



# EUNOS ROADSTER

CONCEPT BOOK

## —ご挨拶—

当社初の専売車、“ユーノス ロードスター”をご紹介します。

こんなクルマにのりたい。

こんなクルマをつくりたい。

こんなクルマをおとどけしたい。

三者三様の想いが、ひとつの現実となりました。

お届けするのは、新しいカーチャネル「ユーノス」です。

EUNOS(ユーノス)とは、ラテン語のEU(喜び)と  
英語のNOS(集合体)とを組み合せた造語。

Pleasant Collection——「クルマの新しい楽しみ方のためのコレクション」  
という意味が込められています。

新時代のライトウェイスポーツ “ユーノス ロードスター” はまさしく  
「クルマの新しい楽しみ方」をお客様にご提供できる  
クルマであると確信しています。

この小冊子が、皆様のご理解に少しでもお役に立てば幸いです。

1989年7月 株式会社ユーノス

## CONTENTS

ご挨拶	1
コンセプト	6
パッケージング	8
エクステリア	10
インテリア	12
エンジン	16
ドライブトレイン	20
シャシー	24
ボディ	30
主要諸元表	34
装備一覧表	35
外観四面図	36



Eunos

# Roadster.



心地よいエグゾーストサウンドに乗って大地を駆けめぐる。そんなモーターリングシーンが見られなくなつてからかなりの年月が経過しました。さわやかな風を頬に受け、燐々とふりそそぐ陽の光に身をゆだね、文字どおり自然と一体となることは、いつの時代でもクルマを愛する人の夢だと思います。

私たちは、そんなクルマ好きの夢を再び取り戻すことだけを考え、ユーノス ロードスターを開発いたしました。クルマを意のままに操るために必要なものは徹底的に排除しました。コクピットは2名分のシートと、たたんだけコンバーチブルトップを置く空間しかありません。そのかわりドライバーの意思を鋭く反映するための道具には徹底的にこだわりました。タイトに体を包み込むバケットシート、クイックなステアリング、手首の返しだけで小気味よくチェンジできるクイックなシフトレバー、足首の微妙な動きに同調するアクセルレスポンス、踏んだだけリニアに作動するブレーキ、そして、スポーツカーとして忘れてはならないエグゾーストサウンドとオープントップ。シャーシレイアウトは、ライトウェイトスポーツカーの伝統ともいえるフロントエンジン、リアドライブを採用しました。エンジン排気量も1.6リッターです。ボディも四隅まで目がとどくコンパクトなものとなっています。こうした要素の一つ一つが集まり、初めて、人とクルマが一体となって操る楽しさが生まれてくるのです。

人車一体。いや、ドライバーの熱い思いがクルマに伝わり、それこそ人馬一体となって大自然のなかを駆けめぐることのできる楽しいクルマ。乗った瞬間からメカニズムとの楽しい会話が始まり、時を忘れ、身も心もスポーツを堪能できるクルマ。そんなクルマの開発が今回の基本テーマでした。

小さいボディに目一杯主張をもったユーノス ロードスターを、新時代の正統派ライトウェイトスポーツカーとして、皆様にお届けいたします。



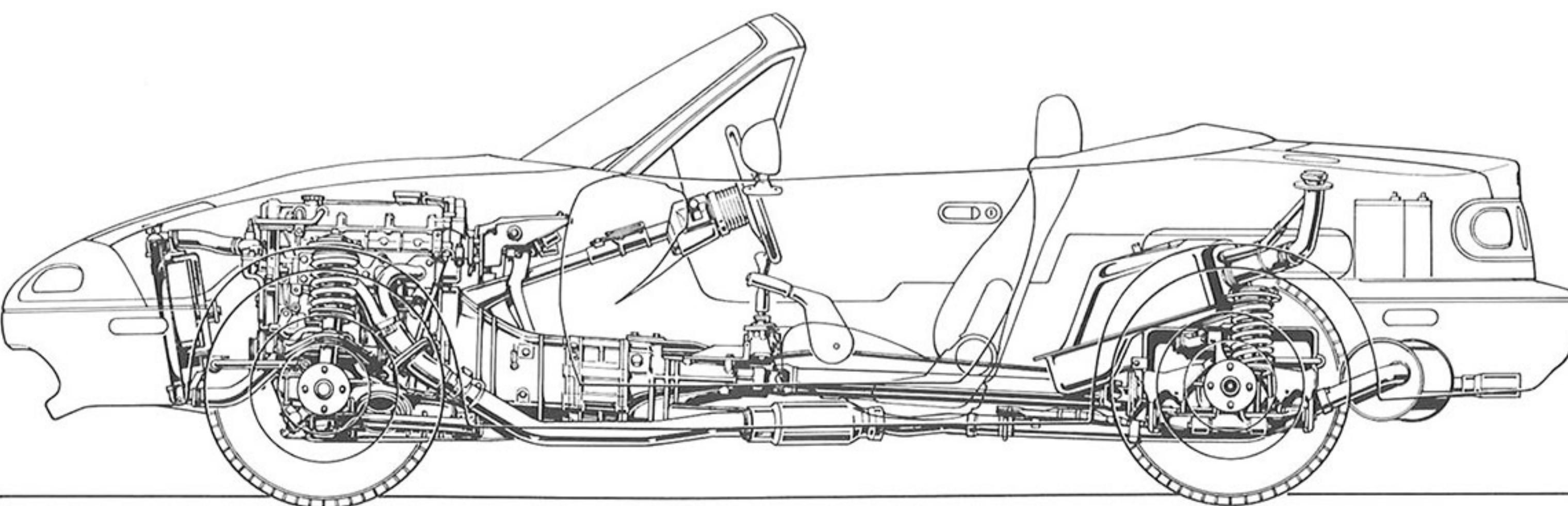
ユーノス ロードスターはフロントエンジン、リアドライブのフルオープン2シータースポーツカーで、全長3970mm、全幅1675mm、全高1235mmのボディをもっています。ホイールベースは2265mm、トレッドは前が1405mm、後ろが1420mm。スポーツカーとして十分な操縦性能を発揮させるために、ヨー慣性モーメントの最小化と前後重量バランスの最適化を図ることが開発の重要なターゲットでした。これを克服するために、エンジンや45リッターの容量をもつ燃料タンクなどの重量コンポーネンツを可能な限りホイールベース内に納めると同時に、アルミ製のボンネットフードやラジエーター、軽量バッテリーを採用するなどして、前後のオーバーハングを軽量化し、2名乗車時に50：50という理想的な前後の重量バランスを実現しました。

スポーツカーらしいキビキビとした走りを実現するために、パワープラントフレーム（P.P.F.）を採用しました。P.P.F.はボディ前部に置かれたエンジン、ミッションと後部のファイナルドライブユニットを一体化するものでアルミで造られています。

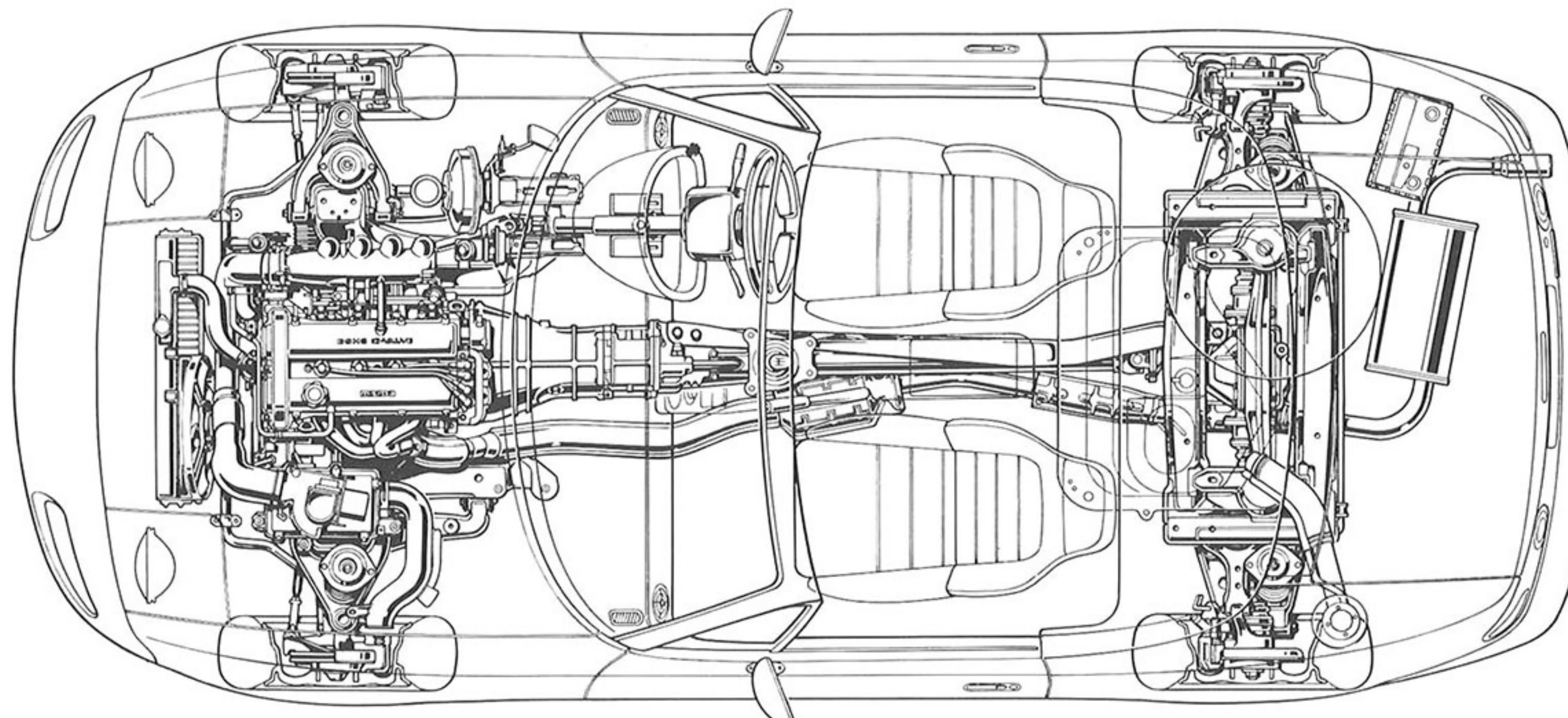
ボディは前後にサブフレームをもつスチール製のモノコック構造で、ボディのねじれ、曲がりに対して高い剛性と十分な安全性をあわせもっています。

ユーノス ロードスターのコクピットは、クルマと一体感を生むムダのない2人分の空間をもっています。そして、ドライバーはすべての操作系を無理なく、自然にコントロールすることができます。

オープンカーに欠かすことのできないコンバーチブルトップは片手で開閉することができ、天候の急変にもすばやく対処することができます。また、ガラス製リアウインドーをもつプラスチック（SMC）製ディッチャブルハードトップをオプション部品として用意しました。



■側面レイアウト図



■俯瞰レイアウト図

ユーノス ロードスターのスタイリングは、スポーツカー本来の目的である気持ち良く走るという機能を優先させ、ムダのないジャストサイズを求めて開発されています。走る楽しさを追求したメカニズムを包み込むボディは、全体が連続した曲線で構成され、どこをとっても独立した面をもちません。

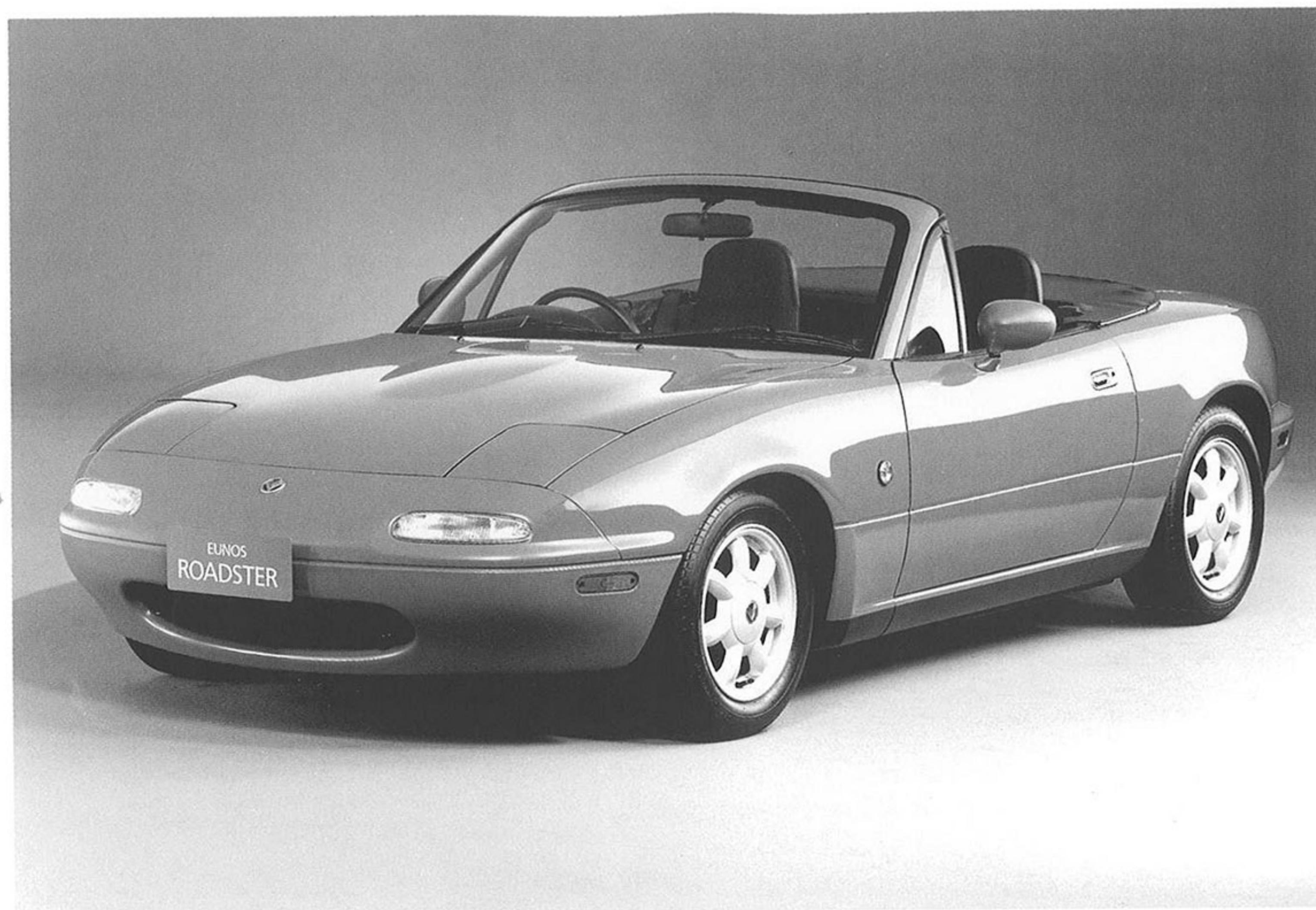
デザインのテーマは日本の古典芸能の能面にみられる輝き、張り、緊張感で、このモチーフを十分に生かすことにより、優しさのなかにも力強さを感じられる、特徴あるスポーツカーのボディを造ることに成功しました。

ボディ全体は横からみるとゆるやかなウェッジ形を形成しています。ボディ先端に置かれたウインカーと車幅灯を組み込んだ、ブロー成型のプラスチックレインフォースメントをもつバンパーは衝撃吸収機能を備え、エンジン冷却のためのフレッシュエアーオリーバーはバンパー下部にあります。

フロントウインドーのフレームは太めのものを採用して、コンバーチブルトップやディタッチャブルハードトップを確実に固定するために十分な強度を確保すると共に、力強さを演出しています

オープン走行時、コクピットへの風の巻き込みを減少適正化させるため、フロントウインドーの傾斜角、サイドアウターミラーの形状、大きさ、位置などを検討し最適化を図りました。

ボディラインは、若干ホップアップしたテールデッキから左右に大きく張り出したリアフェンダーを経て、視認性の優れた、クラスタータイプの大型コンビネーションテールランプとハイマウントストップランプをもつテールへと続き、ユーノス ロードスター最大の特徴ともいえるテールエンドを造形しています。



■PHOTO:スペシャルパッケージ装着車

## ●インテリア

ユーノス ロードスターのインテリアは、機能の簡素化と親しみやすさをテーマに開発されました。従って、コクピットは、すべてのコントロール類が機能本意にレイアウトされていますが、けっして無味乾燥なものでなく、ドライバーや助手席の人に快適な空間を提供しています。

