

EUNOS ROADSTER



1800 SERIES 2



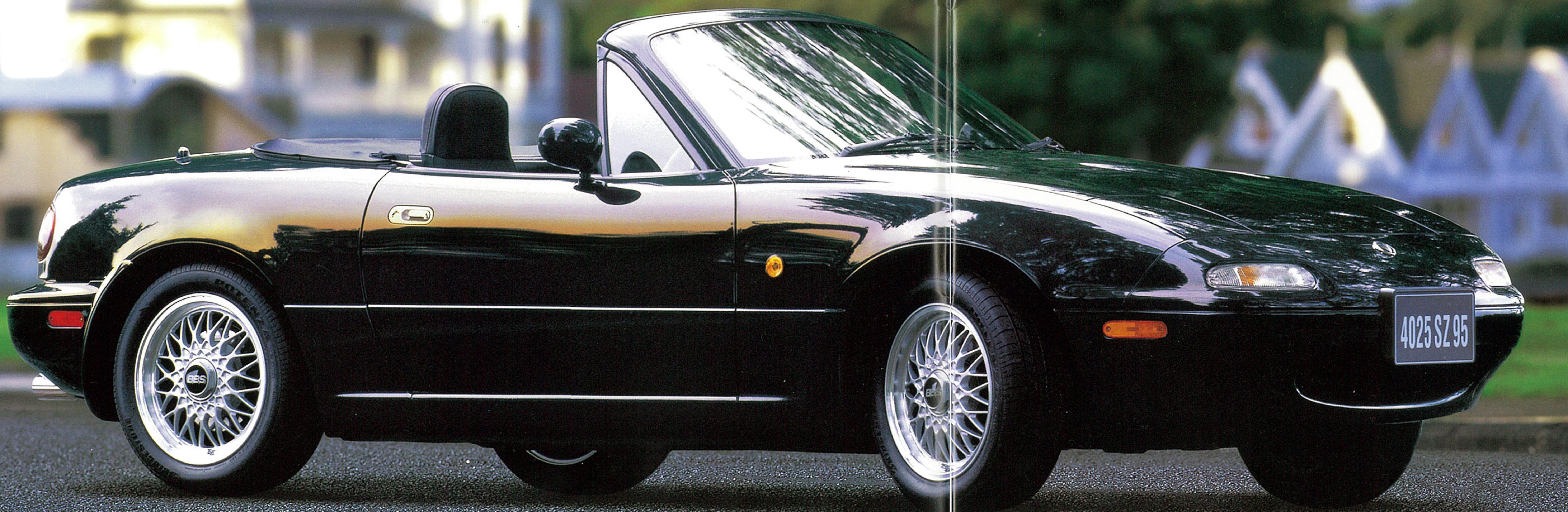
もっと気持ちいいロードスターになる。

軽やかなオープンに魅かれてステアリングを握った人も、やっぱり人馬一体の走りに心を奪われている。
それがユーノスロードスター。小ぶりのオープンボディ、タイトな2シーター、ハイレスポンス1800DOHC、FR。

それらのすべてが、身も心もクルマとひとつになって走る楽しさに向かっている。
そしていま、ユーノスロードスターは、新しい“1800・シリーズ2”へと進化を遂げた。

私たちが目指したのは、もっと気持ちよく、もっと意のままに操れる、正統のライトウェイトスポーツ。本質的で綿密なチューニングによって
パワーを実質3psアップするとともに、レスポンスと加速性能と高回転域の伸びを研ぎ澄ました1800DOHCパワーユニットが、その主軸だ。

ダイレクトハンドリングの先鋭化に徹したSスペシャル・タイプIIも、あらたにラインアップ。
ユーノスロードスター“1800・シリーズ2”。目に映るその姿に変わりはない。
私たちの熱い思いは、ひとたびアクセルを踏めば全身で直感できる脚のすく走りと、
レッドからグリーンに変えたりアの小さなオーナメントに、込められている。



S-SPECIAL type II



PHOTO : S-SPECIAL type II (ディッヂャブルハードトップはメーカー セットオプション)



PHOTO : S-SPECIAL type I (ソフトトップカバーはショップオプション)



PHOTO : S-SPECIAL type I (ソフトトップカバーはショップオプション)



PHOTO : S-SPECIAL type I (ソフトトップカバーはショップオプション)



PHOTO : S-SPECIAL type II



PHOTO : V-SPECIAL type II (ソフトトップカバーはショップオプション)





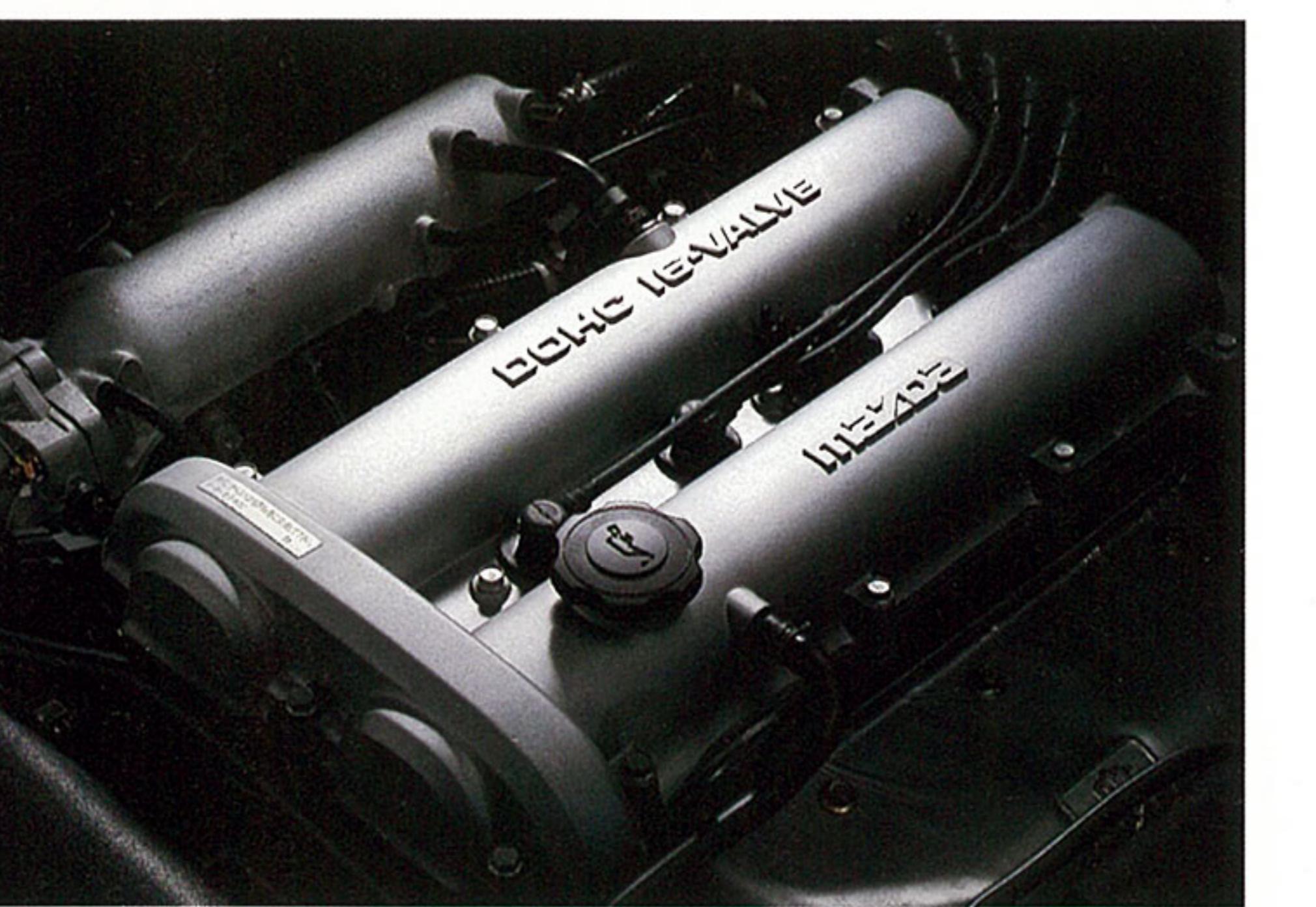
V-SPECIAL type II



PHOTO: S-SPECIAL type II ('ソフトトップカバーはショプオプション')

