

EUNOS ROADSTER

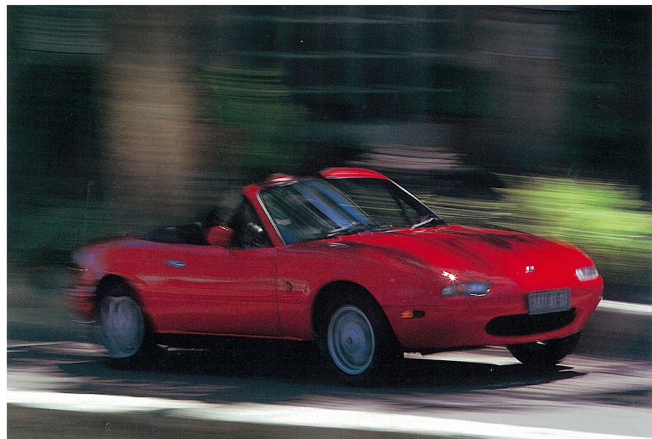


ときは重なり、ゆめは深まる。

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。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だ。オーセンティックな味わいを磨き込んだ“Vスペシャル”と、生まれながらのダイレクトハンドリングをさらに研ぎ澄ました“Sスペシャル”。ふたつの個性を育んだユーノスロードスターはいま、ときめきに満ちた時を迎えている。夢は、じつくりと歳月を重ねるほどに深まっていく。そして、夢の数だけ、人とクルマのしあわせな関係が生まれる。







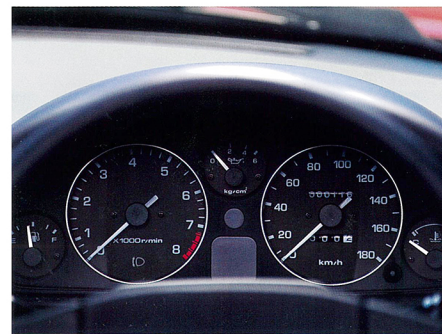








スペシャルパッケージ、SRSエアバッグシステム*後席車。SRSエアバッグシステムは、4W-ABS、ディタッチャブルハードトップとセットでオプション。エアコンはショップオプション。



スペシャルパッケージ後席車。エアコン、CDデッキはショップオプション。

*SRS/Supplemental Restraint System(乗員保護拘束装置):SRSエアバッグはシートベルトの補助的な装置です。万一の事故に際し、前方からの強い衝撃に対して作動し、シートベルトの働きと合わせてドライバーの頭や胸を保護します。シートベルトは必ずご着用ください。SRSエアバッグは衝突時の衝撃の度合いが小さいと作動しません。



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

※「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。

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

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。

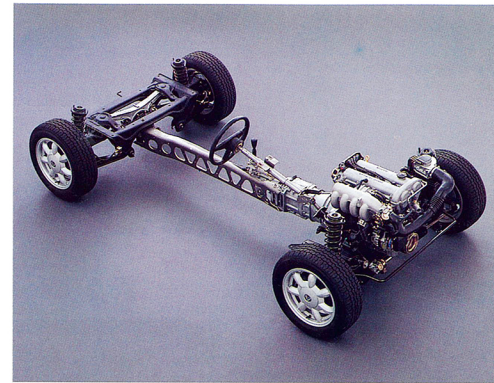
排気音まで、速い。

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、キャンバー、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グが、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ルブルな限界特性と、通常走行域でもきわめてクイックにตอบสนอง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以下の低ビ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、路面の状況を実際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。



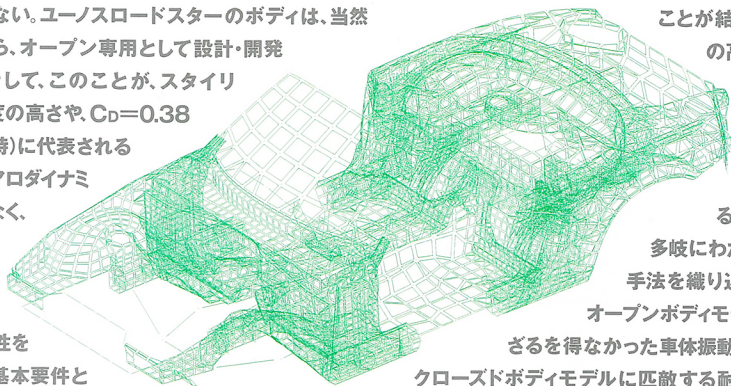
ブレーキシステムは、フロントがローター径235mmのベンチレーテッドディスクリアがローター径231mmのソリッドディスク。確かな制動力を発揮するのはもちろんのこと、ブレーキのタッチフィーリングをしっかりとしたものにするため、油圧回路系の剛性をアップするなど、さまざまな工夫を凝らしている。