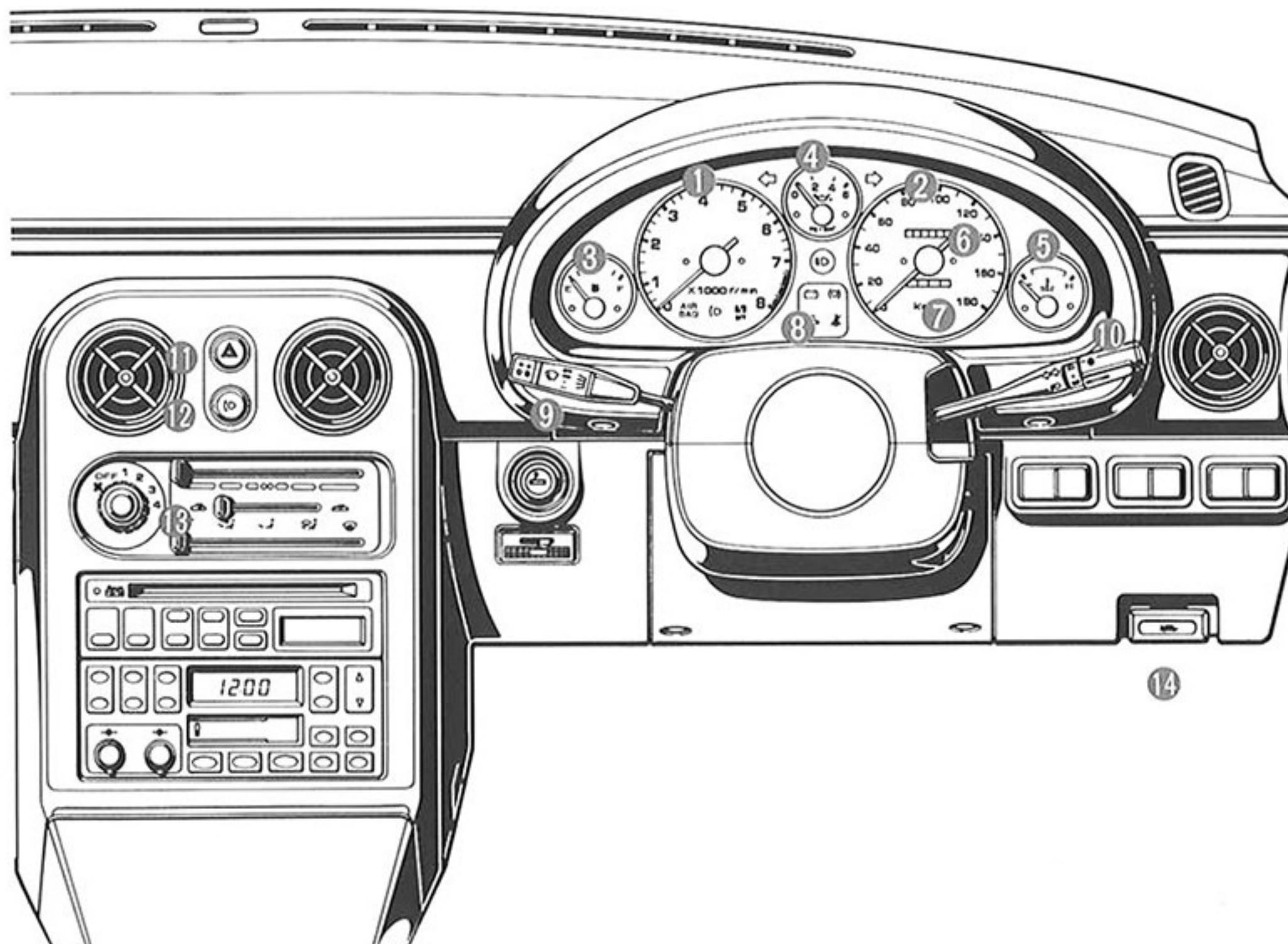
T字型のインストルメントパネルは、一体成型されたプラスチック製でセンターコンソールを除く全面にソフトパッド加工を施しました。クルマの状態をドライバーに伝えるメーター類は、運転席正面の半円形クラスターにまとめました。メーターの配置は、正面に油圧計、その左側にタコメーターと燃料計、右側にスピードメーターと水温計を配し、油圧計の下部にはワーニングインジケーターがあります。すべてのメーターは黒地に白の文字と針で視認性を向上させました。助手席側にあるグローブボックスはキー付きとなっています。

小径で軽快な3本スポークのステアリングはウレタン巻のほかに本革巻もオプションで用意しました。ライトやワイパーのコントロールは、ステアリングコラム左右から突き出た2つのレバーによって、ステアリングから手を離さずに操作することができます。

シートは、体をしっかりとホールドするバケットタイプのハイバックシートで、リクライニング機構をもちます。シートフレームはGNC-2コンピューターデザインシステムにより、十分な強度を保ちながら、軽量化を図ること



■スペシャルパッケージ、CDプレーヤー装着車。エアコンはショップオプション。



### ■インパネ配置図

- ① タコメーター
  - ② スピードメーター
  - ③ 燃料計
  - ④ 油圧計
  - ⑤ 水温計
  - ⑥ トリップメーター
  - ⑦ オドメーター
  - ⑧ 集中ワーニングランプ
  - ⑨ ワイパー、ウォッシャースイッチ
  - ⑩ ヘッドランプスイッチ、ウインカーレバー
  - ⑪ ハザードスイッチ
  - ⑫ ヘッドランプリトラクタスイッチ
  - ⑬ エアコンコントロールパネル
  - ⑭ ボンネットオープナー
- ※エアコンはショップオプション

とに成功しました。また、インテリア全体は黒で統一し、落ち着いたコクピットを演出しました。

センターコンソールには、空調コントロールとオーディオシステムが組み込まれています。空調関係では、インストルメントパネルの両端とセンター コンソールの中央2ヵ所の計4ヵ所に大型の円形エアアウトレットを設けました。

オーディオは快適なドライブを楽しむために欠かすことのできないアクセサリーの一つです。とくにユーノス ロードスターは音のデザインにこだわり、デジタル表示のカセットデッキ付きAM/FM電子チューナーを標準装備としました。スピーカーシステムは、両サイドのドアにビルトインされたスピーカーに加え、各シートにヘッドレストスピーカーを組み込み、合計6スピーカーとしました。また、音質のよいCDプレーヤーをオプションとして用意しました。

シフトレバー後部のフロアトンネル上に、灰皿とキー付きのコンソールボックスを設け、フューエルリッドオープナーをコンソールボックスのなかに設置いたしました。また、オプションのパワーウィンドースイッチは灰皿とコンソールボックスの間に取り付けられます。



■ヘッドレストスピーカー



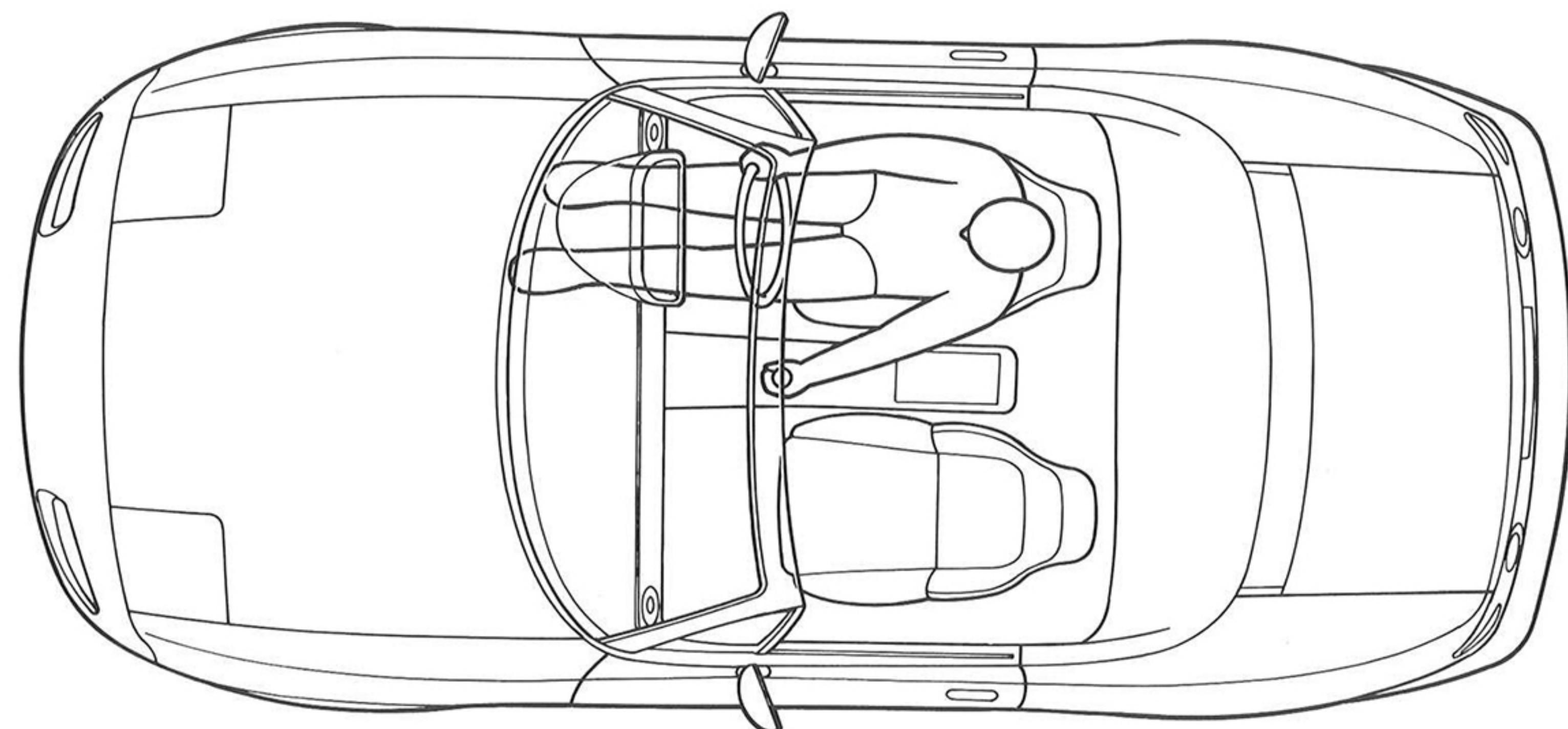
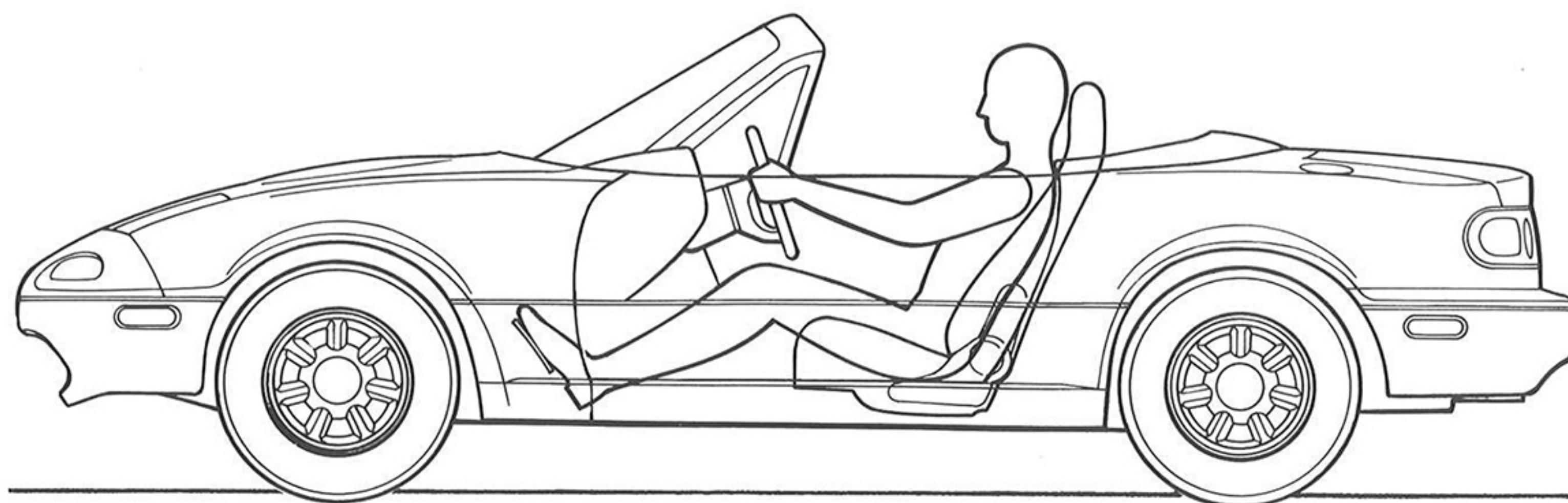
■パワーウィンドースイッチ(オプション)



■AM/FM電子チューナー&カセットデッキ(CDプレーヤーはオプション)



■キー付きコンソールボックス



#### 室内寸法表

室内長	mm	935
室内高	mm	1025
室内幅	mm	1320

## ●エンジン

ユーノス ロードスターが搭載するエンジンは、新開発のB6-ZE[RS]1600ccDOHC16バルブエンジンで、120ps/6500rpmの最高出力(ネット)と14.0kg-m/5500rpmの最大トルクを発揮します。このライトウェイトスポーツカー用エンジンは、次の4項目を重要課題として開発されています。

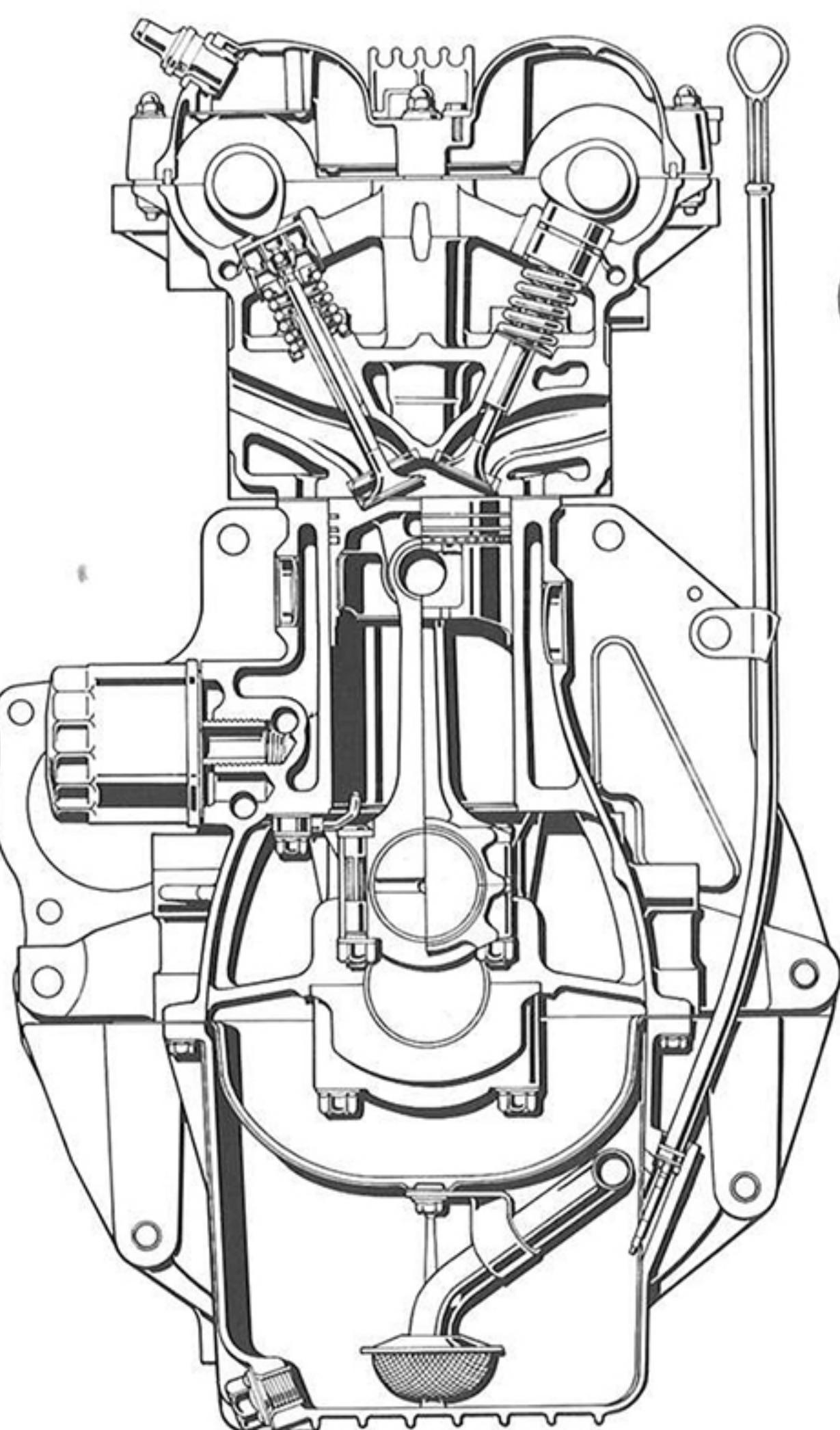
- 1) “スポーツカーらしい走り感”の実現。スポーツカーのエンジンは絶対的な動力性能と共に、パワーを体感するまでのプロセスが重要です。レッドゾーンまで気持ち良く一気に吹き上がる素早いレスポンスを得るために努力しました。
- 2) 高品質、耐久性、信頼性を十分に確保したうえでの徹底した軽量化。アルミオイルパンの採用や、エグゾーストマニホールドと排気管をステンレスパイプ製にするなどしてパワーユニット全体の軽量化に努めました。
- 3) “スポーツカーらしいサウンド”的実現。不快なメカニカルノイズやこもり音の低減と同時に、排気音についてもスポーツカーらしい音質を実現するためのチューニングを施しました。
- 4) スポーツカーエンジンにふさわしい外観の実現。ボンネットを開けたときの機能的でシンプルな印象もスポーツカーエンジンに要求されるもの一つと考え、補機類のデザインや配置、ワイヤー類の取り回しなどにも細かく神経を払いました。

B6-ZE[RS]タイプエンジンは、強化した鋳鉄製シリンダーブロックとアルミ鋳造のシリンダーヘッドをもち、ボア×ストローク78×83.6mm、総排気量1597cc、圧縮比9.4:1で、電子制御式燃料噴射システムを備えています。タイミングベルトで駆動される2本のカムシャフトが、ペントルーフ形に配置された1シリンダーあたり4本のバルブを駆動します。バルブ駆動にはクリアランス調整のメンテナンスフリー化と騒音低減が図れる、バケットタイプHLA（ハイドロリック・ラッシュ・アジャスター）を採用しました。また、バルブタイミングは、スポーツカーエンジンということから高回転型のセッティングとしました。8個のカウンターウエイトをもつクラランクシャフトは5ペアリングで保持されています。フライホイールはエンジンの高回転に耐える慣性の小さいものが採用されています。

