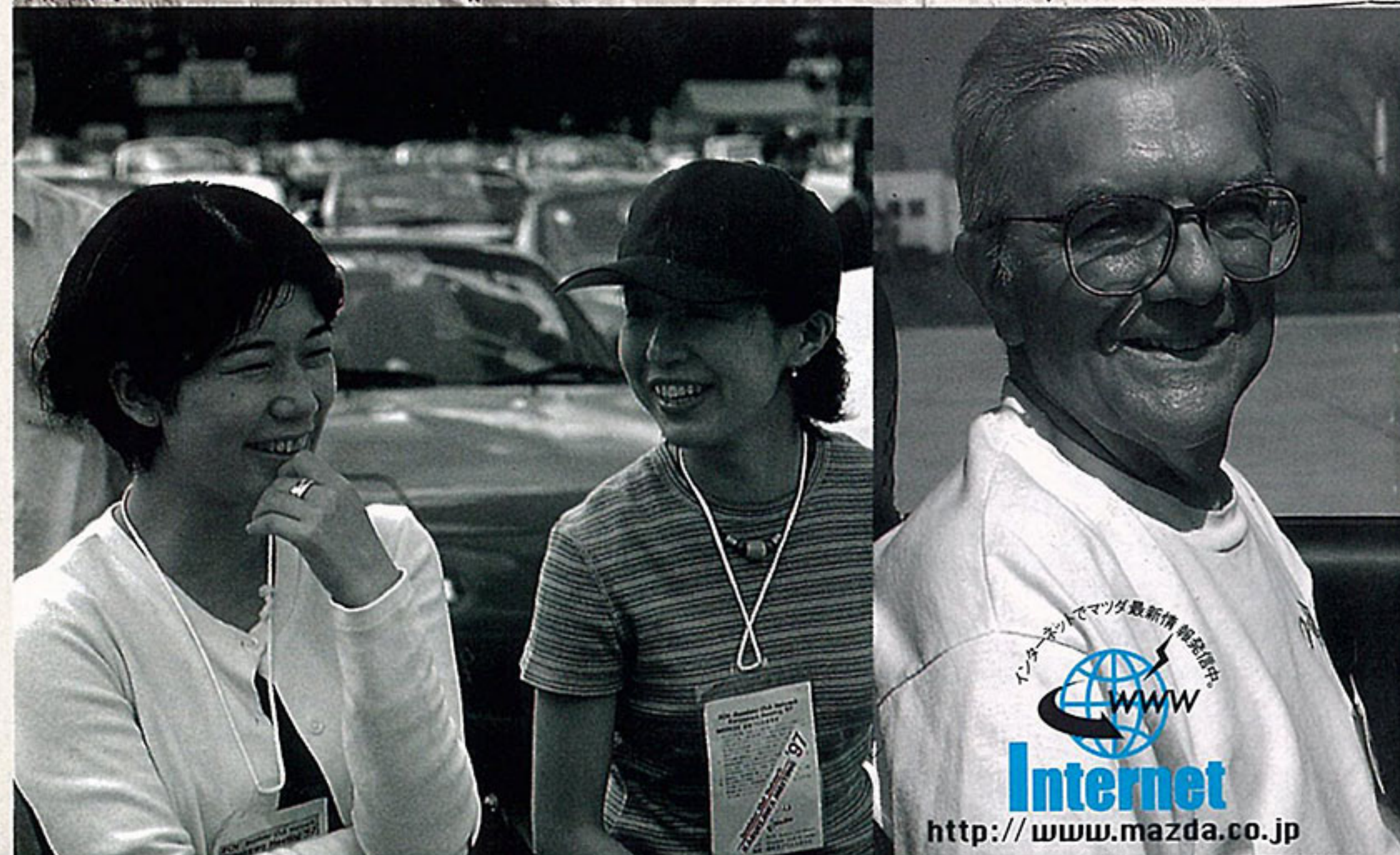
このカタログについてのお問い合わせは、
お近くの販売会社または



マツダ株お客様相談センターへどうぞ 全国共通フリーダイヤル ☎0120-386-919 受付時間 9:00~12:00 13:00~17:00

製造事業者名/マツダ株式会社 〒100 東京都千代田区千代田1-1-7 このカタログは1997年8月現在のものです。MC20SO 9708T

安全は私たちの願い
安全速度で安心運転、シートベルト忘れずに。



マツダでは、「一般保証」「特別保証」「ボディ錆保証」3種類の保証制度でお客様のおクルマを保証いたします。

〈一般保証〉新車登録から3年間、又はその期間内で走行距離60,000kmまで。〈特別保証〉マツダが特に指定した部品は新車登録から5年間、又はその期間内で走行距離100,000kmまで。〈ボディ錆保証〉乗用車、バン、ワゴン車の表面錆は新車登録から3年間、穴あき錆は5年間。詳しい内容は保証書・メンテナンスノートをご覧ください。販売会社にご相談ください。

マツダ株式会社