POWER TRAIN ● 1839cc DOHC 16-valve engine ● Max. power : 130ps/6500rpm (NET)
 ● Max. torque : 16.0kg-m/4500rpm ● Light weight flywheel ● 5-speed manual transmission
 ● 4-speed automatic transmission [EC-AT] ● Final gear ratio 4.300(SMT)

人馬一体。ユーノスロードスターを象徴するその楽しさは、エンジンパワーを手の内にして走ることからはじまる。力に任せて突き進むのではなく、その回転性能とレスポンスを自分自身の反射神経として、意のままにクルマを操る楽しさだ。2・3速全開時の吹け上がりの速さ、狙い通りに決まるシフトダウン、そして、心に響く抜けのいいエンジンサウンド。1800・シリーズ2でさらに研ぎ澄ましたのは、まさにそうしたエンジンパフォーマンスだった。



パワーを意のままに操る楽しさ、徹底追求。
 スペックを超える1800 DOHCエンジン、BP-ZE [RS]。

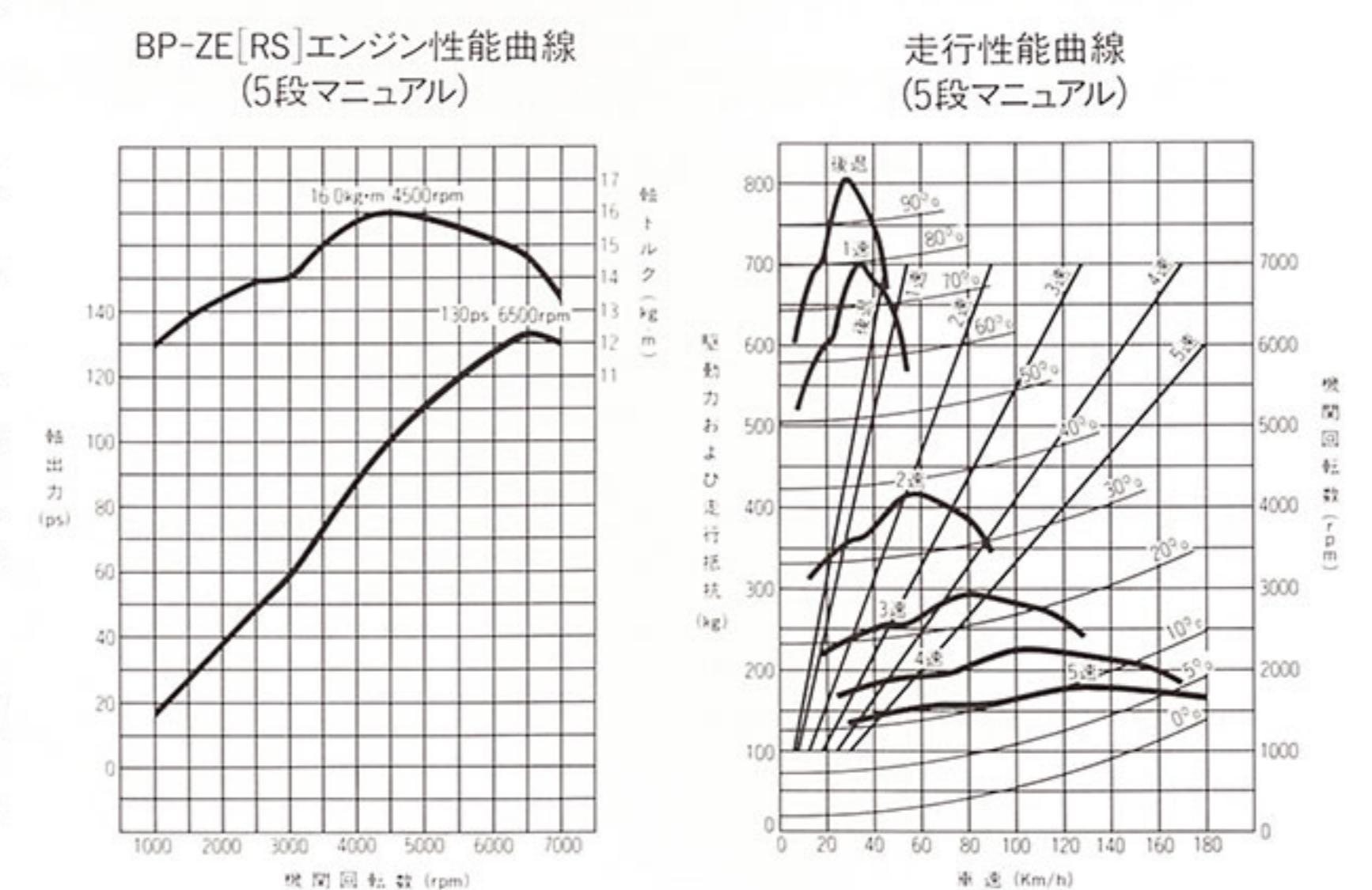
最高出力130ps/6500rpm(ネット^{*1})、最大トルク16.0kg-m/4500rpm。カタログに表記されるスペックに変化はない。けれど、イグニッションキーを回し、ひとたびアクセルを踏めば、その自然吸気1800 DOHC 16バルブエンジン“BP-ZE [RS]”が、パワーフィールを確実に研ぎ澄ましていることがわかる。まず、エンジンを制御するコンピューターの容量を8bitから16bitに



アップ。電子制御ロジックをよりきめ細かなものにすることで、高回転域での空燃比(混合気中の燃料1に対する空気の比率)を最適化し、回転の伸びを向上させた。その効果はとりわけ、アクセルを踏み込んで加速していく際に、エンジンがストレスなく回転を上げ、高速域に達してさらに伸びようとする感覚となって表われる。軽量フライホイールも新採用した。イナーシャ(慣性抵抗)を約16%低減することで、アクセル操作に対する応答性を大幅に高めている。特に5段マニュアル車では、ヒール&トゥによるシフトダウンが、より素早く確実にできる。これらのチューニングにより、このパワーユニットは、実質的に約3psの出力アップを果たした。体で感じるパワーの鋭さは、単に感覚的なものではないのだ。さらに、5段マニュアル車のファインギアレシオ(最終減速比)を、ヨリローギアードな4.300に設定し、加速性能を向上。3000~5000rpmあたりで2nd→3rdのシフト操作を繰り返す際のレスポンス、コーナーの出口に向かってアクセルを踏み込む際のパワーの立ち上がりなどを研ぎ澄ました。ロードスターオーナーであれば、連続するコーナーを従来モデルよりも明らかに速いペースで、リズミカルにクリアできることに気づくはずだ。もちろん、その胸のすぐ切れ味は、いつもの

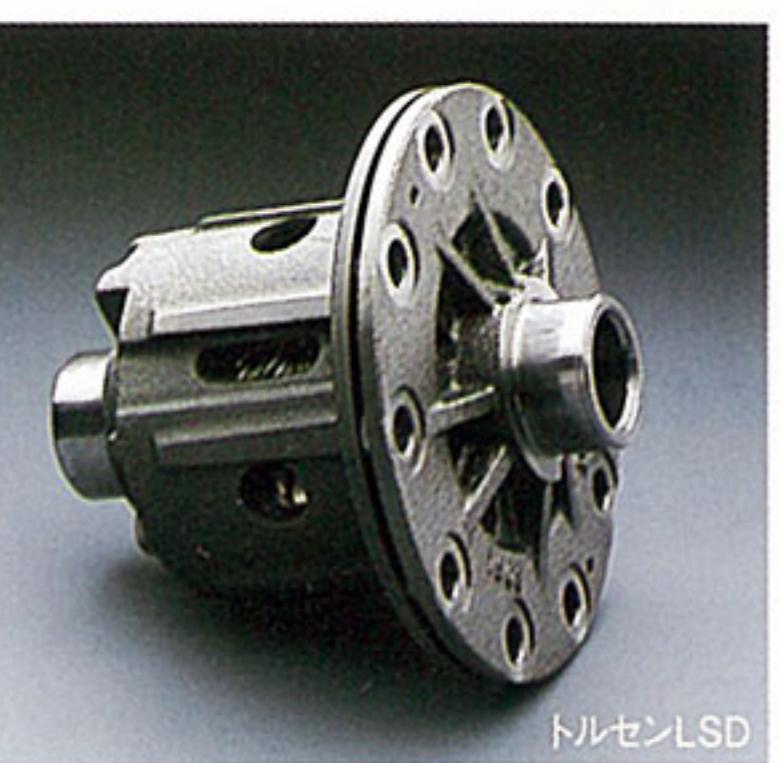


ファイナルギア(減速比4.300)