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。

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従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件となったのである。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、ボディ剛性の高さで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っ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従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。

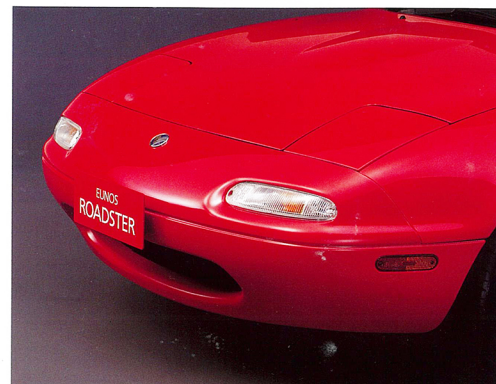


の
高さと軽量化とい
う本来相反する
追求テーマの
同時実現を
もたらしてい
るのである。これら
多岐にわたる剛性アップの
手法を織り込むことによって
オープンボディモデルではあきらめ

ざるを得なかっ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

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、強靱で軽量のハイテンション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

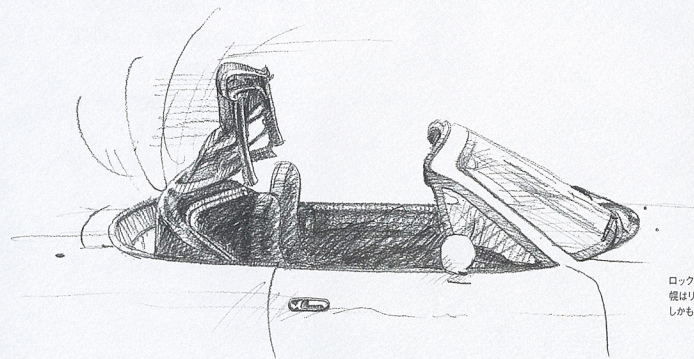
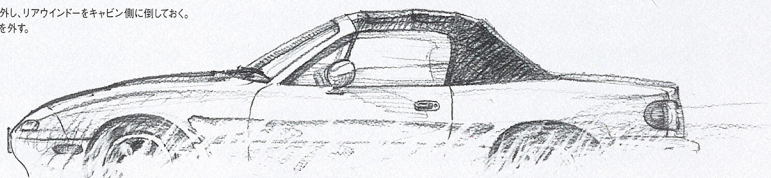
フロント/リアのホイールハブキャリアなどがある。このように、各コンポーネントを徹底的に軽量化していくとともに、ユーノスロードスターは、重量配分のいっそうの適正化を進めた。エンジンをフロントアクスルより後方にマウントするフロントミッドシップ、フロント/リアバンパーの内部構造を含めた樹脂化、軽量小型シールドバッテリーのトランクルーム内への配置、ガソリンタンクと応急用スペアタイヤのリアアクスルより前方への配置、リアエンドパネルの樹脂化などである。各コンポーネントの位置をクルマの重心点方向に1mmでも近づけ、バンパーのように重心点から遠く離れたオーバーハング部の重量をできるだけ軽減することによって、ヨ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。



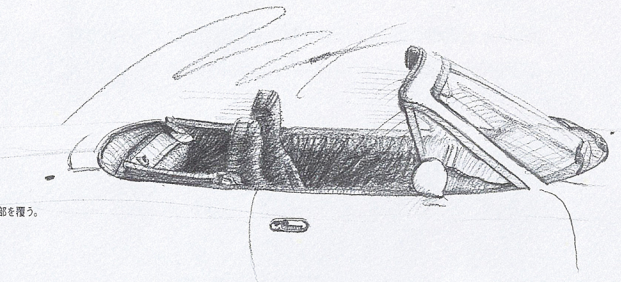
オープンであることを、忘れてしまう。

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、幌前縁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、クロード時の空力特性は、 $C_d=0.38$ 。



