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、小振りのオープンボディ、タイトな2シーター、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」の楽しさを純粋培養した、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。



PHOTO:V-SPECIAL

ユーノスロードスター Vスペシャル

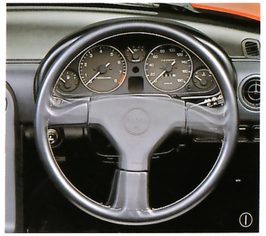
心ときめく軽やかな「人馬一体感」とともに、落ちつきあるオーセンティックな味わいを造り込んだユーノスロードスターのニューバージョン、“Vスペシャル”。深くつややかな色合いの専用ボディカラー、ネオグリーン。キャビンをより個性的に華やか彩る専用カラー、タン。しなやかな感触の専用本革シート。あたたかなグリップ感が心地よいナルディ社製のウッドステアリングホイール&5段マニュアル・シフトノブ。標準装備のCDデッキ、パワーステアリング、パワーウインドー、アルミホイール。さらには、インストルメントパネル上面に施したなめらかな感触の新技術プロテイン塗装。新時代のライトウェイトスポーツを、よりエンスージアスティックに楽しみたいというドライバーに贈る、もうひとつのユーノスロードスターだ。







PHOTO:V-SPECIAL

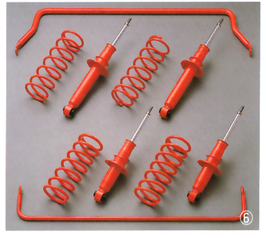

①


②

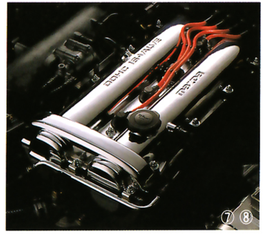

③


④


⑤


⑥


⑨


⑦⑧

OPTIONS (NORMAL車)

①パワーステアリング ②パワーウインドー ③本革製ステアリング(MOMO) ④5.5JJ×14アルミホイール ⑤CDデッキ ⑥ハードサスキッド ⑦クロームメッキシリンダーヘッドカバー ⑧ハイテンションコード(レッド) ⑨ディタッチャブルハードトップ

PHOTO:NORMAL車 ■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(5.5JJ×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。

■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P14をご参照ください。 ■V-SPECIALのオプションはNORMAL車と別体系となります。P14をご参照ください。

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	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	エンジン回転数感応型※3
■サスペンション	
サスペンション・前後	ダブルウイッシュボーン式
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

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	○	○
ロッカーパネルビッチ塗装	○	○
カラードドアミラー ※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	○	
ホイール 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	○	○
オーディオ CDデッキ	○	○
オーディオ AM/FM電子チューナー	○	○
オーディオ カセットデッキ	○	○
オーディオ ドアスピーカー ×2	○	○
オーディオ ヘッドレストスピーカー ×4	○	○
オーディオ 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	○	○

※4 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。
※5 オートマチック車のシフトノブは、木製にはなりません。

	NORMAL車	V-SPECIAL
■インテリア		
内装色 ブラック	○	○
内装色 タン		○
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		○
パワーウインドー		○
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ププレート	○	○
ルームランプ	○	○
防眩ルームミラー	○	○
テンショリデューサー付ELR3点式シートベルト	○	○
シートバックポケット(助手席)	○	○
ループパイルカーペット	○	○
■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)	○	○
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	○	○

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 パワーウインドー 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		
クロームメッキシ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、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)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。

( )内はV-SPECIALの数値、〈 〉内はオーマチック車の数値。※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 ■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:スペアタイア・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。

ボディカラー


クラシックレッド


マリナーブルー


クリスタルホワイト


シルバーストーンメタリック
PHOTO:スペシャルパッケージ装着車

V-SPECIAL専用色:ネオグリーン



Eunos

このカタログは1990年7月現在のものてす。お問い合わせは、お近くのユーノス販売会社またはユーノスお客様相談センターへとうそ 〒100東京都千代田区内幸町1-1-7☎03(508)5111 UKR20C 9007T ●製造事業者/マツタ株式会社