街をいつものように走るシーンでも体感できる。BP系エンジンが本来的に備える分厚い低中速トルクに加え、アクセルレスポンスと高回転域の伸びをさらに研ぎ澄ました、1800・シリーズ2のDOHC 16バルブエンジン“BP-ZE [RS]”。そこには、つねに意のままに引き出せる快活なパワーがみなぎっている。もっと気持ちいい人馬一体の走り、堪能してほしい。

エンジンの力を、ダイレクトに無駄なくタイヤに。
 「意のまま」を支えるドライブトレイン。



鋭さを増し、実質的なパワーを高めた1800・シリーズ2のエンジンパフォーマンス。それは、FRのユーノスロードスターならではの綿密に造り込まれたパワートレインによって伝えられ、トラクションとしてアウトプットされる。5段マニュアルトランスミッションのセカンドギアには、確実

で滑らかなギアシフトをサポートするダブルコーンシンクロを搭載。電子制御式4段オートマチック[EC-AT]^{*2}は、パワー&ノーマルモードを自動的に切り替えるオートパワー制御のほか、1/2/3速を任意に固定できるホールドモードを採用。切れのいいマニュアルライクな走りの楽しさを提供する。そして、トランスミッションとデフを、アルミ製P.P.F.(パワープラントフレーム)でリジッド結合。エンジントルクを後輪に口スなく伝達するとともに、高剛性感あふれるシフトフィールを支援する。さらにリミテッドスリップデフには、両輪のトルク差を感知して瞬時に適切なトルク配分を行なう“トルセン”LSD^{*3}を装備。よりダイレクトで安定したトラクションが確保でき、アクセルワークによる車体姿勢の積極的なコントロールも可能にする。排気システムは、マニホールドからテールパイプまですべてステンレス製。高周波をカットし、低音の効いた抜けのいいエグゾーストサウンドにチューニングしている。



PHOTO: S-SPECIAL type II

まるで神経がエンジンに直結しているようだ。

POWER TRAIN

*2.一部機種には4段オートマチック[EC-AT]の設定がございません。詳しくは21ページの機種一覧表をご覧ください。

*3.“トルセン”はZEXEL TORSEN INC.の登録商標です。スペシャルパッケージ車、V-SPECIAL、V-SPECIAL type II、S-SPECIAL type I、S-SPECIAL type IIの5MT車に標準装備。

1800・シリーズ2は、限られたシーンで、限られた人たちが楽しむために進化したのではない。いつものように、いつものコーナーを抜け、住みなれた街を駆ける。そんな普段のシーンに、誰もがワクワクする人馬一体の楽しさが満ちている。

4輪ダブルウィッシュボーンサスペンションを主体に研ぎ澄ました、ダイレクトハンドリング。

クルマに入力されるドライバーの意思は、タイヤの4つの接地面に集約されて路面に伝達される。クルマを意のままに操る前提として、タイヤの姿勢を適切にコントロールできるサスペンションが不可欠なのは、そのためにほかならない。ユーノスロードスターは、タイヤの対地キャンバーをつねにはば垂直に保ってすぐ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だ。

フロント/リアとも、

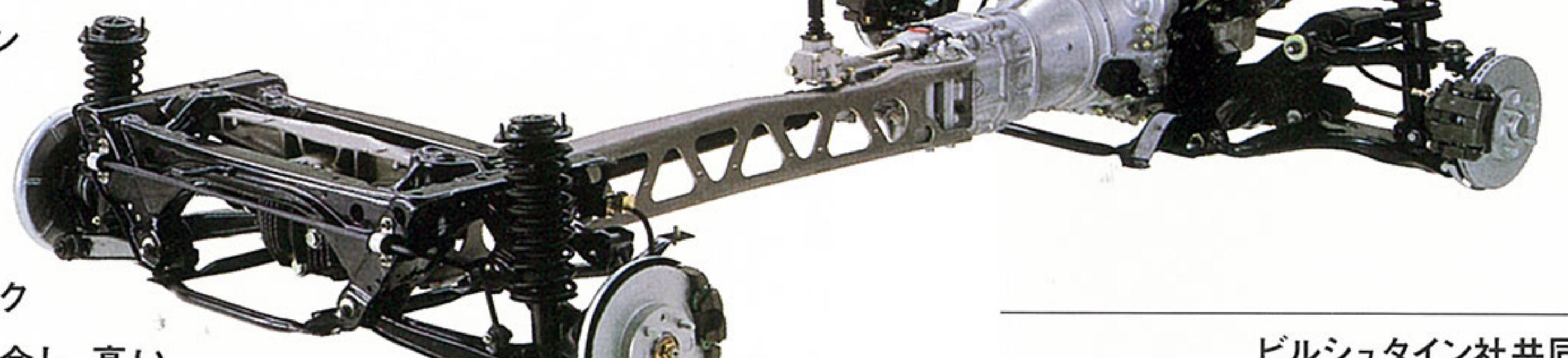
アッパー/アーム/ロ

アームを高剛性ク

ロスマンバーに結合し、高い

横剛性を確保。加えて、フロント/リアそれ

ぞれに装着したパフォーマンスバーが、サスペンション支持部の剛性をさらに高め、操舵に対する車体追随性を研ぎ澄ましている。なおヨーロッパでは、タイヤに横力が加わるとホイールをトインに保ち、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。Sスペシャル・タイプI/タイプIIを除く全機種に採用の低圧ガス封入ダンパーは、路面の状況を的確に伝えながら、しなやかな乗り心地を実現する減衰特性をしている。ステアリングシステムは、高剛性のラック&ピニオン。マニュアルステアリングのギアレシオは18:1[ロックtoロック3.3回転]、パワーステアリングで15:1[同 2.8回転]というクイックな設定だ。ブレーキはもちろん、フロントベンチレーティッドタイプの4



輪ディスクで、ディスク外径255mm(フロント)/251mm(リア)という余裕のサイズを採用。剛性感が高く、しかも軽快なペダルタッチをもたらす8インチ径真空倍力装置との相乗効果により、耐フェード性にすぐれた強力な制動力を発揮する。タイヤは、高いグリップ性能としなやかな乗り心地を提供する、軽量185/60R14 82Hスチールラジアルを装着^{*1}。

これを、7本スポークの14インチ6JJアルミホイールに履く^{*2}。一方、ダイレクトハンドリングの先鋭化に徹したSスペシャル・タイプIIは、専用チューンの“ボテンザRE 010”(195/50R15 82V)+BBS社製15インチ軽量アルミホイール。より緊密な人馬一体感を味わいつくすための選定だ。

ビルシュタイン社共同開発ダンパー装着。
専用チューンドサスペンション(Sスペシャル・タイプI/タイプII)。

Sスペシャル・タイプI/タイプIIには、専用チューンドサスペンションを採用している。その鍵は、ドイツ・ビルシュタイン社との共同開発による専用ダンパー。特に伸び側の減衰力を強化し、コーナリング時の走行安定性を高めている。さらに、リアコイルスプリング、リアスタビライザー、バンプストップラバーなどをトータルチューニングし、ロール特性を適切に制御。ボディ前部の剛性を高めるフロントサスタワーバーと相まって、Sスペシャルならではのダイレクト感あふれる操縦性を実現している。