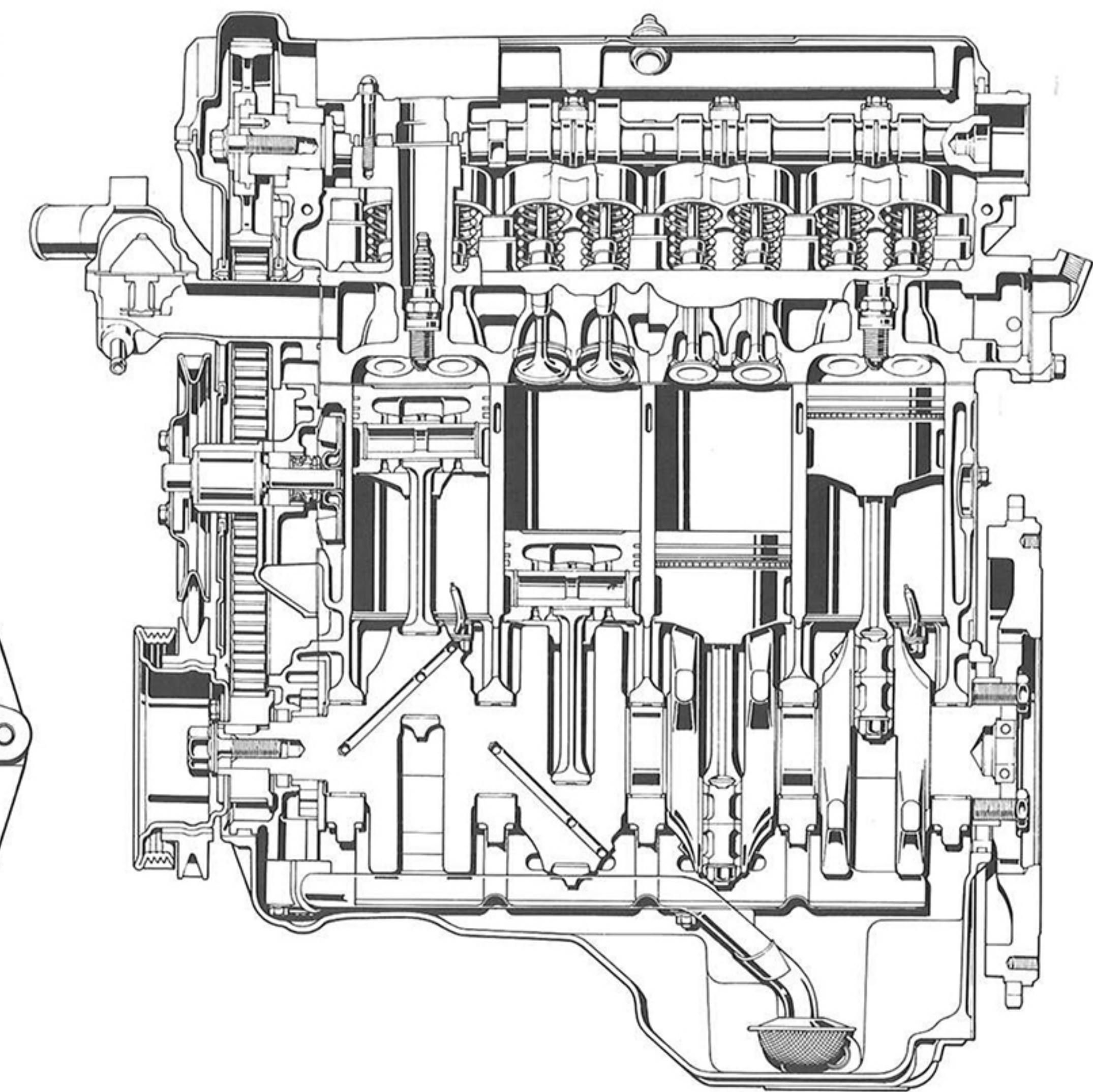
オイルパンは、冷却用フィン付きのアルミダイキャスト製で後部をトランミッションケースにボルト止めし、ねじれに対する駆動系の耐性を向上させました。潤滑システムはクラランクシャフトで直接駆動されるトロコイドポンプによる強制式で、ピストンの内側にもオイルを噴射し、シリンダーの冷却と、潤滑を同時に行っています。

冷却システムは、冷却効果の優れるアルミラジエター（ヘッド及びボトムタンクはプラスチック製）と電動ファンの組み合わせで、高効率、軽量化、パワーロスの低減を図りました。

燃料噴射システムは、電子デジタル制御式のLジェットロニックで、各シリンダー毎に1個のインジェクターを備えています。インテークマニホールドのポート内径は40mmで始まり、中間地点が38mm、インテークポート部分で34