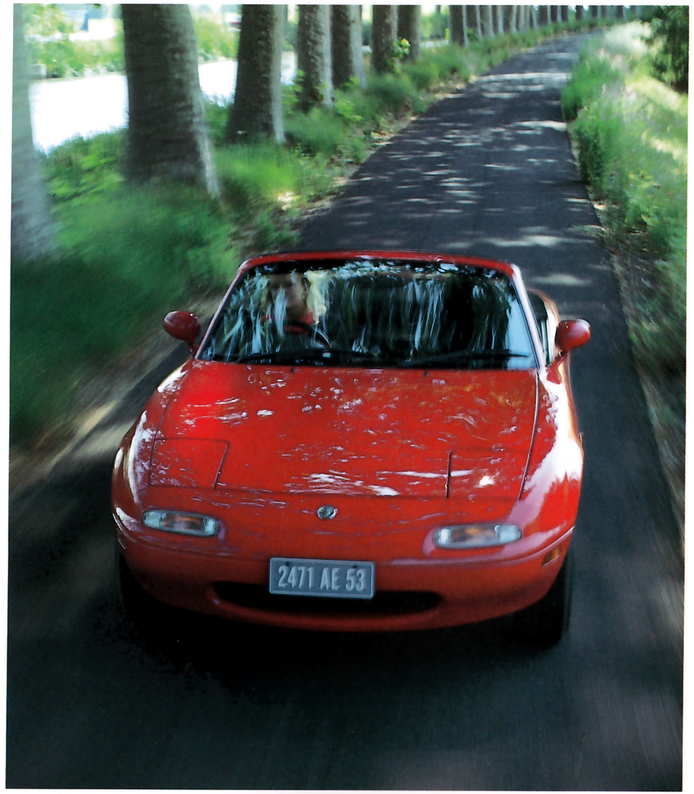




 PHOTO:スペシャルパッケージ装着車









PHOTO:(左ページ)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。
(右ページ)スペシャルパッケージ、CDデッキ装着車。エアコンはショップオプション。



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

2シーターのタイトなキャビン。ショートストロークのシフト。ダイレクトコントロールの快感。

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。ドライバーの手もとに直立する5段マニュアルのシフトレバーは、俊敏な操作を促すショートストローク、カチリカチリと決まるダイレクトなフィールとともに、スポーツカーならではのシフトワークの楽しさを増幅する。ペダル類は、ヒール&トゥのしやすい形状・配置とするとともに、デリケートなアクセルワークに備えてペダルストローク量を大きく設定。ブレーキ/クラッチペダルは、確実でリニアな操作感を提供するため踏力をやや重めにしている。そして、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チューニングにより、ダイレクトで俊敏な走行フィールを提供。さらに、オープン走行時のキャビンに入る風については、「髪が気持ちよく後方へたなびく」ようなチューニングをしている。



5



エアコンはショップオプション



3



6



1



2

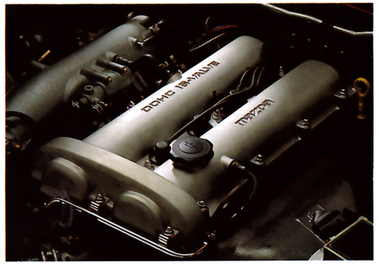


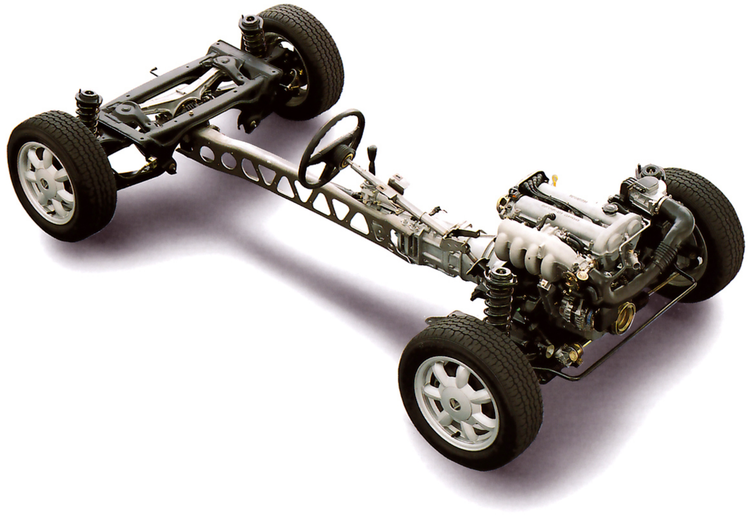
4

EQUIPMENT

①リトラクタブルハロゲンヘッドランプ②コンバーチブルトップ③キー付コンソールボックス④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。⑤AM/FM電子チューナー付カセットデッキ⑥ハイマウントストップランプ