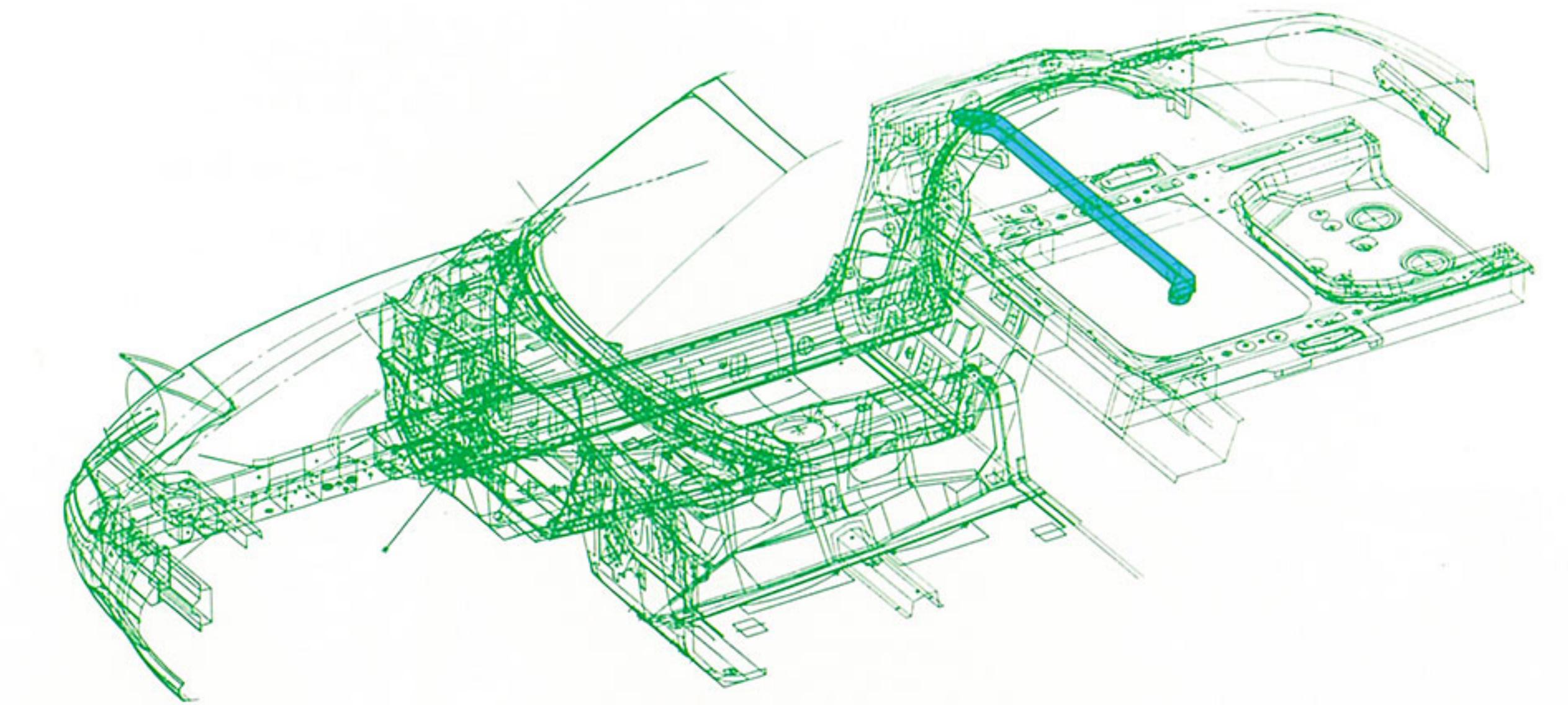
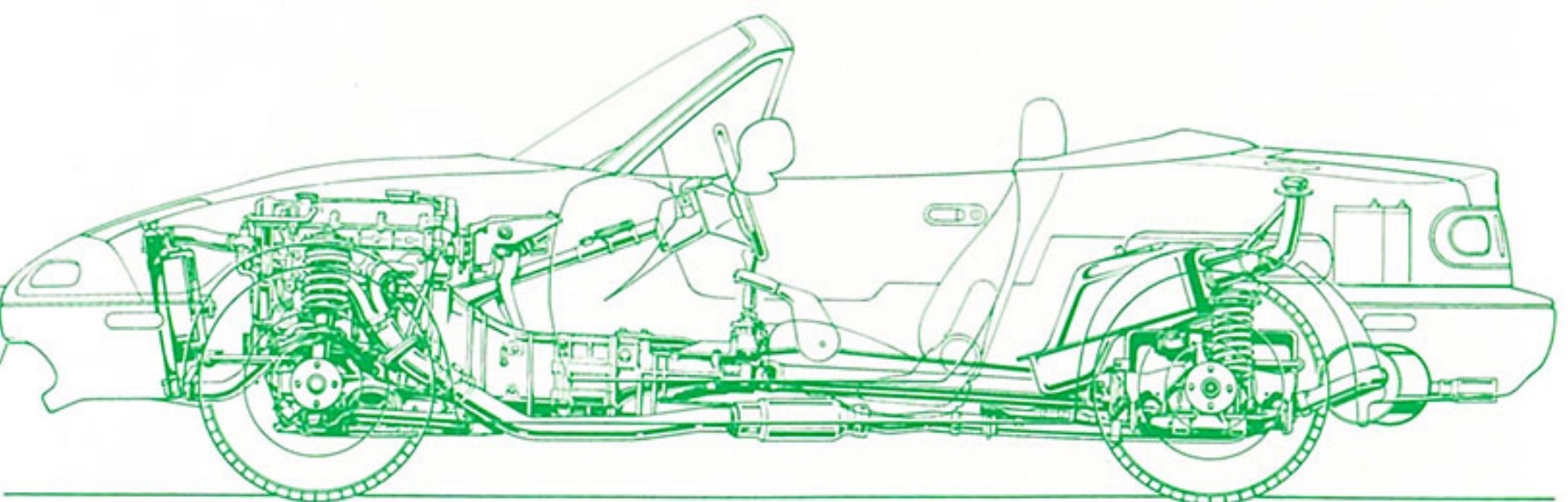
ステアリングを切る。クルマが、ドライバーの体を軸にクイックと方向を変える。誰もが気持ちいいと感じる、ユーノスロードスター得意の身のこなし。高剛性オープンボディ、綿密な軽量設計、FRによる適切な重量配分が、その楽しさを支えている。

オープンだからこそ、より強く、より軽く。走りの楽しさを支える、高剛性・軽量ボディ。

幌を開け放って走るオープンエアモータリングの爽快さは、このクルマの大きな楽しみのひとつだ。けれどその前に、ユーノスロードスターは、意



のままに操って走る楽しさを基本とする正統のライトウェイトスポーツ。サスペンションを支える骨格であるそのオープンボディには、より高度な性能が必要となる。コンピュータ解析技術を駆使し、高剛性オープン専用ボディを開発したのはそのためだ。まず、強度/剛性部材のストレート化、結合部材の強化、フロアトンネルの強度/剛性部材としての活用、大断面サイドシルの採用などが、強いボディの基本を作っている。そして、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靭なスチール製ブレースバーが、ボディの動剛性をさらにアップ。こうした綿密な剛性の追求により、車体の振動やネジレを抑制し、ステアリング操作に対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実現している。軽量化では、ボンネットフード、シリンダーへ



ッドカバー、P.P.F.(パワープラントフレーム)など多くのアルミ製パーツや、強靱で軽い高張力鋼板を採用。クルマのすみずみにわたって施したこれら徹底した軽量設計が、ユーノスロードスターならではの軽快で切れのいい身のこなしを、基本から支えている。

ウェイトのかさむものは、車体中央付近に配置する。
理想的な前後重量配分50:50(2名乗車時)。

ただ軽いだけではなく、エンジンやガソリンタンクなど、重量のあるものをできるだけ車体の中央付近に寄せて配置する。それが、人馬一体の楽しさを追求するユーノスロードスターの、車体レイアウトの基本だ。メカニズムのレイアウトを側面から透視した、左の図を見てもらえばわかると思う。エンジンの重心はフロントアクスル(タイヤの中心部)よりも後方に位置している。これが、フロントミッドシップと呼ばれるレイアウト。そして、ガソリンタンクと応急用スペアタイヤはリアアクスルよりも前方に、バッテリーは、エンジンルーム内ではなく、小型軽量のシールドタイプを採用したうえでトランクルーム内に、それぞれ配置した。また、バンパーは前後とも軽量樹脂製を採用。これらによって、理想的な前後重量配分50:50(2名乗車時)と低重心を実現するとともに、特にボディの前後端部のウェイトを軽減。旋回時などに車体を振り回すように働くヨーモーメントを極小化し、ステアリング操作に対して車体がリニアに応答するすぐれた回頭性を実現している。

ほら、クルマが自分の体になっている。

CHASSIS

ボディが強いと、走りはこんなに楽しくなる。

BODY

クルマと気持ちよくひとつになるために、
ユーノスロードスターは、タイトな2シーターキャビン。
ここに詰まっているのは、クルマと語り合い、
路面を味わい、風を感じて走る楽しさ。
そして、自分の趣味にかなうインテリアに出会う喜び。