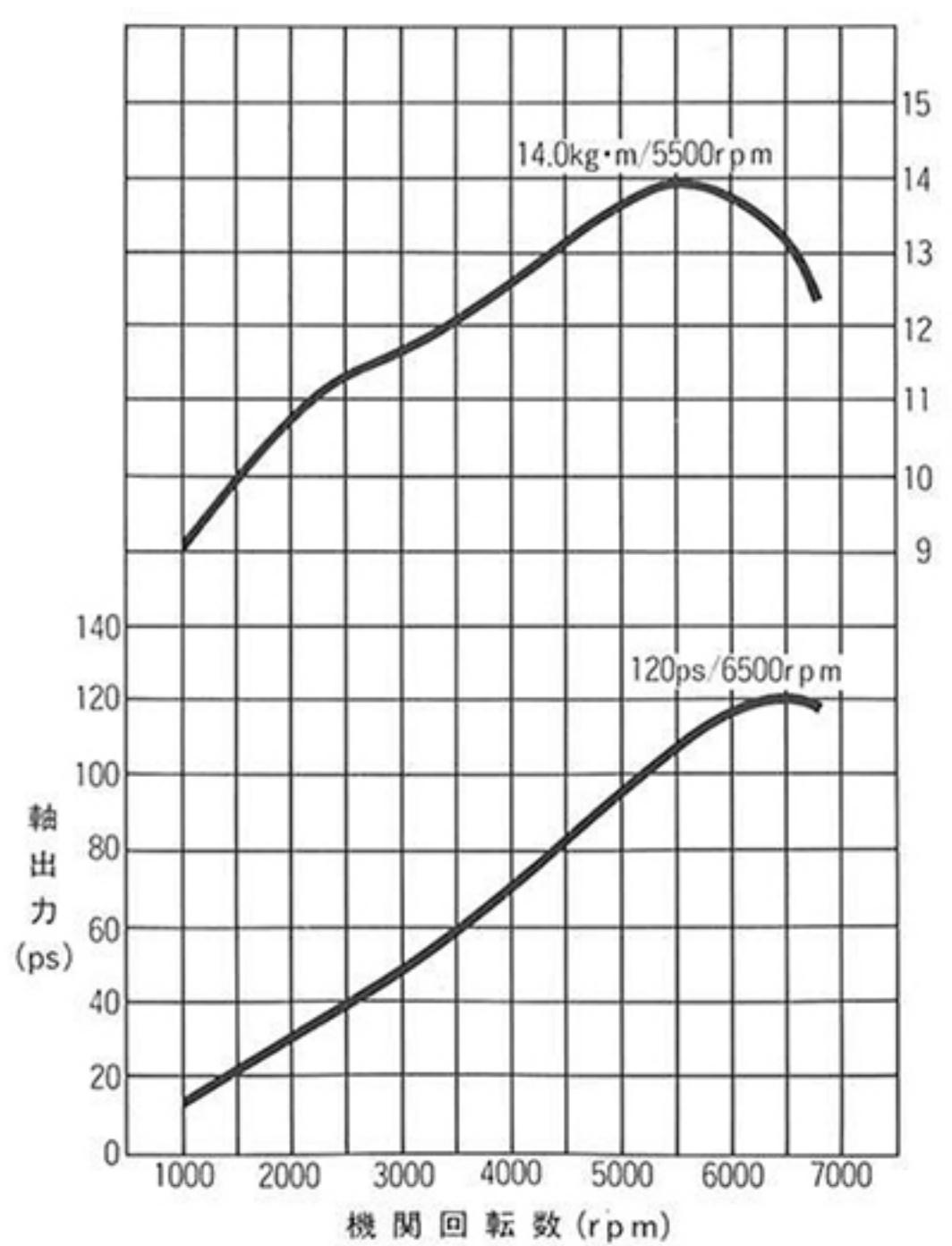


■B6-ZE [RS] 型エンジン正面図

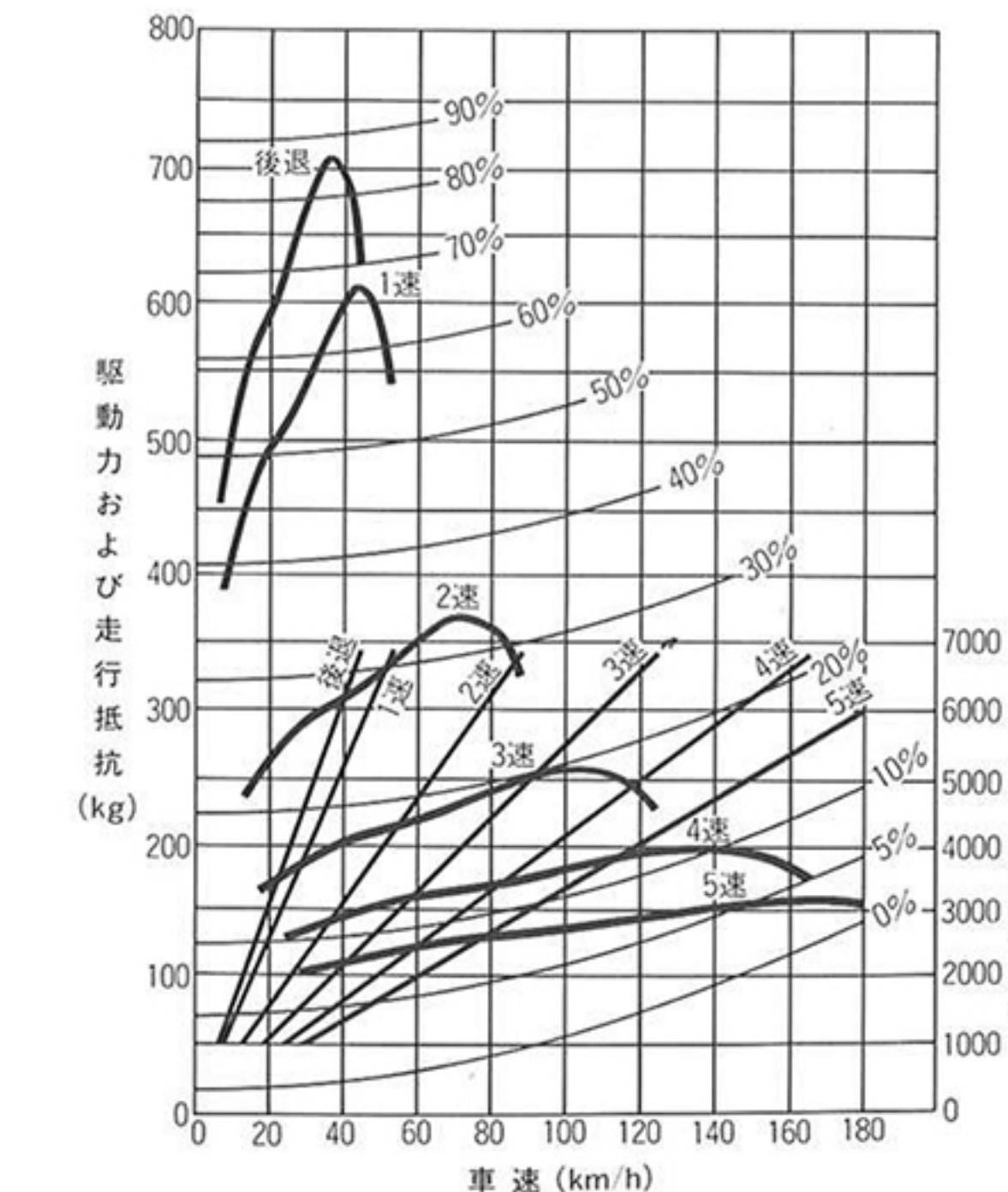


■B6-ZE [RS] 型エンジン側面図

■B6-ZE [RS] 1600 D O H C エンジン性能曲線



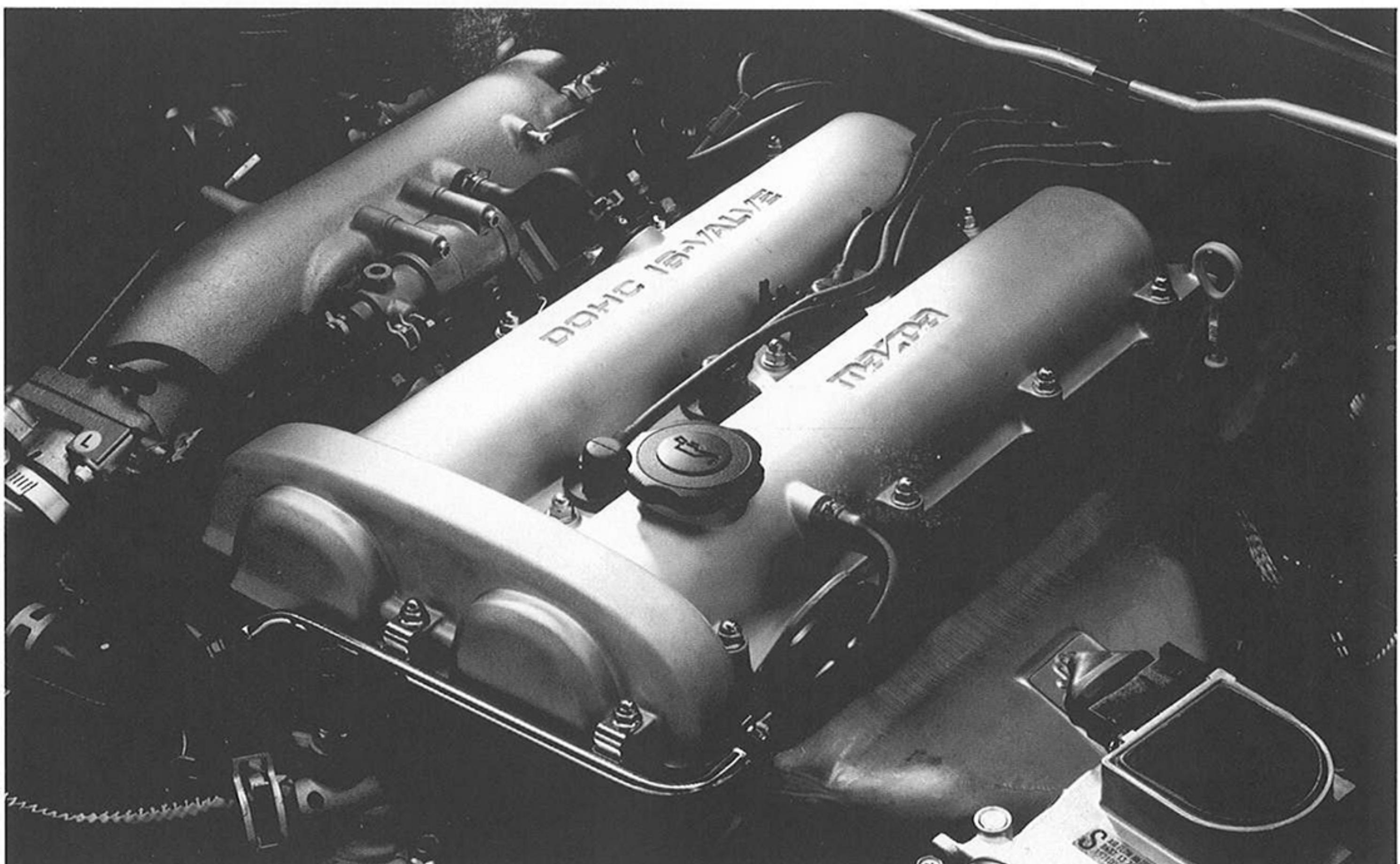
■走行性能曲線



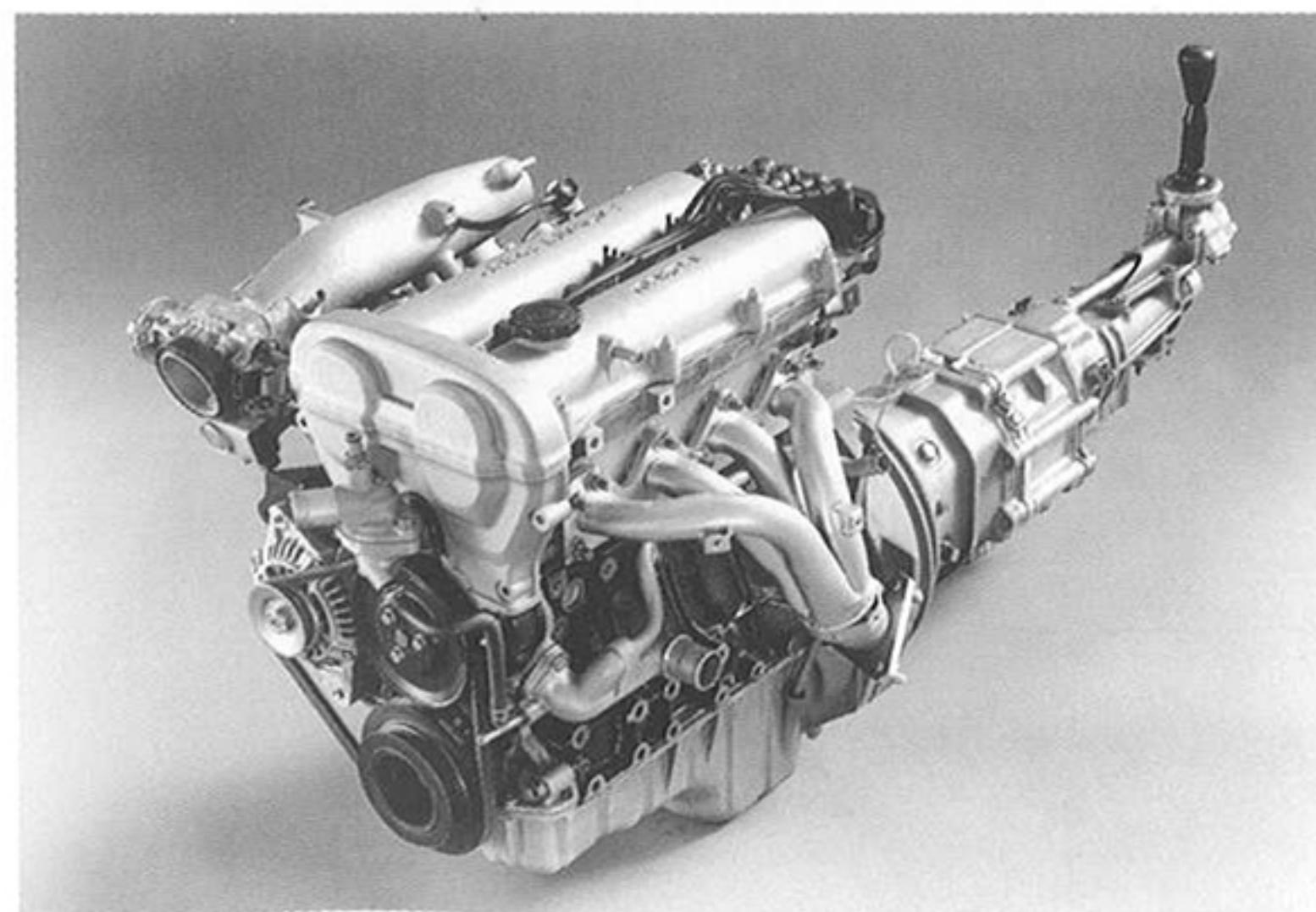
mmとテー<sup>ペ</sup>ー状となっています。これにより、インテークマニホールドの開口部分の空気抵抗が減少し、大量の空気をシリンダーに送りこむことが可能となり、高回転時でも最適のラム効果を得ることができます。

点火システムはディストリビューターレスのコンピューター制御タイプで、高回転時でも着実な点火を保証し、パワーダウンを防いでいます。

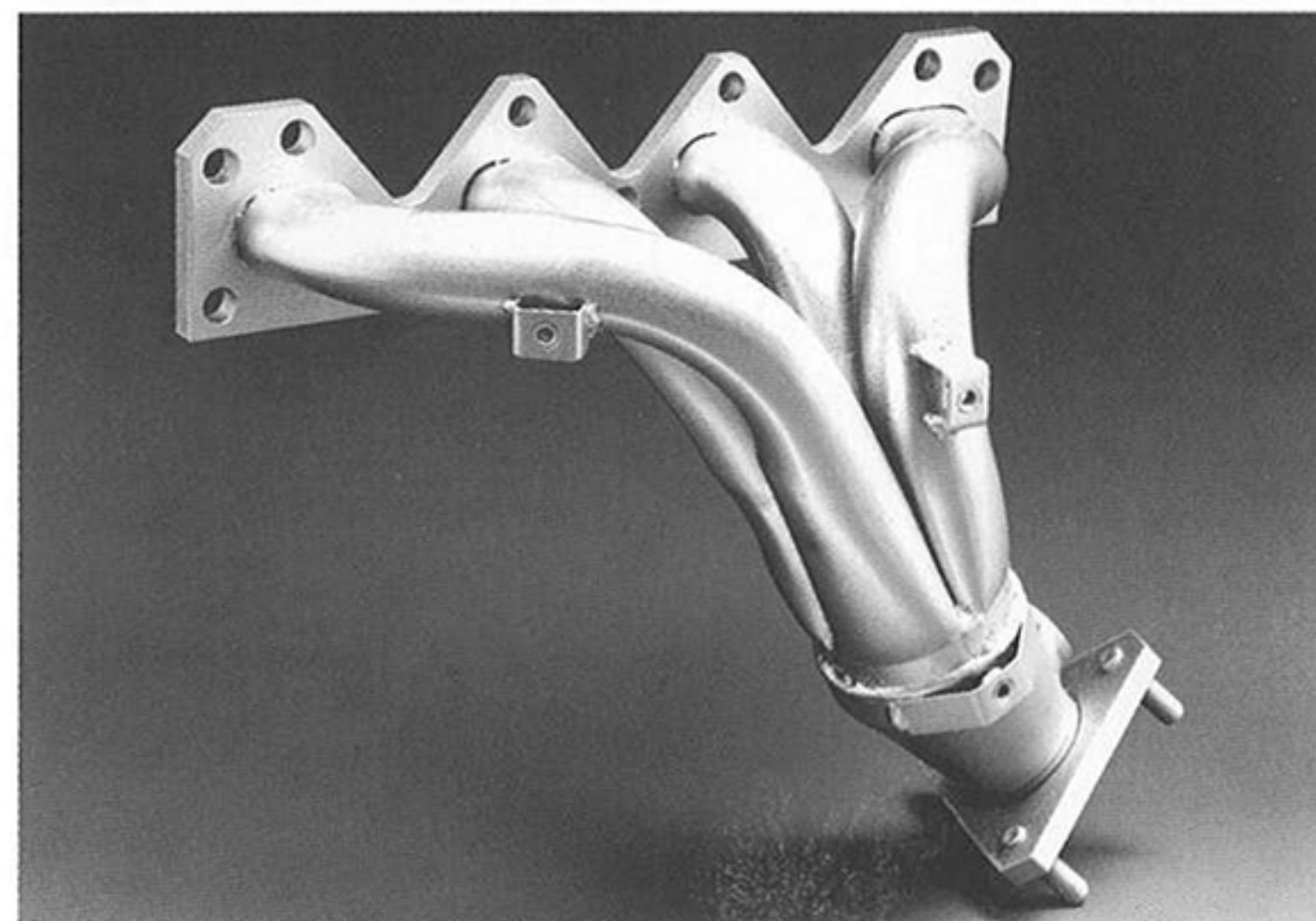
エグゾーストマニホールドはステンレスパイプ製の独立式で、排気効率を高め軽量化を実現するとともに、スポーツカーエンジンとしてのムードを高めています。また、11.6リッターの大容量サイレンサーを採用し、心地よい排気音を与えてくれます。



■B6-ZE [RS] 型エンジン



■パワープラント

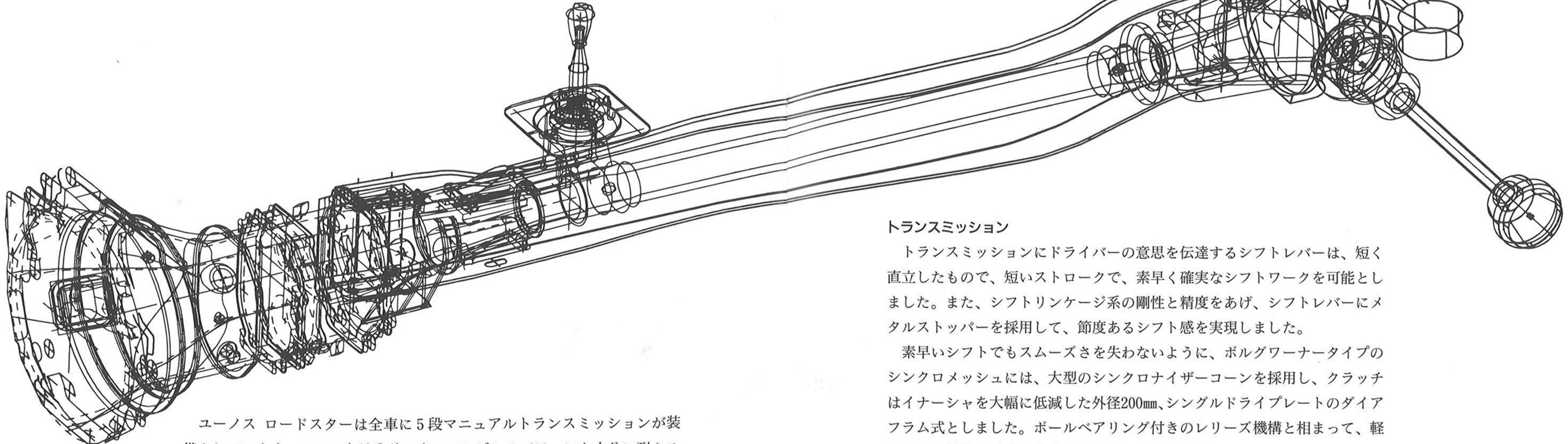


■ステンレスパイプ製エグゾーストマニホールド

### エンジン諸元表

型式・種類	B6・水冷直列4気筒DOHC16バルブ	
内径×行程	mm	78×83.6
総排気量	cc	1597
圧縮比		9.4 : 1
最高出力	(ネット)	120ps/6500rpm
最大トルク		14.0kg-m/5500rpm
燃料供給装置		EGI
使用燃料		無鉛レギュラーガソリン
シリンダーブロック		鋳鉄
シリンダーヘッド		アルミダイキャスト
ピストン		アルミダイキャスト
クランクシャフト		ダクタイル鋳鉄、フルバランス
メインベアリング数		5
カムシャフト配置		ダブルオーバーヘッド
カムシャフト駆動方式		タイミングベルト
バルブ駆動方式		HLA付きタペット
バルブサイズ		
インテーク	mm	31
エグゾースト	mm	26.2
バルブリフト量		
インテーク	mm	7.8
エグゾースト	mm	7.8
バルブタイミング		
インテーク 開	BTDC	5°
閉	ABDC	51°
エグゾースト 開	BBDC	53°
閉	ATDC	15°
点火装置		ディストリビューターレス
点火順序		1-3-4-2
燃料タンク容量	ℓ	45
燃料ポンプ形式		電動式
潤滑方式		トロコイドポンプ強制潤滑
オイルフィルター形式		カートリッジタイプ
エンジンオイル容量	ℓ	3.6
冷却方式		水冷式
ウォーターポンプ形式		遠心式
冷却ファン形式		電動式5枚羽根
冷却水容量	ℓ	6

## ●ドライブトレイン



ユーノス ロードスターは全車に5段マニュアルトランスミッションが装備されています。ユニットは2リッターエンジンのパワーにも十分に耐えるもので、ライトウェイトスポーツカーのコンセプトに相応しい味付けがなされています。

トランスミッションとファイナルドライブユニットをパワープラントフレーム（P.P.F.）によって一体化し、高い剛性をもつ单一駆動系としました。これにより、駆動系のワインドアップ現象や不快な振動が解消でき、またドライバーのアクセル操作に応じて時間遅れなく駆動力を路面に伝えることができます。

P.P.F.で一体化したドライブトレイン全体は、2個のエンジンマウントと、同じく2個のファイナルドライブキャリアマウントの4ヵ所で、それぞれシアコンプレッションマウントを介して前後のサブフレームに接合されています。

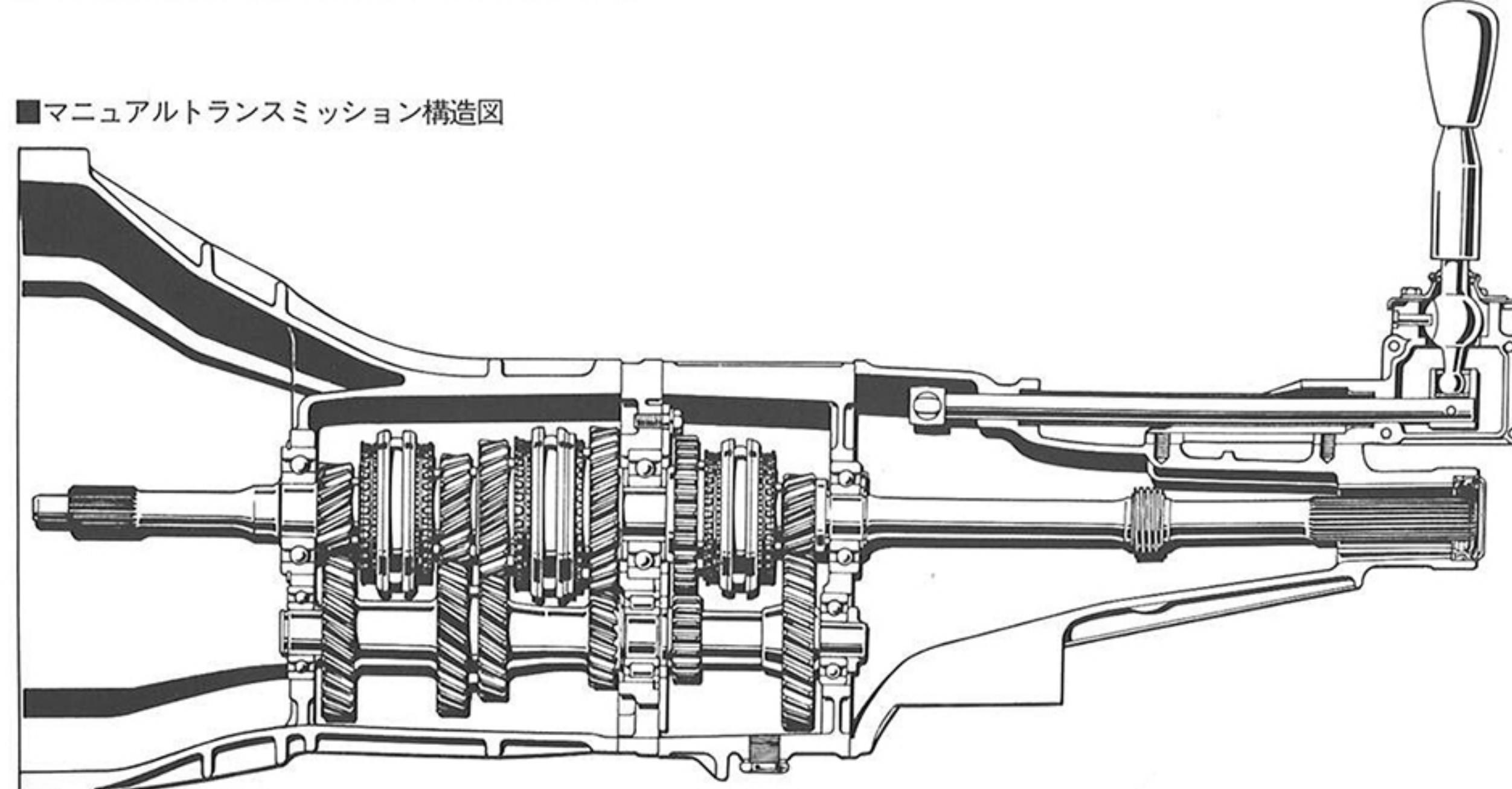
### トランスミッション

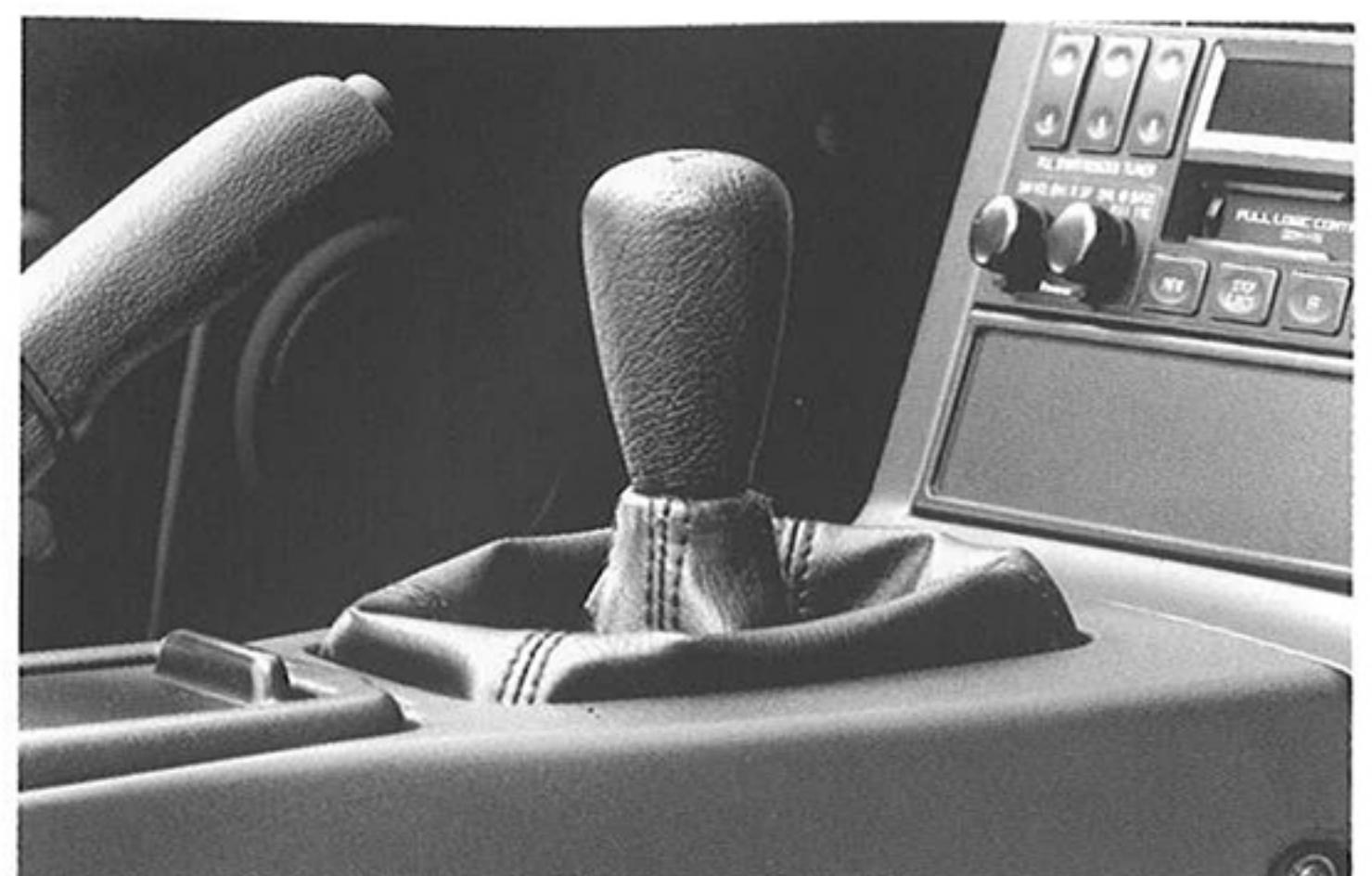
トランスミッションにドライバーの意思を伝達するシフトレバーは、短く直立したもので、短いストロークで、素早く確実なシフトワークを可能としました。また、シフトリングケージ系の剛性と精度をあげ、シフトレバーにメタルストッパーを採用して、節度あるシフト感を実現しました。