PHOTO:NORMAL車



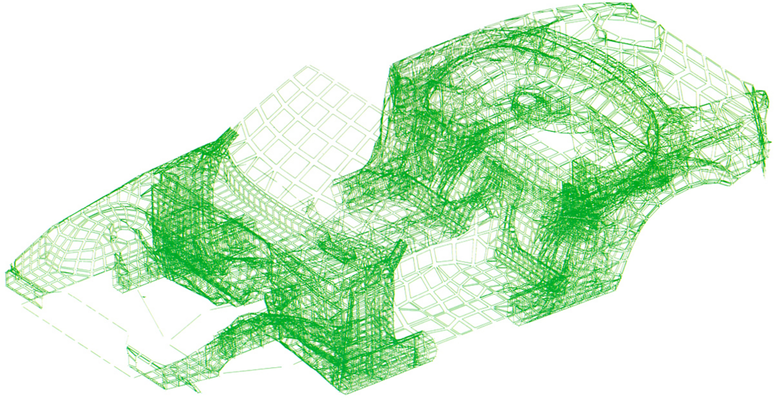


高回転型1600DOHC16バルブとパワープラントフレーム。ダイレクトレスポンスの快感。

パワーユニットは、1600DOHC16バルブ。最高出力(ネット※)120ps/6500rpm〈110ps/6000rpm〉、最大トルク14.0kg-m/5500rpm〈14.0kg-m/4500rpm〉を発生する、可変吸気機構すら持たない純粋な自然吸気エンジンだ。そして、高回転へスムーズに連続するトルクカーブを得るため、高回転設定のカムタイミング、テーパー化した吸気ポートなどを採用。レッドゾーンまで一気に滑らかに吹け上がる回転特性を実現している。駆動方式はもちろんFR。しかも、トランスミッションとデフをリジットに結合するアルミ製P.P.F(パワープラントフレーム)によって、トルク伝達の遅れを極小にまで抑え、スロットルレスポンスをよりダイレクトなものとしている。

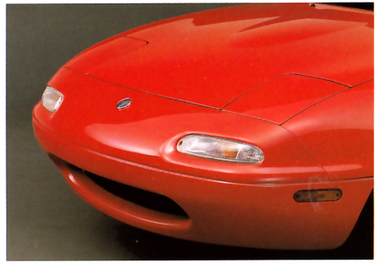
独自の4輪ダブルウイッシュボーンサスペンション。ダイレクトハンドリングの快感。

サスペンションは、4輪ダブルウィッシュボーン。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した設計などにより、「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、通常走行域におけるクイック&リニアなハンドリングを実現している。ブレーキは、フロント・235㎜径ベンチレーティッドディスク/リア・231㎜径ソリッドディスクによる4輪ディスク。タイヤは、操縦安定性と乗り心地の高度なバランスを図った、専用設計の軽量185/60R14 82Hスチールラジアルだ。



コンピューター解析を駆使、高剛性軽量オープン専用ボディ。ダイレクトドライビングの快感。

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を駆使して開発したオープン専用設計ボディ。全身にわたる徹底的な軽量化、CD=0.38(クローズド時)に代表されるすぐれた空力特性とともに、剛性部材のストレート化、結合部材の強化などにより、オープンボディの常識をはるかに凌ぐ高いボディ剛性を達成した。さらに、車体振動も大幅に抑制し、クローズドボディモデルに匹敵する高い耐久信頼性を確保。この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リニアに即応する、きわめてシャープでダイレクトな車体追随性をもたらしているのだ。



徹底したライトウェイト化とヨー慣性モーメント低減を追求。ダイレクトコミュニケーションの快感。

基本的なウェイトを徹底的に軽減するため、ボンネットフードをはじめ重量のかさむパーツを徹底的にアルミ化。また、エンジンをフロントアクスルより後方に搭載するフロントミッドシップ、樹脂製バンパー、小型シールドバッテリーなどの採用によって、オーバーハング部の重量を軽減したうえで、各コンポーネントを車体中央部の重心点方向に寄せて配置している。こうしたクルマ全般にわたる軽量化と、低重心化を含めた適正なレイアウトにより、ヨー慣性モーメントの極小化を実現。2名乗車時50:50の理想的な前後配分とともに、ステアリングの操舵に応じて、俊敏かつリニアにレスポンスするすぐれた回頭性を実現している。

※「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。〈 〉内は4段オートマチック車の数値です。