ロックを外したら、幌に手をかけてそのまま後方に押し下げる。
幌はリンク機構の働きによって、自然に折りたたまれていくため、コツや慣れや過大な力が必要としない。
しかも、幌を開ける操作は、運転席からでもできる。



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。

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、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、確実に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。それだけのことで、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。



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。パワーステアリング、パワーウインドー*、アルミホイールを装備。さらに、ステンレス製スカッフプレート&キックプレート、迫力のサウンドを体感できるセンソリーサウンドシステムも装備した。

V
SPECIAL



オーディオまでエンスージアスティック。

タンカラーのインテリアを持つVスペシャル。本革シート&ウッドパーツなどの味わいのアイテムが、クルマとふれあう喜びをいっそう深める。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。そして、注目のアイテムがセンソリーサウンドシステム。これは、シートバックに装着したトランスデューサー(振動板)が、重低音を振動に変換してリスナーの体に伝えるオープンカー専用のテクノロジー。車速に応じて振動を適切に制御し、オープン走行時でもダイナミックな重低音を再生。ドアトリム部の高性能ツイーター、ドアスピーカー、ヘッドレストスピーカーなどを加えた合計8スピーカーにより、迫力のサウンドを体で味わえる。

EQUIPMENT

●木製ステアリングホイール&シフトノブ(SMT)(NARDI)木製バレーキングブレーキレバー ●ステンレス製キックプレート ●ステンレス製スカッフプレート ●ATシフトレバー ●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デッキ+CDデッキ+ドアスピーカー(ウーハー×2、ツイーター×2)、ヘッドレストスピーカー×4、トランスデューサー(振動板)×2) ●トランスデューサー(振動板)内蔵シート

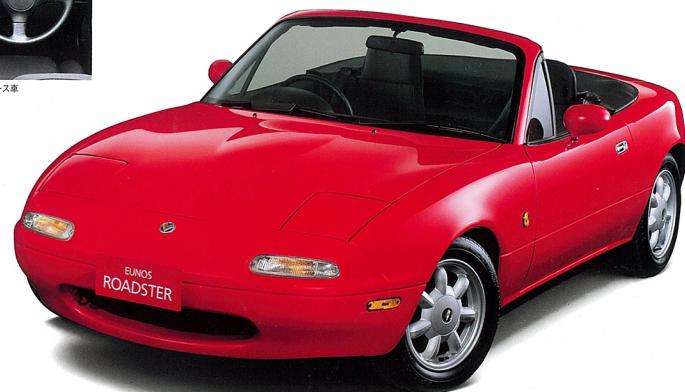
SPECIAL PACKAGE



PHOTO:スペシャルパッケージ装着車 エアコンはショッポオプション



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、ディタ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