素早いシフトでもスムーズさを失わないように、ボルグワーナータイプのシンクロメッシュには、大型のシンクロナイザーコーンを採用し、クラッチはイナーシャを大幅に低減した外径200mm、シングルドライブレートのダイアフラム式としました。ポールベアリング付きのレリーズ機構と相まって、軽いペダル操作で確実に作動させることができます。

ギアレシオは、3、4、5速のギア比を接近させたスポーティなもので、ファイナルギアレシオを4.300：1とし、高回転型B6-ZE[RS]エンジンの特性を十分に発揮できるようにしました。

■マニュアルトランスミッション構造図





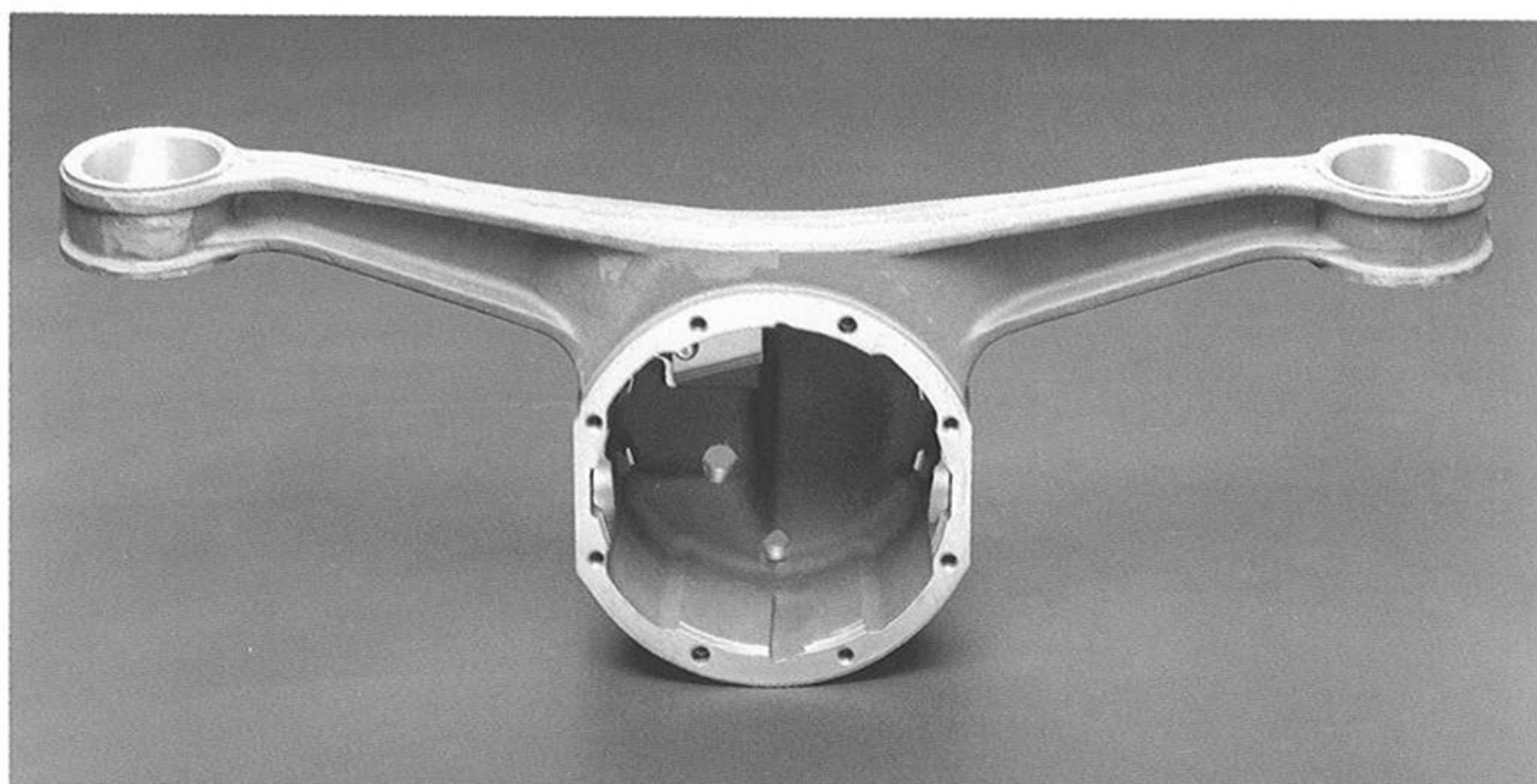
### トランスミッション変速比

	減速比	総減速比
第1速	3.136	13.485
第2速	1.888	8.118
第3速	1.330	5.719
第4速	1.000	4.300
第5速	0.814	3.500
後退	3.758	16.159
最終減速比		4.300

### ファイナルドライブユニット

ファイナルドライブユニットも小型軽量化されたものが使われています。6インチのディファレンシャルギアを収納するデフケースの後ろ半分は、ワイドスパンのアームをもつアルミケースが使われており、このアームがマウントティングブラケットとなり、先端部がリアのサブフレームにマウントされています。

一体構造のプロペラシャフトから、ユニバーサルジョイントを経てファイナルドライブユニットに伝えられたパワーは、インナー側にダブルオフセットジョイント、アウター側にボールジョイントをもつアクスルシャフトによってタイヤに伝えられます。

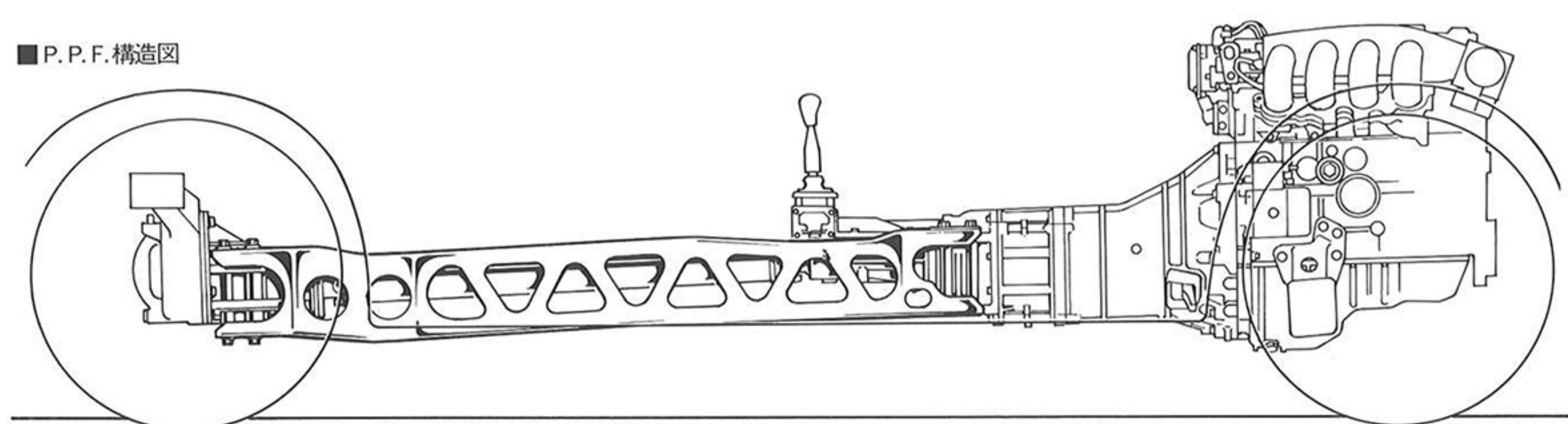


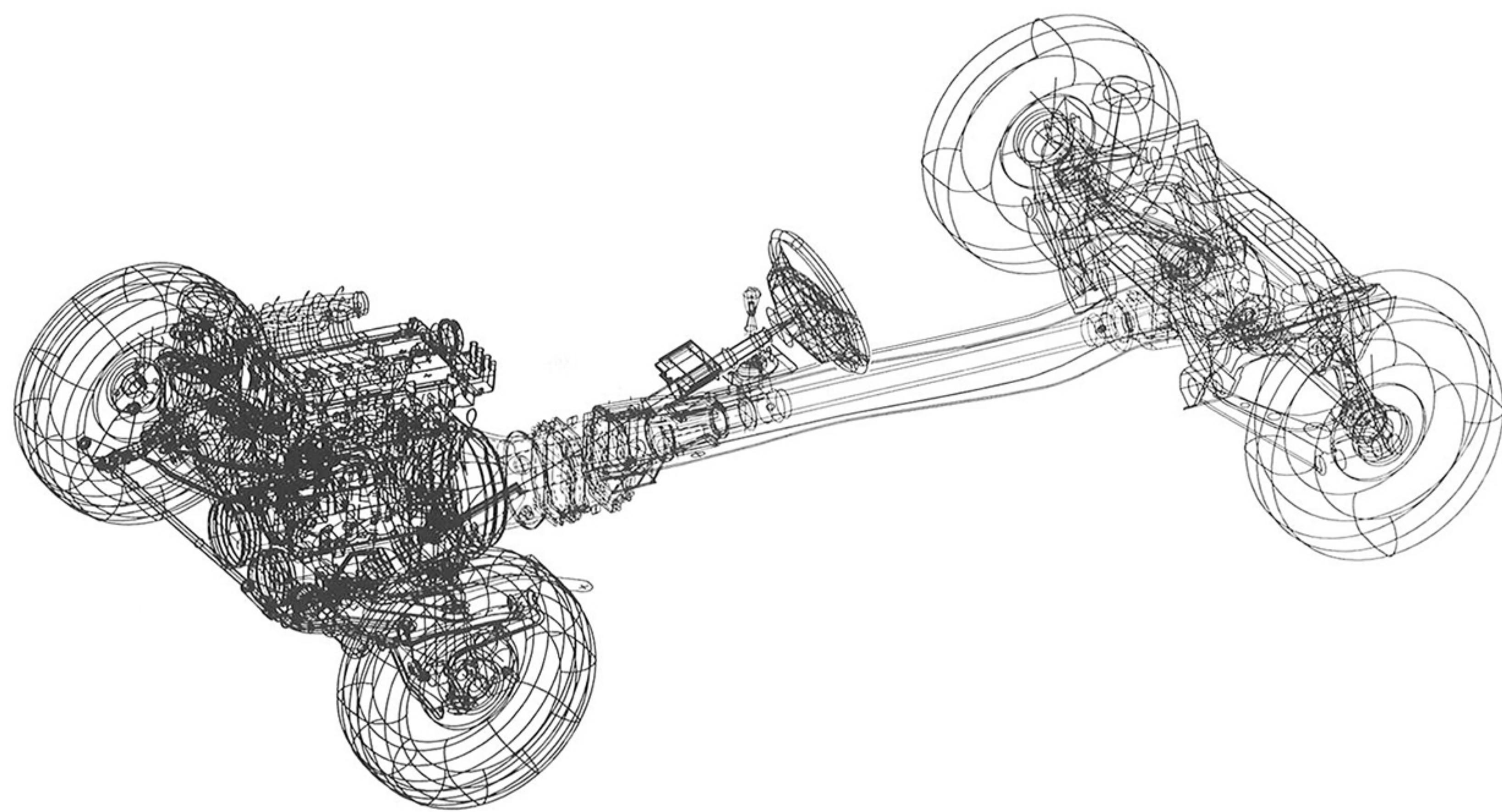
■アルミ製デファレンシャルケース

### パワープラントフレーム (P.P.F.)

ユーノス ロードスターのドライブトレインは、6mmの厚さをもつ開放断面のアルミフレームで、パワーユニット（エンジン+トランスミッション）とファイナルドライブユニットを連結し一体化します。このP.P.F.は、ドライブシャフトの右側にそれを包み込むような形状で設けられ、トランスミッションとデフケースにボルトでしっかりと取り付けられています。高い剛性をもつP.P.F.は軽量化のため多くの孔が開けられ、最大幅が60mmから163mmまで変化する複雑な形状は、コンピューターの構造分析によって決定されました。P.P.F.の重量は、取り付けボルト込みで僅か4.9kgという軽さに仕上がっています。

■ P.P.F.構造図

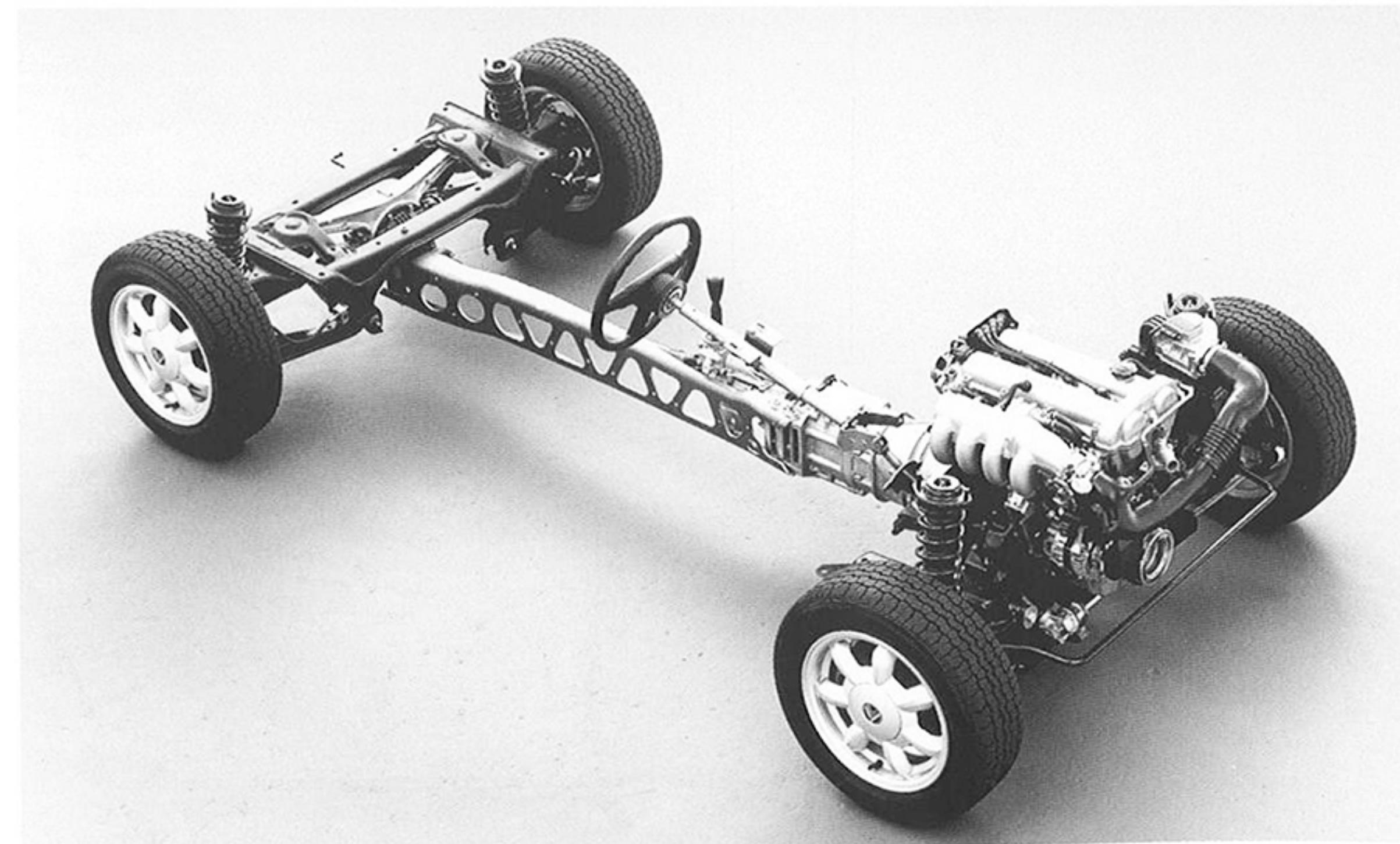




#### サスペンション

ユーノス ロードスターのサスペンションは、前後とも不等長のアッパーとロアアームをもつ本格的なダブルウィッシュボーンタイプを採用しています。ダブルウィッシュボーンタイプサスペンションの採用により、走行中の対地キャンバー角の変化を小さくすることが可能となり、素直でコントロールしやすいハンドリングが実現しました。また、リアサスペンションには旋回中のタイヤに横力が働くたときに、ホイールにトーアイン変化を起こさせタイヤのグリップ力を向上させる独特のトーコントロール機構を備えています。