ライトウェイトスポーツの人馬一体感を深くする、
心地よくタイトな2シーターキャビン。

確かなホールド性を実現しながら、横方向をコンパクトに設計したシート、
ドアのベルトラインの低さ、クルマの全身に神経が行き届くドライバーズ
シートからの眺めなどが、クルマとの緊密な一体感を心地よく増幅する。
5段マニュアルは、手首を返すだけで決まるショートストローク。2nd↔
3rd、4th↔5thの直線的な斜めシフトもできる。ペダル類にはヒール&

トウのしやすい形状と配置を与える。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持つ幌は、運転席から開閉
操作できるマニュアル式。オープン走行時にキャビンに入る風は、「髪が
後方に気持ちよくなびく」ようチューニングしている。

ドライバーの個性にきめ細かく応える、
多彩なキャビンアイテム。

オーディオは、ノーマルのMパッケージ車とスペシャルパッケージ車、S
スペシャル・タイプIIに、FM/AM電子チューナー付カセットデッキ、ドア
スピーカー×2、ドアツイーター×2、オートパワーアンテナを装備。
Vスペシャル、Vスペシャル・タイプIIには、FM/AM電子チュー
ナー付カセットデッキ+CDデッキに加え、シートバックに装
着したトランステューサー(振動板)が重低音を振動に変
換して体に伝えるセンソリーサウンドシステムを採用*1。
ヘッドレストスピーカー×4を含む計8スピーカー
が、オープン走行時でも迫力あるサウンドを
提供する。操作系では、本革巻ステアリング
(衝撃吸収タイプ・MOMO社製)&シフトノ
ブ(NARDI社製)をSスペシャル・タイプI/
タイプIIに標準装備*2。また、キャビンをタン
カラーで統一し、本革シートを備えるVスペ
シャル、Vスペシャル・タイプIIには、NARDI社製の衝撃吸収タイプウ
ッドステアリング&シフトノブ(5MT車)を標準装備している。



トランステューサー内蔵シート
(PHOTO:本革製パッケージ)

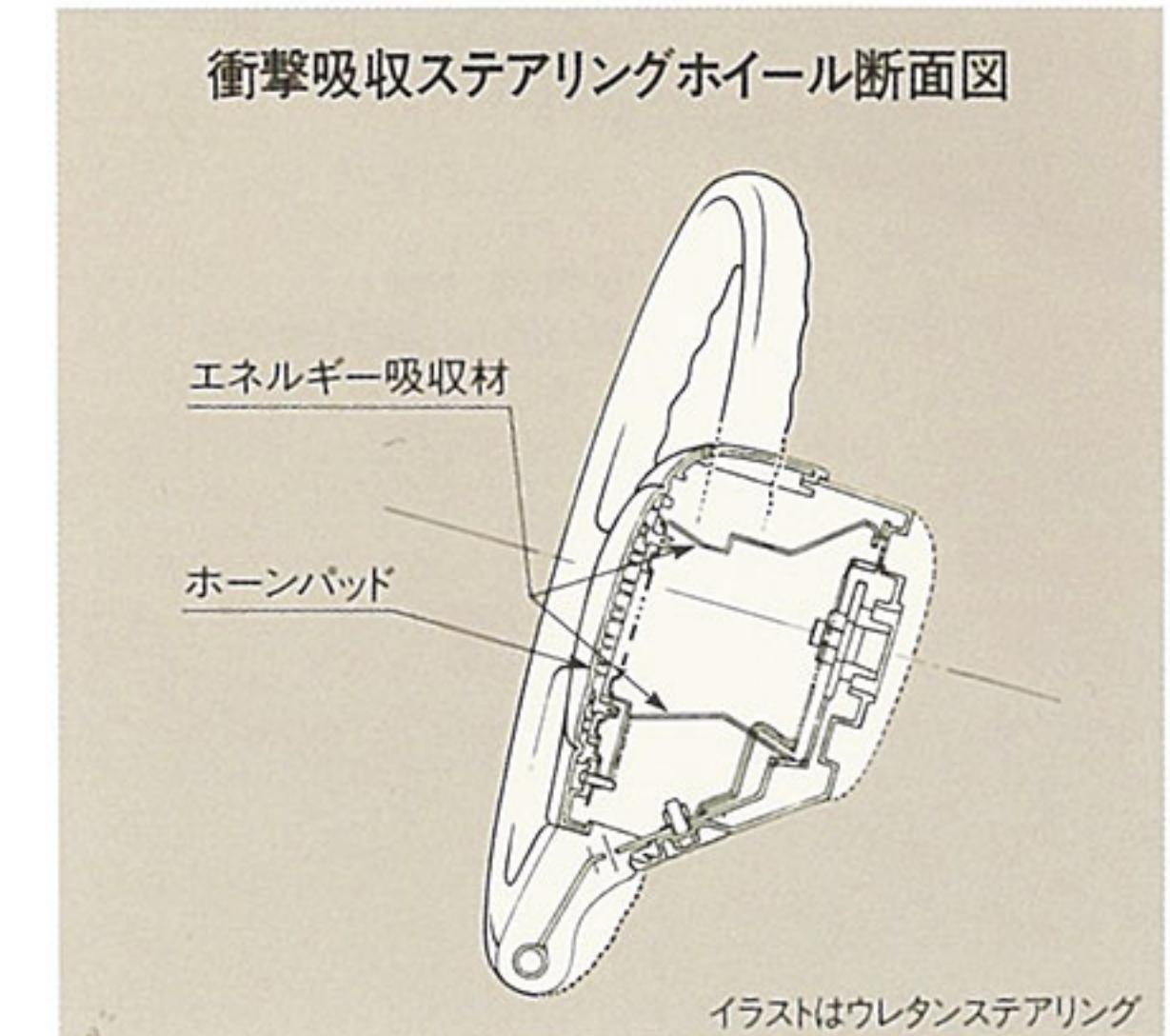


クルマと結ばれる、このタイトさが気持ちいい。

CABIN

クルマを意のままに操る人馬一体の楽しさは、
万一の危険を未然に防ぐためのアクティブセーフティに
つながる。そのうえで、ユーノスロードスターは、
起きてしまった事故から身を守るための、
パッシブセーフティを徹底追求。安全の進化、限りなく。

高剛性モノコックボディが基本。
さらに、全機種に衝撃吸収ステアリングホイールを装備。



ユーノスロードスターは、コ
ンピューター解析技術と、厳
格で綿密な衝突実験を重ね
て開発した、高剛性モノコッ
クボディを採用。衝撃を効果
的に吸収するクラッシュブル
ゾーンをボディ前後部分に
設けるとともに、キャビン部
分を強靭な構造として、萬
の際、乗員に及ぶ被害をで
きる限り小さく抑えることを目指している。ドア内部には頑強なサイド
インパクトバーを装着し、側方からの衝撃にも備えている。そして、全機種
に衝撃吸収ステアリングホイールを新採用。これは、センターPad部の
衝撃吸収構造で頭部などへのショックをやわらげるものだ。さらに、運転
席SRSエアバッグシステム*1
の設定機種を拡大。センサー
が前方からの衝撃を感じす
ると、ステアリングパッドに内
蔵したエアバッグが0.05秒で
膨らみ切り、シートベルトを装
着したドライバーの顔面部や
胸部へのショックを緩和す
る。また3点式ELRシートベ



サイドインパクトバー

ルトには、あらたにダイレ
クトクランプ機構を採
用。万一の際には、EL
R機構がロックすると
ともに、ダイレクトラン
プがシートベルトをが
っかりと噛んで、体の前
方移動を2重に抑止す
る。一方、危険を未然に
防ぐことによって安全を
確保するためのアクティブセーフティでは、ドライバーの意思に忠実に
応答するハンドリング性能、ブレーキ性能が基本となる。すなわち、人馬
一体の走りを研ぎ澄ますことは、アクティ
ブセーフティの基本性能を高めることにつ
ながるのだ。そのうえで、4W-ABS(4輪ア
ンチロックブレーキシステム)*2を設定し
た。これは、センサーが4輪それぞれの回転
速度を検知し、前輪独立・後輪統合で制動力を適切にコンピューター制
御して、タイヤのロックを抑えるシステム。滑りやすい路面でのブレーキ
時に、車両のコントロール性を向上させ、ステア
リング操作による危険回避をしやすくするものだ。さら
に、後続車からの視認性にすぐれたハイマウントストッ
プランプ、ヘッドライト消灯時にも容易に操作できる
ワンタッチ式パッキングを全機種に装備している。