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

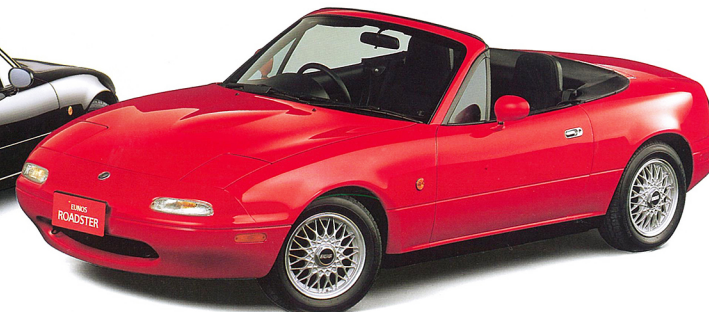


PHOTO:Sスペシャル エアコンはショッポオプション



BRILLIANT BLACK

ボディカラー:ブリリアントブラック ※リアスポイラーはショッポオプション



CLASSIC RED

ボディカラー:クラシックレッド

〈 〉内はオートマチック車の数値

○標準装備 △メーカーオプション ▲ショップオプション

主要諸元	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・S-E-NAGE		
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		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
空車重量 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・15モード燃費(運輸省省定値)km/ℓ ※1	13.2<11.4>		13.2
60km/h定地燃費(運輸省省定値)km/ℓ	18.5<18.3>		18.5
■エンジン			
形式	B6		
種類	水冷直列4気筒DOHC		
総排気量 cc	1597		
圧縮比	78.0×83.6		
内径×行程 mm			
最高出力 (ネット)/1/min	9.4/3,000		9.4
最大トルク kg-m/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 ℓ	燃料レギュレーター・ガソリン・45		
■駆動装置			
クラッチ形式	乾燥摩擦ダイヤフラム式 〈要裏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)		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
後進	3.758(2.400)		3.758
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	エンジン側減速器応型		
■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		
■制動装置			
主ブレーキ形式・前	ベンチレーテッドディスク		
主ブレーキ形式・後	ソリッドディスク		
倍力装置形式	8インチ後真空倍力式		
■タイヤ&ホイール			
タイヤ・前後	185/60R14 82H		
ホイール・前後	14×5.5JJ		14×6JJ

機種及びオプション体系	NORMAL車			
10・15モード燃費(運輸省省定値)km/ℓ	13.2	13.2<11.4>	13.2<11.4>	13.2<11.4>
車両重量 kg 〈 〉はオートマチック車の数値	960	960(990)	980(1010)	1020(1050)
ベーム系	● ※7			
パワーウィンドウ・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 ※8		●		
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 ※9			●	●
ディタッチャブルハードトップ ※10				●
10・15モード燃費(運輸省省定値)km/ℓ	V-SPECIAL			
10・15モード燃費(運輸省省定値)km/ℓ	13.2<11.4>	13.2<11.4>	13.2<11.4>	13.2
車両重量 kg 〈 〉はオートマチック車の数値	960(990)	960(1010)	1020(1050)	960
ベーム系	●			
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 ※9		●		
ディタッチャブルハードトップ ※10		●		
センゾリーサウンドシステム ※5			●	●

その他のオプション

ハードディスク
クローメッドキリリングヘッドカバー
ハイテンションコード(レット)

主要装備	NORMAL車	V-SPECIAL	S-SPECIAL
■エクスタリア			
リトラクタブルロダンヘッドランプ	○	○	○
フィン付ワイパーブレード(運転席)	○	○	○
ロッカーパネルビッチ塗装	○	○	○
カラードッドミラー ※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 フレテン	○	○	○
ウッド(NARDI)	○	○	○
ホイール 本革(NARDI)	○	○	○
シフトノブ 本革(NARDI) ※3	○	○	○
本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)	○	○	○
置針式フェルメーター	○	○	○
間欠式ワイパー	○	○	○
キーグローブボックス	○	○	○
F/M/AM電子チューナー付カセットデッキ ※4	○	○	○
センゾリーサウンドシステム ※5	○	○	○
オートパワーアンテナ	○	○	○
4段階級式変速機フアンスイッチ	○	○	○
■インテリア			
内装色 ブラック	○	○	○
タン	○	○	○
シート 撥水加工クロス製バケットシート	○	○	○
本革製バケットシート	○	○	○
エアコン	▲	▲	▲
パワーウィンドー(運転席ワンタッチ機構付)	○	○	○
キー付リモコンロック	○	○	○
ドラッグリッドオーバー	○	○	○
フェルメーターオーバー	○	○	○
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)	○	○	○
■オートパーツ			
フロント安全かせガラス	○	○	○
ハイマウントストップランプ	○	○	○
テンションリリーパー付ELR3点式シートベルト	○	○	○
サイドインパクトバー	○	○	○
膝部エアークッション	○	○	○
■メカニズム			
フロントベンチレーテッ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)	○	○	○
フロントシタックグーパー(イアロー)	○	○	○
スピードギヤ(後)	○	○	○
リアパフォーマンスバー	○	○	○
ビスカスSD(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 14×6.5JJアルミホイール	○	○	○
14×5.5JJアルミホイール	○	○	○
14×5.5JJスチールホイール	○	○	○
センターミニキャップ	○	○	○
応用用T115/70D14タイヤ(スチールホイール)	○	○	○