■ペアシャシー



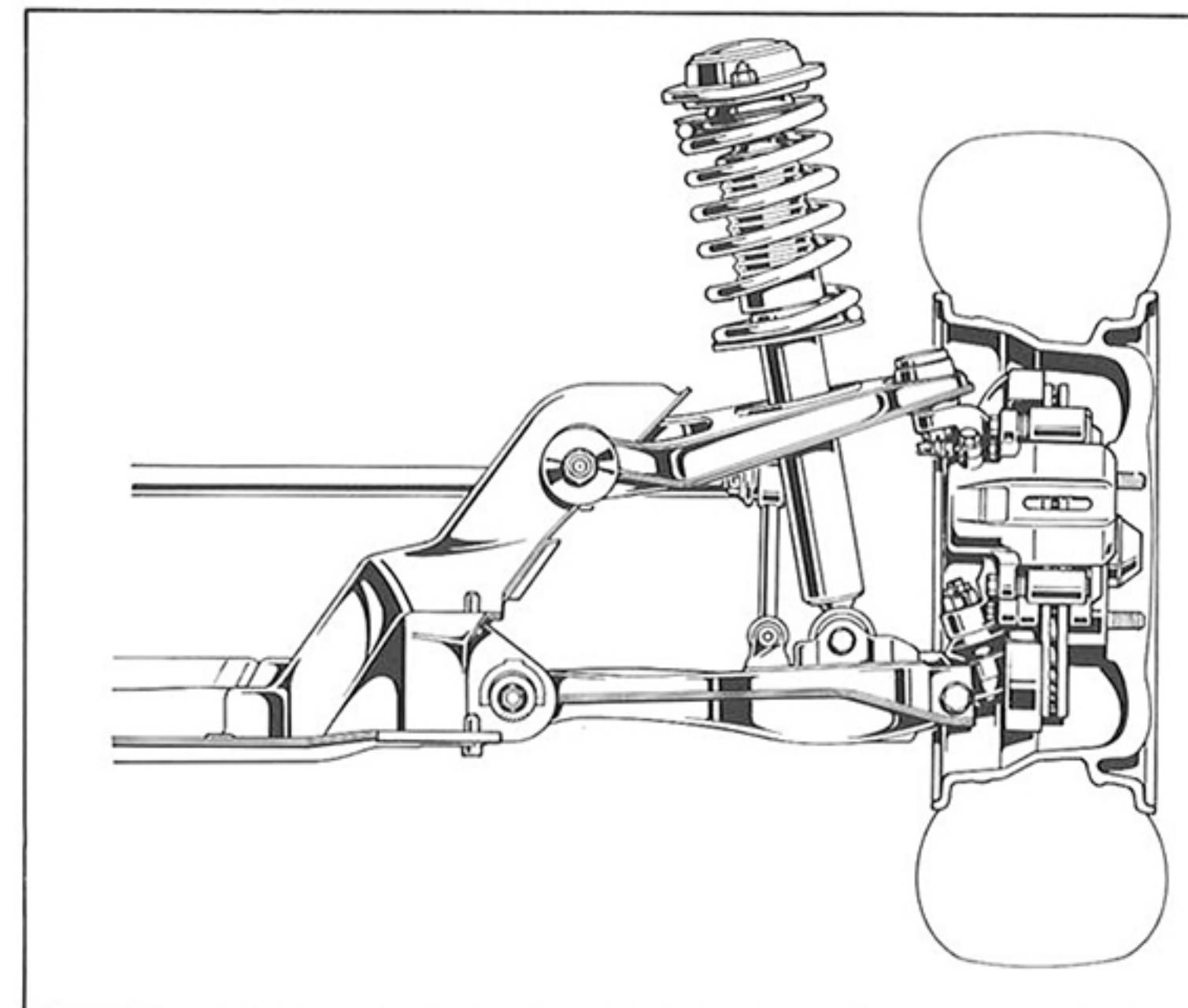
#### フロントサスペンション

フロントサスペンションは、ボックス構造のプレススチール製で、典型的なA型のアッパー・アームと、取り付けポイントが幅広いためどちらかというとL型に見えるロアアームで構成されています。アッパーとロアアームはラバーブッシュを介して、剛性の高いフロントサブフレームに取り付けられています。サブフレームはモノコックボディ本体に6本のボルトで取り付けられています。そのため、全体として非常に高い横剛性をもつサスペンションが実現できました。

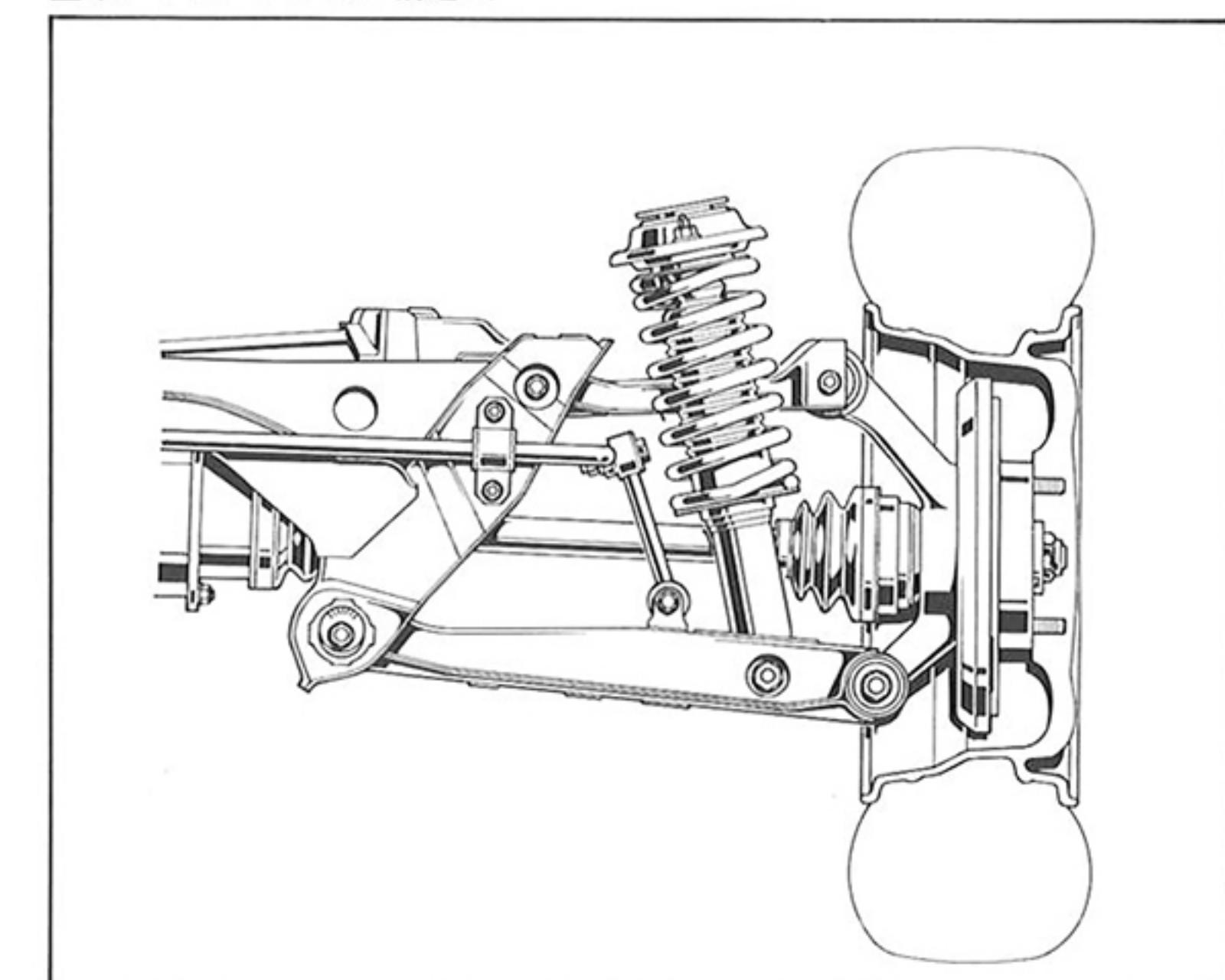
ホイールハブキャリアは鍛造で小型軽量化を図り、軽量ホイール／タイヤと相まってバネ下重量の軽減に貢献しています。

ダンパーは、低いピストン速度でも優れた減衰効果を発揮する低圧ガス封入式で、コイルスプリングと組み合わされています。また、全車に直径19mmのスタビライザーを装着いたしました。

■フロントサスペンション構造図



■リアサスペンション構造図



### リアサスペンション

リアサスペンションもフロントと同じボックス構造のプレススチール製ですが、独自のトコントロール機構を組み込みました。アッパーームは完全にシンメトリカルなA型をしていますが、ロアームはハブキャリア側のマウントが前後2ヶ所に分かれているためA型よりもH型に近い形をしています。サスペンション全体は、溶接で組み立てられ、フロントと同様に高い剛性をもつサブフレームに、スチールリングをはさんだ二重ラバーブッシュを介して取り付けられ、全体的に横剛性を高めています。

トコントロール機構は複雑なものではなく、2ヶ所に分かれたロアームのハブキャリア側のラバーブッシュの硬度を前後で異なったものとすることで実現しています。すなわち、前のラバーブッシュより硬いラバーブッシュを後ろのブッシュに採用することにより、旋回中のタイヤが横力を受けたときに前のラバーブッシュがより大きく変形することになります。このため、旋回中心より外側にあるタイヤは、外側からの横力を受けると、前側のラバーブッシュをより多く圧縮し、その結果タイヤはトーンインを向きます。

リアサスペンションのダンパーとスプリングは、フロントと同じ低圧ガス封入式ダンパーとコイルスプリングの組み合わせで、スタビライザーはフロントより細い直径12mmのものを装着しています。

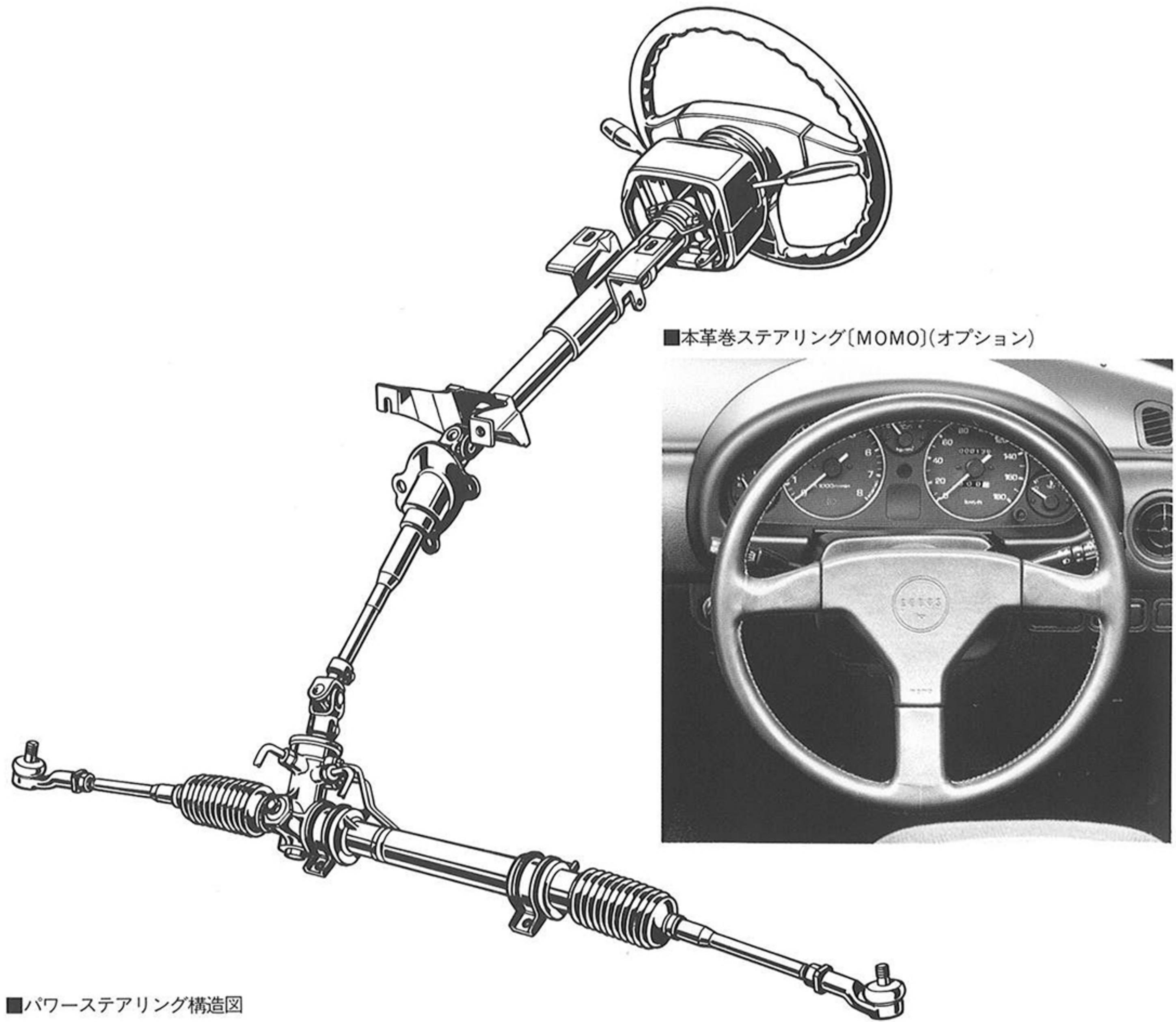
### サスペンション諸元表

	前	後
形式	ダブルウィッシュボーン式	独立懸架
スプリング形式	コイル	
レート	kgf/mm	1.6 1.43
ダンパー形式		ガス封入筒型複動式
レート 0.1m/s伸び側	kgf	60 55
縮み側	kgf	50 25
0.3m/s伸び側	kgf	116 100
縮み側	kgf	80 40
スタビライザー形式		トーションバー
直径	mm	19 12
ホイールストローク(空車時)伸び側	mm	82.2 67.5
縮み側	mm	87.8 102.5
ホイールジオメトリー(空車時)		
キャンバー角		0°24' -0°43'
キャスター角		4°26' -
トーンイン		3° 3°

### ステアリング

ユーノス ロードスターのステアリングは、フリクションの少ないニードルローラータイプヨークのラック&ピニオン式で、正確で、より軽くスムーズな操作を可能としました。エンジンよりも前に搭載されたステアリングギアのギア比は標準装備のマニュアルタイプが18:1、オプションのエンジン回転数感応式パワーステアリング付きが15:1で、ロックツーロックはマニュアルが3.3回転、パワーステアリングが2.8回転となっています。最小回転半径は4.6mとなっています。

ステアリングコラムはコラプシブルタイプで、ステアリングホイールは、スポーティな小径(直径370mm)3本スポークのウレタンフォーム巻を標準装備とし、同じく3本スポークの本革巻ステアリングホイール(MOMO製)をオプションとして用意しました。

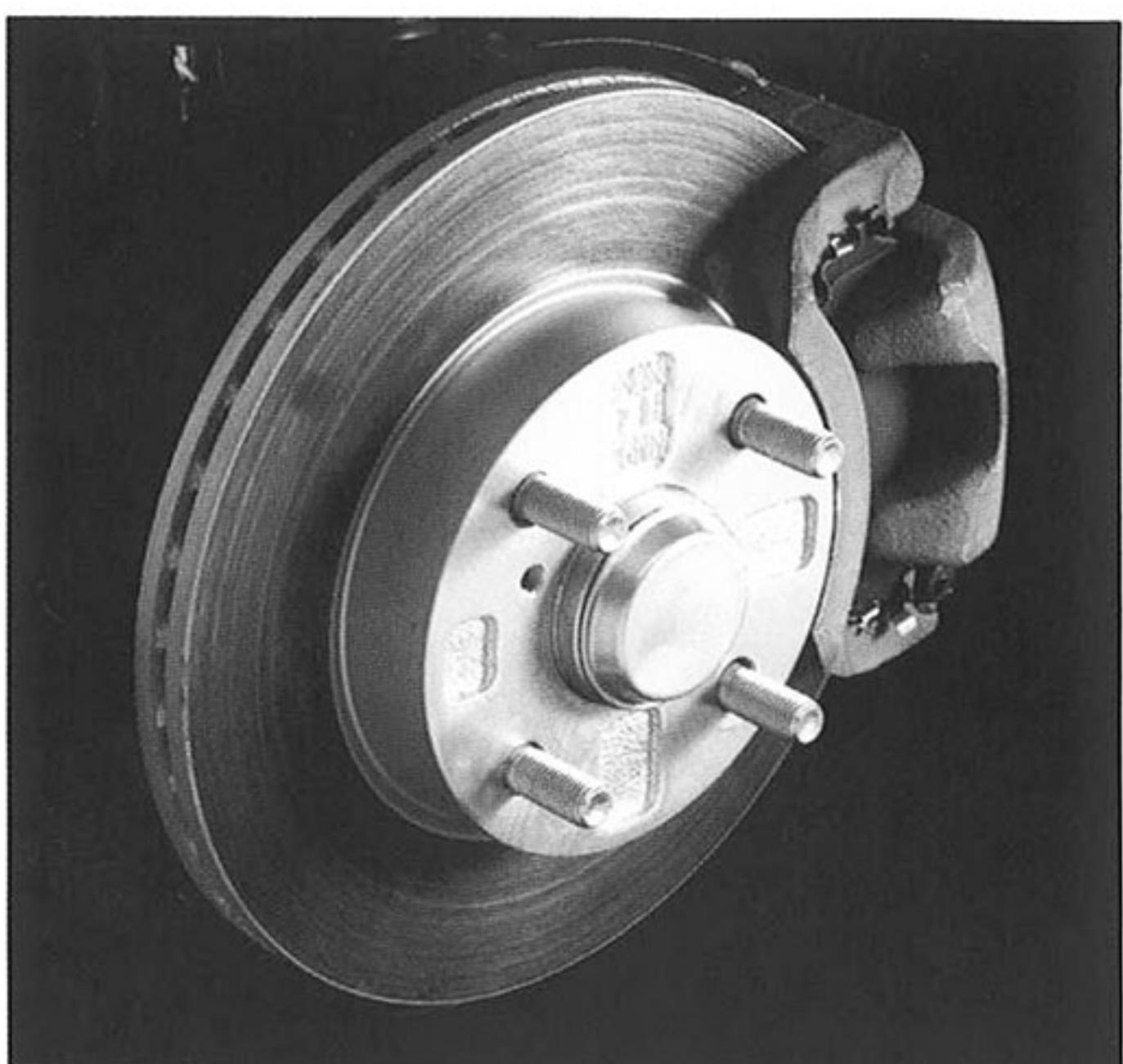


### ブレーキ

ユーノス ロードスターは、フロントにベンチレーティッドディスクブレーキ、リアにソリッドディスクブレーキを備えています。ブレーキキャリパーは一般的な1ピストン2ピンタイプですが、ヨー慣性モーメントを減少させるためにキャリパーをフロントは車軸の後方に、リアは車軸の前方に装着しました。パワーアシストは8インチのバキュームサーボを採用しています。