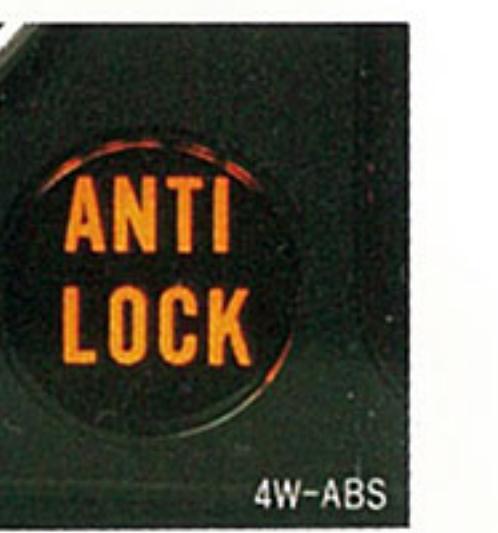


運転席SRSエアバッグシステム



ユーノスロードスターは、コンピューター解析技術と、厳
格で綿密な衝突実験を重ねて開発した、高剛性モノコック
ボディを採用。衝撃を効果的に吸収するクラッシュブル
ゾーンをボディ前後部分に設けるとともに、キャビン部
分を強靭な構造として、萬の際、乗員に及ぶ被害をで
きる限り小さく抑えることを目指している。ドア内部には頑強なサイド
インパクトバーを装着し、側方からの衝撃にも備えている。そして、全機種
に衝撃吸収ステアリングホイールを新採用。これは、センターPad部の
衝撃吸収構造で頭部などへのショックをやわらげるものだ。さらに、運転
席SRSエアバッグシステム*1
の設定機種を拡大。センサー
が前方からの衝撃を感じす
ると、ステアリングパッドに内
蔵したエアバッグが0.05秒で
膨らみ切り、シートベルトを装
着したドライバーの顔面部や
胸部へのショックを緩和す
る。また3点式ELRシートベ

速度を検知し、前輪独立・後輪統合で制動力を適切にコンピューター制
御して、タイヤのロックを抑えるシステム。滑りやすい路面でのブレーキ
時に、車両のコントロール性を向上させ、ステア
リング操作による危険回避をしやすくするものだ。さら
に、後続車からの視認性にすぐれたハイマウントストッ
プランプ、ヘッドライト消灯時にも容易に操作できる
ワンタッチ式パッキングを全機種に装備している。



4W-ABS

樹脂部品のリサイクル対応、エアコンへの新冷媒使用。
資源・環境保護への配慮も真剣。

ユーノスロードスターは、資源保護や環境保全を目指して積極的な取
り組みを進めている。リアバンパーをはじめとする樹脂部品には、リサイ
クル利用がしやすい熱可塑性樹脂を採用。また100g以上の樹脂部品
については、リサイクル時に備えて材質名などをマーキングしている。さ
らに、エアコン*3には、大気中のオゾン層に影響を及ぼす心配の少ない
新冷媒HFC134aを使用し、環境の保全に配慮している。

楽しさは、セーフティに比例して深くなる。

SAFETY

*1. 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の補助安全装置です。運転席SRSエアバッグシステム

S-SPECIAL type I S-SPECIAL type II

ビルシュタイン社製ダンパー、フロントサススターバーを主体とした専用チューンドサスにより、走りの先鋭化に徹したダイレクトハンドリングモデル。BBS+ボテンザRE010を履き、路面追随性をさらに高めたS-SPECIAL type IIもラインアップ。



CLASSIC RED
BRILLIANT BLACK
CHASTE WHITE
MONTEGO BLUE Mc.

クラシックレッド
ブリリアントブラック
シャストホワイト
モンテゴブルーマイカ



S-SPECIAL type I
ボディカラー: シャストホワイト



S-SPECIAL type II
ボディカラー: モンテゴブルーマイカ

メーカー設定オプション装備表

| | S-SPECIAL | |
|-----------------|-----------|---------|
| | type I | type II |
| 運転席SRSエアバッグシステム | △ | △ |
| ディタッチャブルハードトップ | | △ |
| センソリーサウンドシステム | | △ |



PHOTO: S-SPECIAL type I



【主要装備】

- ①BBS社製アルミホイール+195/50R15
- 82VボテンザRE010タイヤ
- ②14インチアルミホイール+185/60R14 82Hタイヤ
- MOMO社製衝撃吸収タイプ木製ステアリング
- NARDI社製木巻シフトノブ
- FM/AM電子チューナー付
- カセットデッキ+4スピーカー
- 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
- フロントサススターバー
- ビルシュタイン社製ダンパー
- LSD
- パワーステアリング
- パワーウィンド(運転席ワンタッチ機構付)

V-SPECIAL V-SPECIAL type II

本革シート、タンカラーのインテリア、ウッドパーツなど、上質な心地よさを磨き上げたオーセンティックモデル。V-SPECIAL type IIにはさらに、タンカラーの幌、クロームメッキ電動ミラー、バフ仕上げアルミホイールを専用装備。



CHASTE WHITE
BRILLIANT BLACK
NEO GREEN

シャストホワイト
ブリリアントブラック
ネオグリーン



V-SPECIAL
ボディカラー: ネオグリーン



V-SPECIAL type II
ボディカラー: ブリリアントブラック

メーカー設定オプション装備表

| | V-SPECIAL | | |
|--------------------------|-----------|---|------|
| | type II | | * |
| 4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム) | △ | △ | △* |
| 運転席SRSエアバッグシステム | △ | △ | △* |
| ディタッチャブルハードトップ | | | △* |
| センソリーサウンドシステム | | | 標準装備 |