※1:セッショングレード車の車両重量、10・15モード燃費は機種及びオプション体系を下記する。※2:ファンゲイラー・後部座席も設定。※3:オートマチック車のシフトは本誌にない。※4:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※5:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※6:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※7:5段マニュアル車のみの設定となります。※8:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※9:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※10: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※11:セッショングレード車の車両重量、10・15モード燃費は機種及びオプション体系を下記する。※12:ファンゲイラー・後部座席も設定。※13:オートマチック車のシフトは本誌にない。※14:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※15:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※16:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※17:5段マニュアル車のみの設定となります。※18:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※19:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※20: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※21:セッショングレード車の車両重量、10・15モード燃費は機種及びオプション体系を下記する。※22:ファンゲイラー・後部座席も設定。※23:オートマチック車のシフトは本誌にない。※24:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※25:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※26:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※27:5段マニュアル車のみの設定となります。※28:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※29:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※30: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※31:セッショングレード車の車両重量、10・15モード燃費は機種及びオプション体系を下記する。※32:ファンゲイラー・後部座席も設定。※33:オートマチック車のシフトは本誌にない。※34:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※35:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※36:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※37:5段マニュアル車のみの設定となります。※38:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※32:ファンゲイラー・後部座席も設定。※33:オートマチック車のシフトは本誌にない。※34:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※35:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※36:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※37:5段マニュアル車のみの設定となります。※38:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※33:オートマチック車のシフトは本誌にない。※34:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※35:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※36:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※37:5段マニュアル車のみの設定となります。※38:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※34:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※35:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※36:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※37:5段マニュアル車のみの設定となります。※38:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※35:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※36:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※37:5段マニュアル車のみの設定となります。※38:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※36:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※37:5段マニュアル車のみの設定となります。※38:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※37:5段マニュアル車のみの設定となります。※38:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※38:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

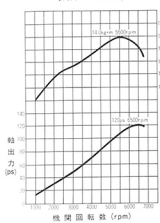
※39:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※40:ディタッチャブルハードトップはすべてのボディカラーに両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※40: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

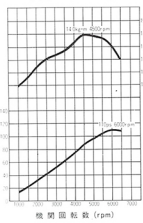
※41:セッショングレード車の車両重量、10・15モード燃費は機種及びオプション体系を下記する。※42:ファンゲイラー・後部座席も設定。※43:オートマチック車のシフトは本誌にない。※44:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※45:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※46:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※47:5段マニュアル車のみの設定となります。※48:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※49:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※50: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

※42:ファンゲイラー・後部座席も設定。※43:オートマチック車のシフトは本誌にない。※44:F/M/AM電子チューナー付カセットデッキはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※45:センゾリーサウンドシステムはF/M/AM電子チューナー付カセットデッキ・アスビーター・2本・ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※46:ステンシルのセンゾリーサウンドシステム・車載装置には、ドアスピーカー(ウーハー・x2)、ツイーター・x2)、ヘッドレスト・スピーカー・4個の付いたものである。※47:5段マニュアル車のみの設定となります。※48:スペシャルパッケージは、パワーウィンドウ・パワーウィンドー、オートパワーアンテナ、本製パーキングブレーキレバー、アルミホイール(14×6.5JJ)がセットアップされています。お求めになります。※49:5輪エアバッグシステムのスタンダードモデルは、本製4本スポークタイプとなります。※50: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両面で設定となります。室内高は1015mmとなります。

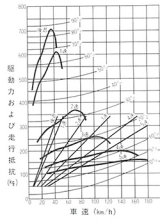
B6-ZE(RS)エンジン性能曲線
(5段マニュアル)



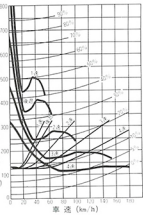
B6-ZE(RS)エンジン性能曲線
(4段オートマチック)



走行性能曲線
(5段マニュアル)



走行性能曲線
(4段オートマチック)



4面図 スペシャルパッケージ装着車

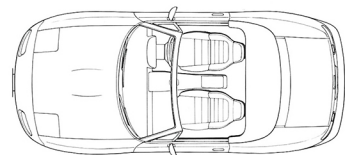
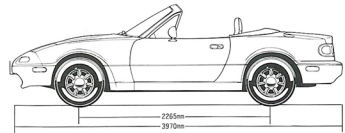
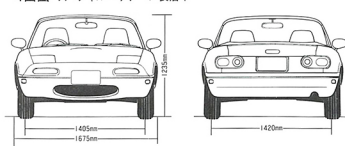


PHOTO:S-SPECIAL リアスポイラーはショップオプション

Light Weight Sport, New.

E u n o s