スポーティドライブでのコントロール性、フィールを重視したことから、オーバーサーボを避けると共に油圧回路の剛性を高めタイトなペダルフィールを実現しました。油圧回路は前後輪毎の2系統とし、リアブレーキ回路には後輪の早期ロックを防止するためプロポーショニングバルブを設けました。

駐車ブレーキはリアブレーキにセットされ自動調整式となっています。



■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

### ホイール&タイヤ

ユーノス ロードスターは14インチホイールと185/60タイヤを標準装備しています。ホイールサイズは5.5-JJ×14インチで、スチール製標準ホイールのほかに、オプションとして同サイズの7本スポークのアルミホイールを用意しました。タイヤは専用に開発された軽量高性能な185/60R14 82Hサイズで、トレッドパターンも専用のものを採用しています。

スペアタイヤはスペースセイバータイプのテンポラリータイヤでトランクルームに収納されています。

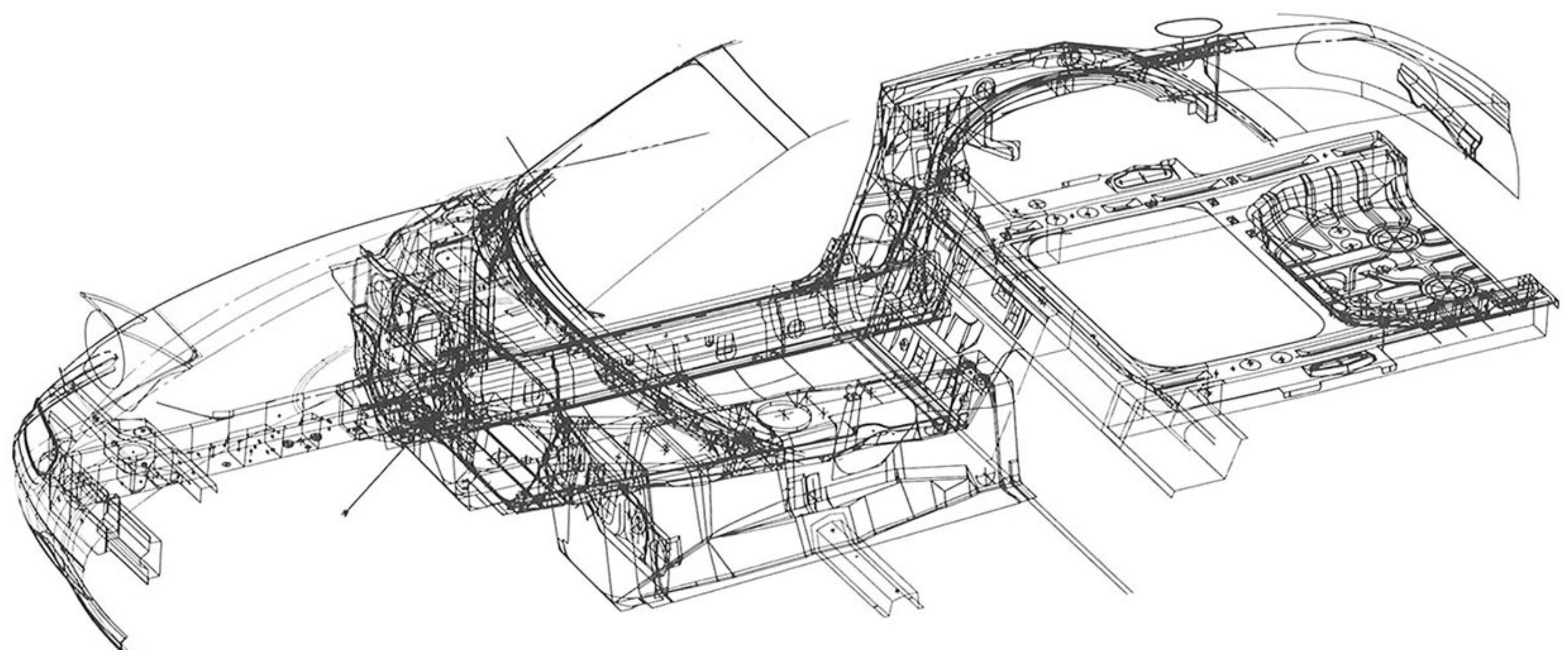


■5.5-JJ×14アルミホイール(オプション)

### ブレーキ諸元表

	前	後
形式	ベンチレーティッド ディスク	ソリッド ディスク
ディスク直徑 mm	235	231
厚さ mm	18	9
パッド面積 cm <sup>2</sup>	37	26
倍力装置	8インチ真空倍力装置	
駐車ブレーキ形式		機械式後2輪制動

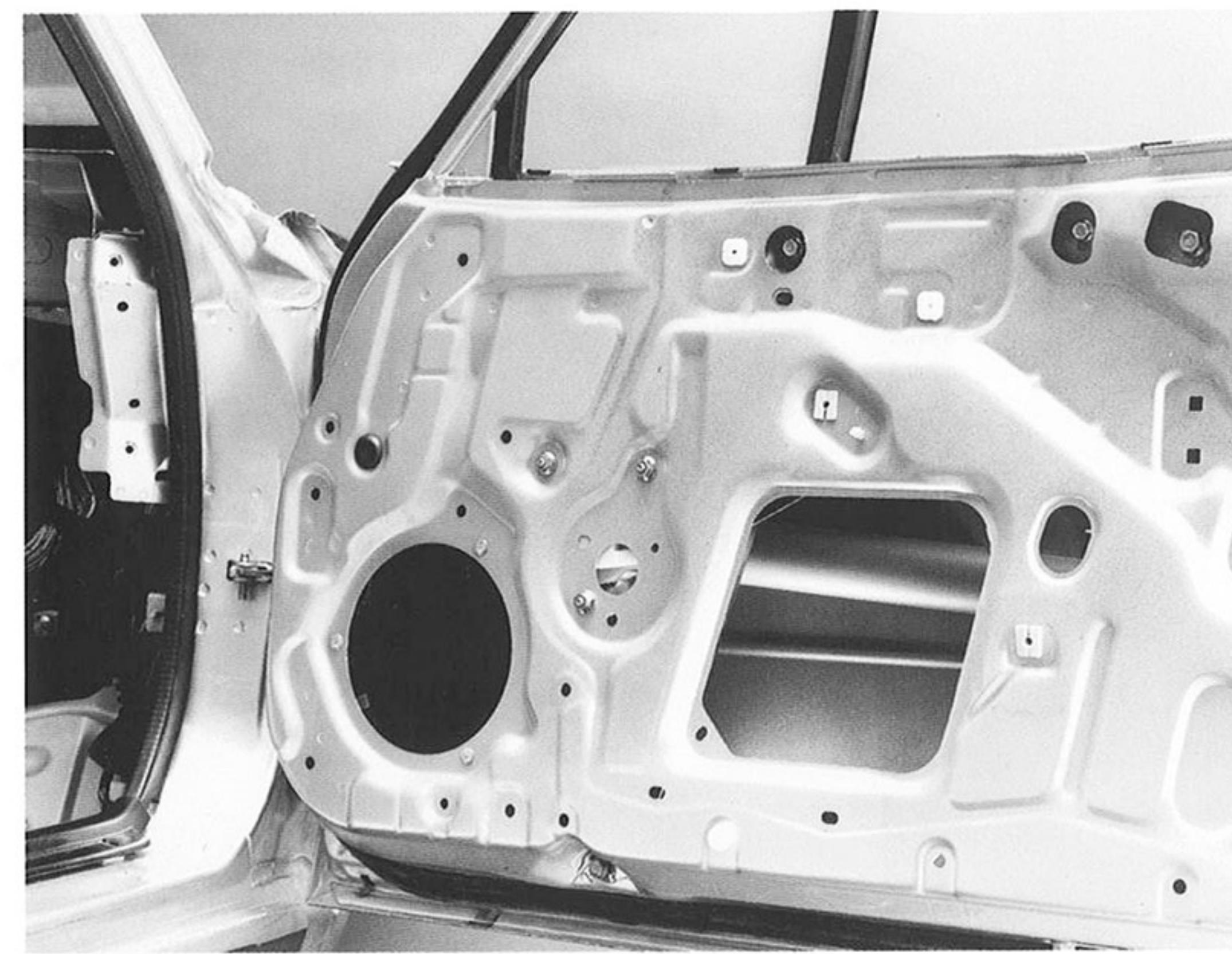
## ●ボディ



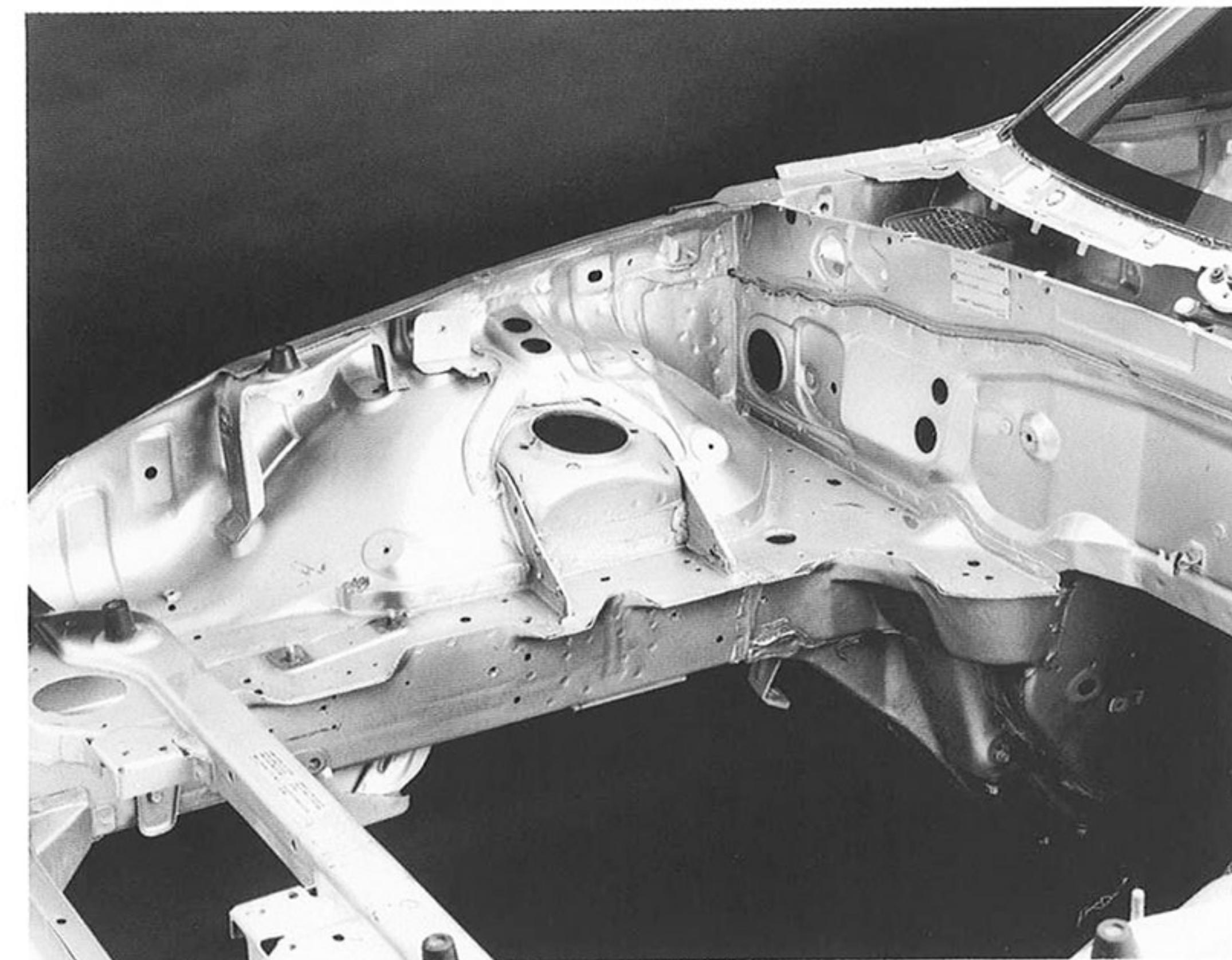
最新のコンピューター技術を駆使して開発されたユノス ロードスターのスチール製モノコックボディは、フルオープンカーのものとしては極めて高い剛性をもっています。開発当初から2シーターオープン専用として設計、開発が行われ、高剛性を確保しながら軽量化を図るといった、相反する項目をターゲットに掲げ、徹底したコンピューター解析や実験を繰返し、現代のフロントエンジン/リアドライブのスポーツカーとして、非常に軽いボディを造ることに成功しました。

オープンカーのボディとして十分な強度を得るために、高張力鋼板をボディ重量の16%と大幅に使用したほか、フロントとリアのメインフレームをバンパーの高さからキャビンまで水平に、まっすぐとおしてあります。また、主に圧力を受ける部分については、設計上許されるかぎり垂直にし、センタートンネルとサイドシルの断面を大きく取るようにしました。そして、綿密なモーダル解析や有限要素法解析により、応力を分散するため、場所によっては三重構造を用いるなどして、重要箇所の効果的な補強を図りました。

また、軽量化についてはボディ本体もさることながら、ヨー慣性モーメントに大きく関わりのあるボディのオーバーハング部の部品を徹底的に軽量化しました。まず、前後のバンパーはバンパーフェイシア、レインフォースメント共にプラスチック製とし、従来のものより大幅な軽量化を達成しました。とくにレインフォースメントは、閉断面の構造によりすぐれた衝撃吸収機能をもつ独特のものです。また、ボンネットにはアルミを使用しました。



■インナードアパネル



■フロントフレーム

### コンバーチブルトップ

軽量かつシンプルな構造のコンバーチブルトップは、クルマの中に座ったまま片手で開閉することができます。引き上げたトップの固定は、フロントヘッダー部左右両端のストライカーにコンバーチブルトップ側のロックを掛け操作するだけでワンタッチで固定できます。組み立てられたコンバーチブルトップは従来のコンバーチブル車のそれをはるかに凌ぐ耐候性を発揮します。

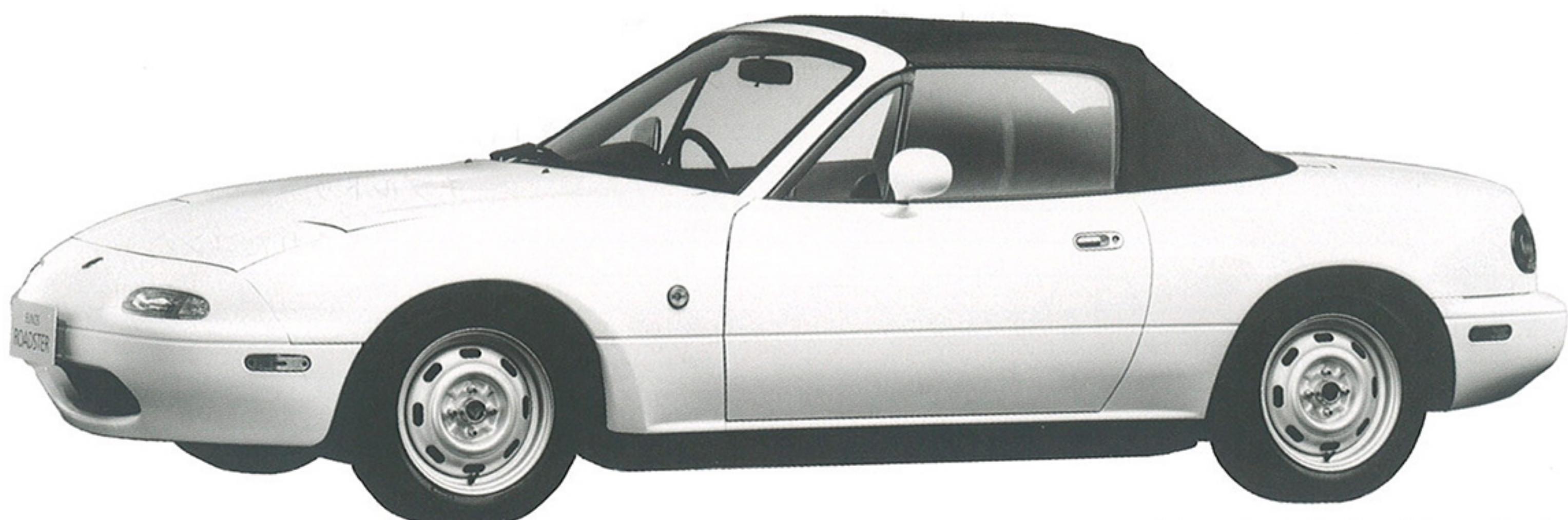
コンバーチブルトップのリアウインドーは塩化ビニール製で、左右と上方の3ヵ所をファスナーで開閉することができます。トップをたたんだときの折れシワを防止することができます。また、コンバーチブルトップを閉じた時にファスナーを外し、リアウインドーを開けば強力な換気が得られます。