*AT車のみの設定となります。

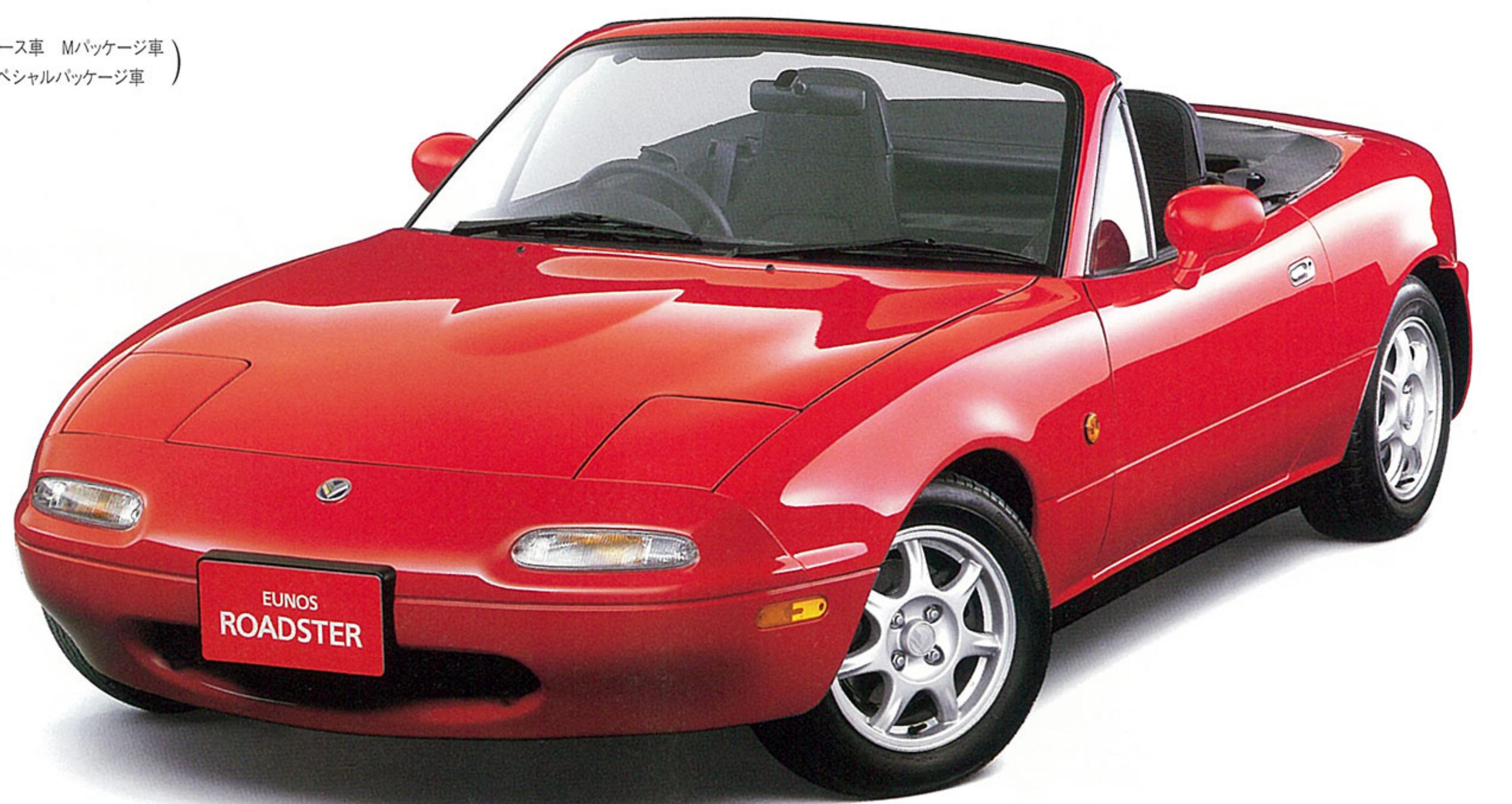


※エアコン、ソフトトップカバーはショップオプション。

NORMAL

(ベース車 Mパッケージ車
スペシャルパッケージ車)

ライトウェイスポーツの楽しさを
ピュアに磨いた、軽やかなノーマル・モデル。



スペシャルパッケージ車
ボディカラー: クラシックレッド



ベース車
ボディカラー: シルバーストーンメタリック



Mパッケージ車
ボディカラー: ネオグリーン



PHOTO: スペシャルパッケージ車

メーカーセットオプション装備表

| | NORMAL | |
|--------------------------|---------|-------------|
| | Mパッケージ車 | スペシャルパッケージ車 |
| 4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム) | — | △ |
| 運転席SRSエアバッグシステム | △ | △ |
| ディッチャブルハードトップ | — | △* |
| センシーサウンドシステム | △ | — |

*AT車のみの設定となります。

EQUIPMENT (全車標準装備)



リトラクタブルハロゲンヘッドライト
(ワンタッチパッキング機構付)



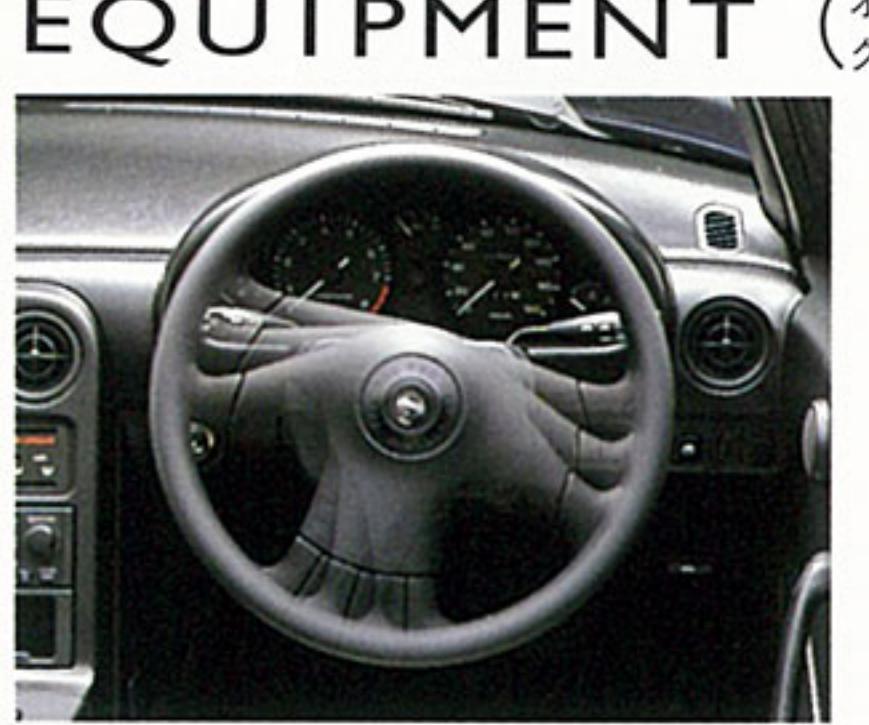
キー付コンソールボックス(フューエルリッド・オープナー、トランクリッド・オープナーを装備)



テンションリデューサー付ELR3点式シートベルト
(ダイレクトクラップ機構付)



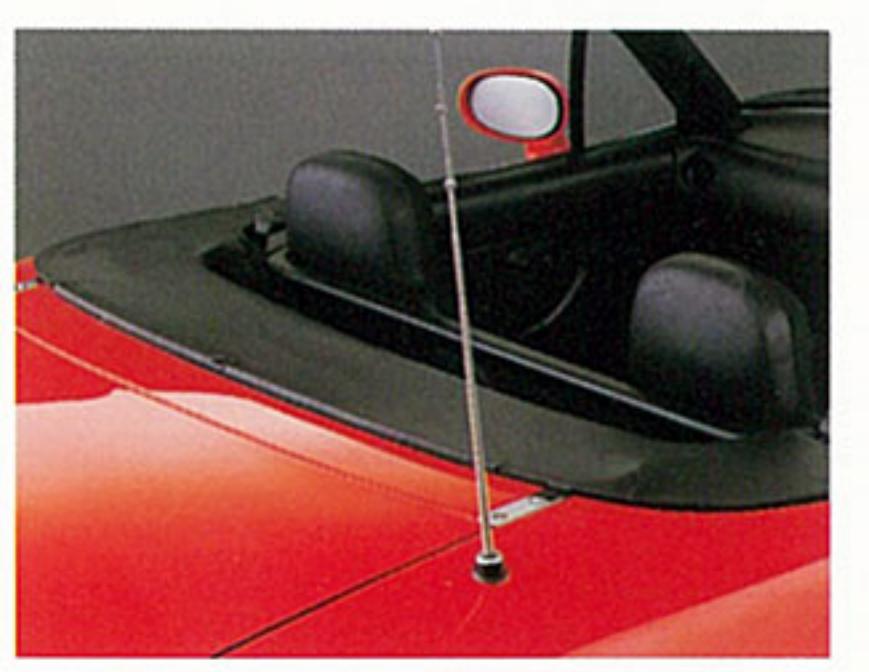
ルームランプ



パワーステアリング



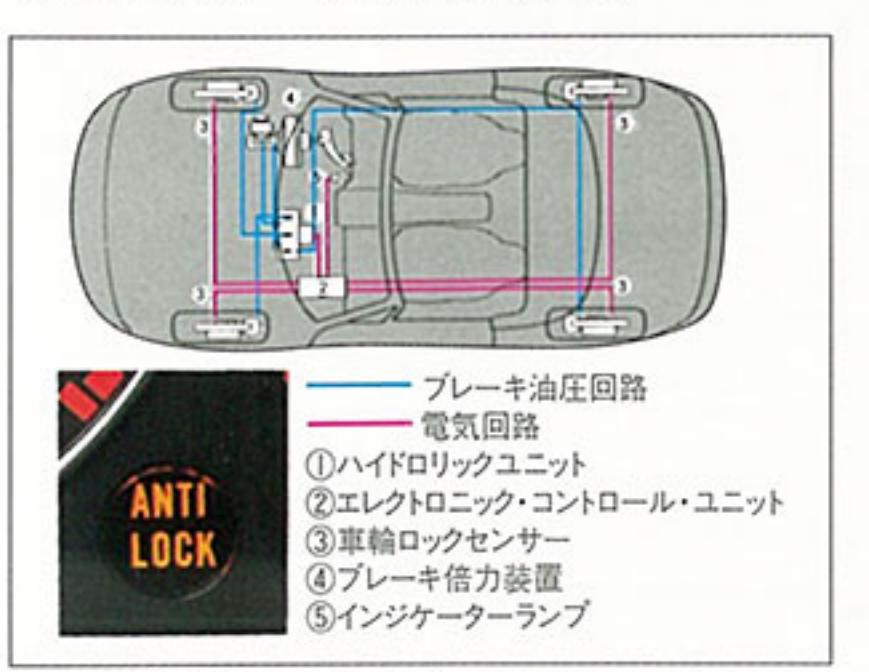
パワーウィンドー(運転席ワンタッチ機構付)