### ディタッチャブルハードトップ

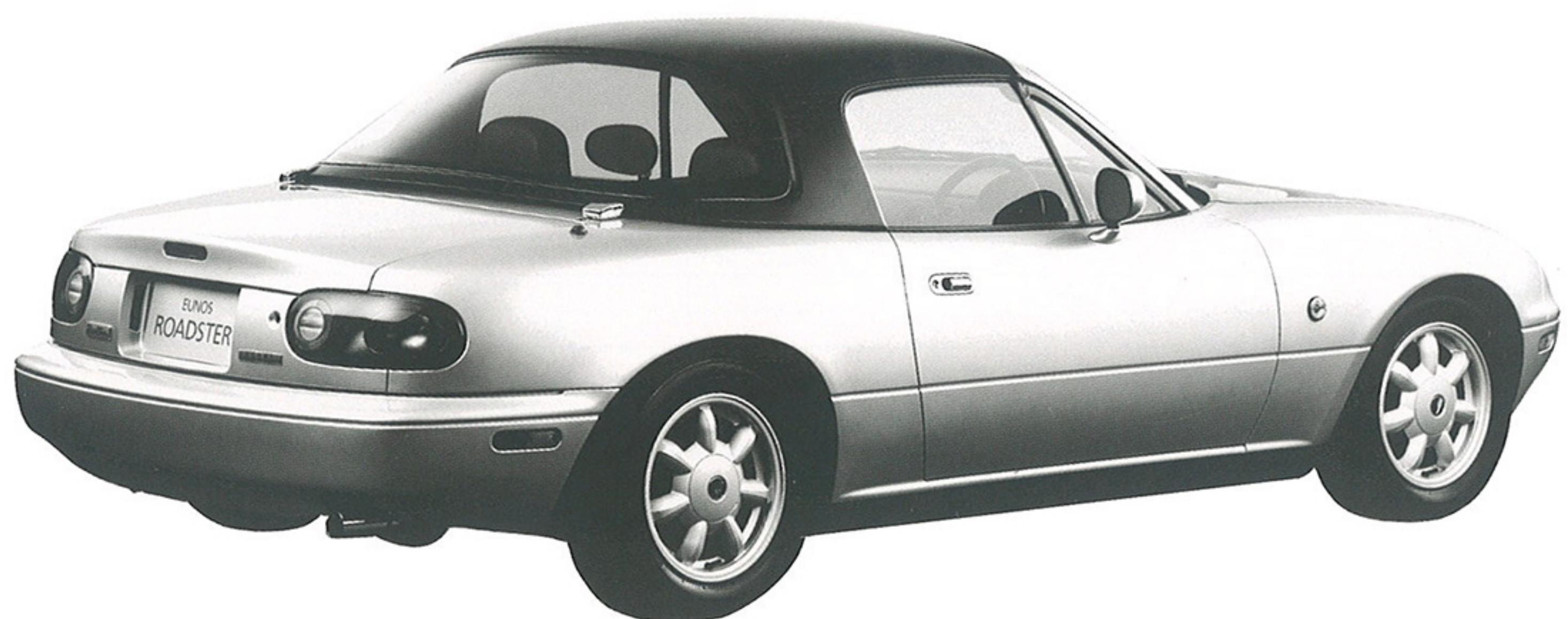
ユーノス ロードスターにはSMCプラスチック製のディタッチャブルハードトップもオプションで用意されています。このハードトップは一体成型の自動車部品としては最も大きなものの一つで、コンピューターによる強度解析をとおして軽量化と強度のバランスを追求して開発され、ガラス製のリアウインドーをもっています。このハードトップは、フロントヘッダー部、リアフェンダー先端部の車室内側、リアデッキ上のリアデッキスタッドのそれぞれ左右一対の計6ヵ所で、簡単にしっかりと取り付けることができます。



■オープン時



■コンバーチブルトップクローズド時



■ディタッチャブルハードトップ(オプション)装着時

## ●主要諸元表

ボディタイプ	2ドアオーブン	
車名・型式	ユーノス・E-NA6CE	
エンジン	B6-ZE[RS] 1600DOHC 16バルブ	
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
トレッド	前	1405
	後	1420
最低地上高	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
10モード燃費(運輸省審査値)	km/ℓ	12.2
60km/h定地燃費(運輸省届出値)	km/ℓ	18.5
●エンジン		
型式・種類	B6型 水冷直列4気筒DOHC	
内径×行程	mm	78.0×83.6
総排気量	cc	1597
圧縮比		9.4
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		EGI
燃料及びタンク容量	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	
変速比	第1速	3.136
	第2速	1.888
	第3速	1.330
	第4速	1.000
	第5速	0.814
	後退	3.758
減速比		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式*2	
●懸架装置		
サスペンション	前	ダブルウィッシュボーン式独立懸架
	後	ダブルウィッシュボーン式独立懸架
ショックアブソーバー	前	筒型複動式
	後	筒型複動式
スタビライザー	前	トーションバー式
	後	トーションバー式
●制動装置		
主ブレーキ形式	前	油圧式ベンチレーティッドディスク
	後	油圧式ソリッドディスク
倍力装置形式		8インチ径真空倍力装置
駐車ブレーキ形式		機械式後2輪制動
●タイヤ・ホイール		
タイヤ(前後)	185/60R14 82H	
ホイール(前後)	5.5-JJX14	

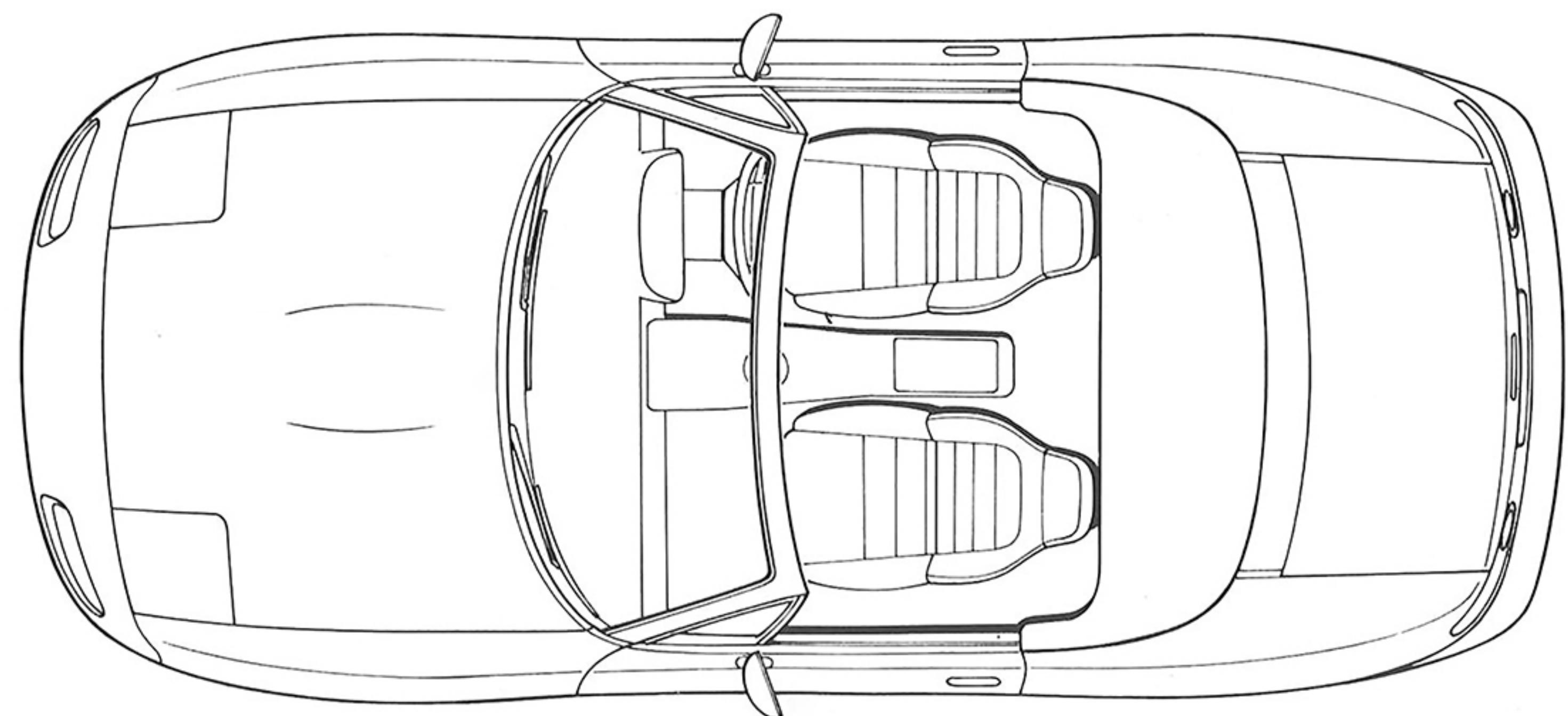
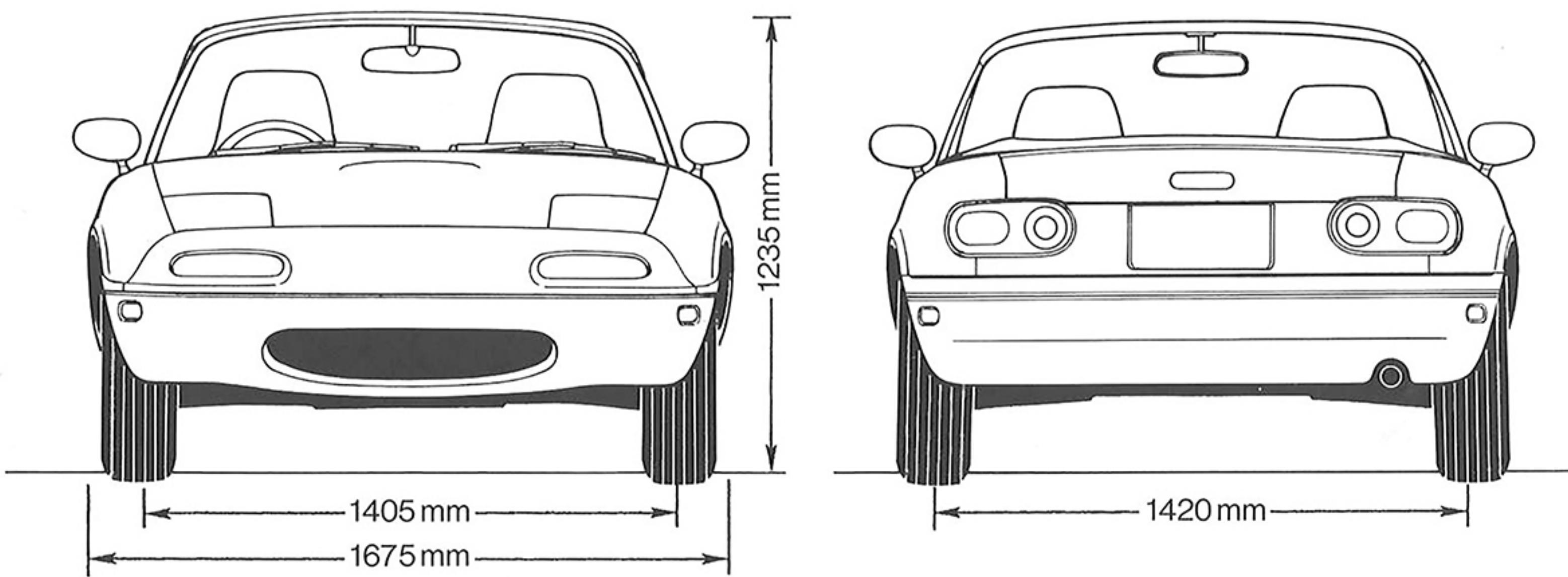
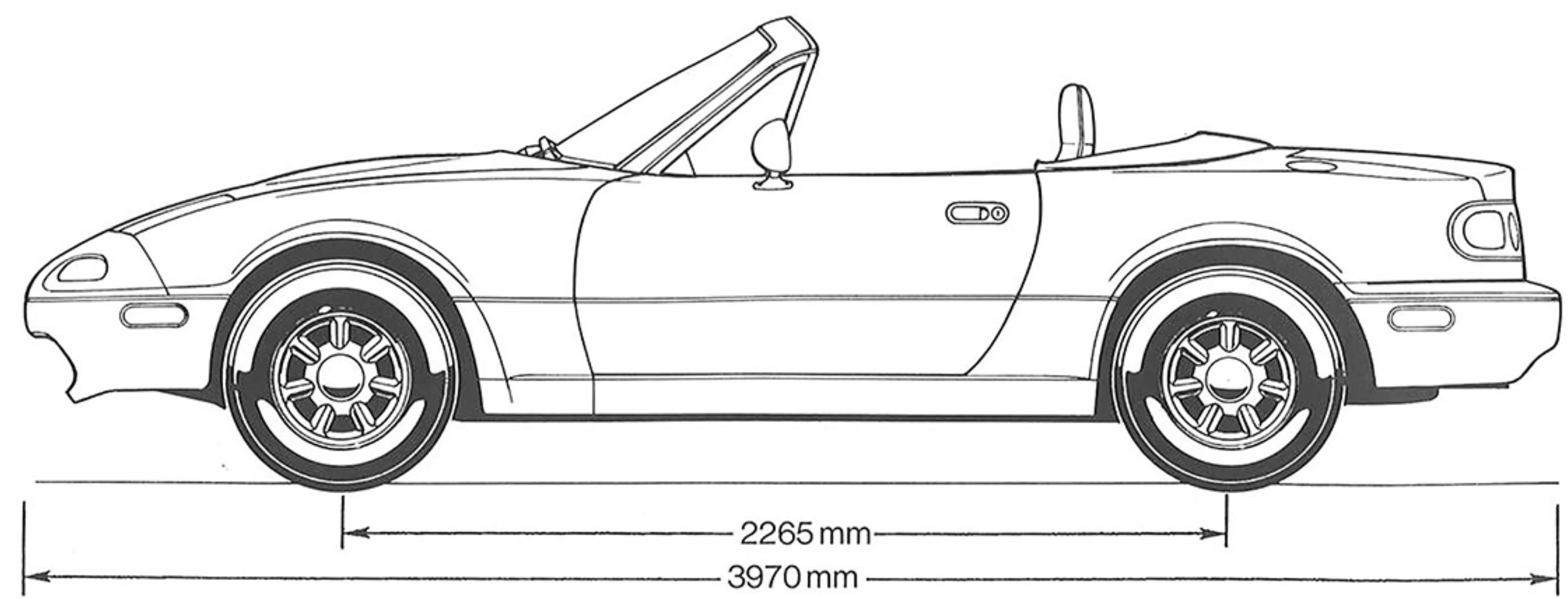
( ) 内はディッチャブルハードトップ装着車の数値。\*1 スペシャルパッケージ装着車は10kg増。\*2 スペシャルパッケージ装着車。●道路運送車両法による新型車届出書数値。●燃料消費率は定められた条件のもとでの値です。実際の気象、道路、車両、運転、整備などの条件により燃料消費率が異なってきます。●エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があり、ネットとはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものであり、グロスとはエンジン単体で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、ネットはグロスよりもガソリン乗用車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。●付属品:スペアタイヤ、標準工具一式。●本仕様は予告なく変更することがあります。

## ●装備一覧表

●エクステリア	フューエルリッドオープナー 照明付きアッシュトレイ フットレスト(運転席) テンションリデューサー付きELR3点式シートベルト シートバックポケット(助手席)
	ハイマウントストップランプ ロッカーバネルピッチ塗装 カラードドアミラー*1 コンバーチブルトップ
●インテリア	ウレタン製ステアリング 間欠式ワイパー 防眩ルームミラー
	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
●メカニズム	ルームランプ キー付きグローブボックス キー付きコンソールボックス
●オプション	パワーステアリング パワーウィンドー <sup>*</sup> 本革製ステアリング(MOMO) 5.5-JJX14アルミホイール
スペシャル パッケージ	CDプレーヤー ディッチャブルハードトップ(ブラック) ディッチャブルハードトップ(レッド) ハードサスケット シリンドーヘッドカバー(メッキ) ハイテンションコード(レッド)
CDプレーヤー	● ● ● ●
ディッチャブルハードトップ(ブラック)	● ● ● ●
ディッチャブルハードトップ(レッド)	● ● ● ●
ハードサスケット	● ● ● ●
シリンドーヘッドカバー(メッキ)	● ● ● ●
ハイテンションコード(レッド)	● ● ● ●

\*1 フェンダーミラー装着車も設定。  
速度警報装置はショップオプション。

## ●外観四面図



E u n o s