オートパワーアンテナ
(ソフトトップカバーはショップオプション)



電動リモコンドアミラー



4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)



運転席SRSエアバッグシステム(ステアリングホイールはMOMO社製 本革巻4本スポークタイプ)



ディッチャブルハードトップ(熱線リアデフォッガー付)



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)(メーカーオプション)

| 主要諸元 | < >内はオートマチック車の数値 | | | | | | |
|--|---------------------------------------|---|-------------|-----------|--------|-----------|--|
| | NORMAL | | | V-SPECIAL | | S-SPECIAL | |
| | ベース車 | Mパッケージ車 | スペシャルパッケージ車 | type II | type I | type II | |
| 変速機形式・変速段数 5段マニュアル 4段オートマチック | ○ — | ○ ○ | ○ ○ | ○ ○ | ○ — | ○ — | |
| ボディタイプ 車名・型式 エンジン 寸法・重量 | 2ドアオープン マツダ・E-NA8C BP-ZE(RS) | | | | | | |
| 全長×全幅×全高 室内長×室内幅×室内高(幌装着時) ホイールベース トレッド(前/後) 最低地上高 車両重量 乗車定員 | mm mm mm mm mm kg 名 | 3955×1675×1235 935×1320×1025 ^{*1} 2265 1405/1420 140 980 2 | | | | | |

| 性能・燃費 | | |
|--|-------------------|---|
| 最小回転半径 10-15モード燃費(運輸省審査値) 60km/h定地燃費(運輸省届出値) | m km/l km/l | 4.6 12.0 18.0 |
| | | 12.0 ^{*3} (10.2) 18.0<18.8> |
| | | 12.0 ^{*3} 18.0 |

| ステアリング・サスペンション | | |
|-----------------|-------------|--|
| ステアリング形式 | ラック&ピニオン式 | |
| 倍力装置形式 | エンジン回転数感応型 | |
| サスペンション(前/後) | ダブルウッシュボーン式 | |
| 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 | |

| ブレーキ | | |
|------------|---------------|--|
| 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 | |
| 制動倍力装置形式 | 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 | 195/50R15 82V |
| ホイール(前/後) | 14×5.5JJ スチールホイール | 14×6JJ アルミホイール |

| エンジン主要諸元 | | |
|-------------|-----------------------|----------------------|
| 型式 | BP-ZE(RS) | |
| ミッション | マニュアル5段 | 電子制御4段オートマチック(EC-AT) |
| クラッチ形式 | 乾式単板ダイヤフラム式 | 3要素1段2相形(ロックアップ機構付) |
| エンジン形式 | BP-ZE(RS) | |
| 内径×行程 | mm 83.0×85.0 | |
| 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 | kg-m/rpm 16.0/4500 | |
| 燃料供給装置 | 電子制御燃料噴射装置 | |
| 燃料及び燃料タンク容量 | l 無鉛レギュラーガソリン・48 | |
| 変速比 | 第1速 3.136 | 2.458 |
| | 第2速 1.888 | 1.458 |
| | 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 | 4.100 |

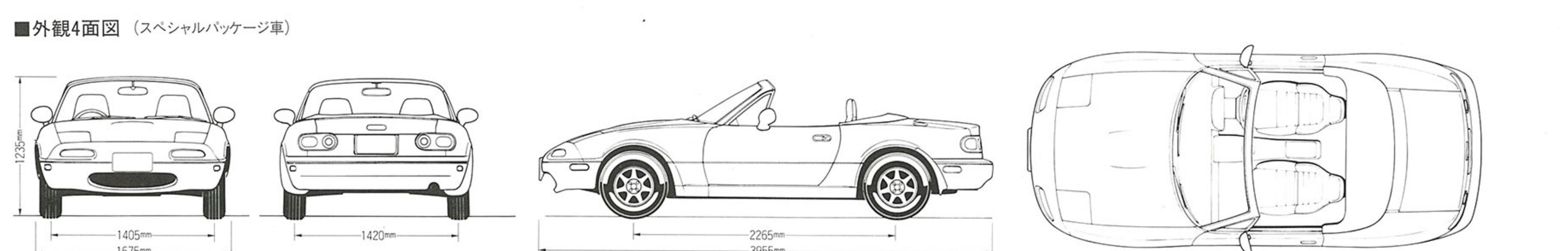
*1: ディッチャブルハードトップ装着の場合、室内高は105mmとなります。 *2: SRSエアバッグシステム・4W-ABS装着車は30kg増、SRSエアバッグシステム・4W-ABS装着車は10kg増、SRSエアバッグシステム・4W-ABS装着車は60kg増となります。

*3: SRSエアバッグシステム・4W-ABS装着車、SRSエアバッグシステム・ディッチャブルハードトップ装着車は11.4kg/1tとなります。

◆道路運送車両法による新型車届出書数値◆モード走行における燃料消費率の表示は順次「10モード」から「10-15モード」に切り替わります。「10-15モード」は都市内高速走行等が加味されているため、同じ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)となります。なお、これらの燃料消費率は定められた試験条件のものであります。実際の走行時にはこの条件(気温・道路・車両・運転・整備等の状況)が異なってきます。◆「ノット」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、「クロス」とはエンジン単体で測定したものであります。同じエンジンで測定した場合、「ノット」は「クロス」よりもカソリ(乗用車で約15%ほど低い値(自工会調べ)となっています)◆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。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。

| メーカー セットオプション装備表 | | | | | | | | | | |
|--------------------------|---|---|---|----|---|---|----|---|---|---|
| NORMAL | | | | | | | | | | |
| Mパッケージ車 スペシャルパッケージ車 | | | | | | | | | | |
| オプションナンバー | ① | ② | ③ | ④* | ⑤ | ⑥ | ⑦* | ⑧ | ⑨ | ⑩ |
| 4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム) | △ | ▲ | ▲ | ▲ | ▲ | △ | △ | △ | △ | △ |
| 運転席SRSエアバッグシステム | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ |
| ディッチャブルハードトップ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ |
| センソリーサウンドシステム | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ | △ |
| 標準装備 | | | | | | | | | | |

*:オプションナンバー④、⑦のセットは、AT車のみの設定。(5MT車には設定がございません。)



| 主要装備 | | |
|-----------|---------|-------------|
| NORMAL | | |
| V-SPECIAL | | |
| ベース車 | Mパッケージ車 | スペシャルパッケージ車 |
| type II | type I | type II |

| ■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) |
| ●フロントブレーキマスター | ●リアブレーキマスター | ●ブレースバー |
| ●ビルシュタイン社製ダンパー(前後) | ●ステンレスエグゾーストパイプ | |
| ●フロントサスクワーバー | | |
| ●トルセンLSD(5段マニュアル車のみに設定) | | |

| ■タイヤ&ホイール | | |
|-----------|-------------------------------------|--|
| 標準装備 | ●応急用TII15/70D14タイヤ(スチールホイール) | |
| | 195/50R15 82Vタイヤ+15×6JJBS社製アルミホイール | |
| | 185/60R14 82Hタイヤ+14×6JJバフ仕上げアルミホイール | |
| | 185/60R14 82Hタイヤ+14×6JJアルミホイール | |
| | 185/60R14 82Hタイヤ+14×5.5JJスチールホイール | |

| ■セーフティ | | |
|--------------------------|---|---------------------------------|
| 標準装備 | ●フロント安全合わせガラス ●サイドインパクトバー ●ソードワーニング(シートベルト未装着&キー抜き忘れ) | ●ハイマウントストップランプ ●難燃加工シート |
| | | ●衝撃吸収ステアリング ●2重アクセルリターンスプリング |
| | | ●ダイレクトクランプシートベルト ●ロールオーバーパルブ |
| 4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム) | | ●テンションリデューサー付3点式シートベルト |
| 運転席SRSエアバッグシステム | | |

| ■エクステリア | | |
|-----------------------------|--------------------|----------|
| 標準装備 | ●リトラクタブルハロゲンヘッドランプ | |
| ドアミラー ^{*2} | ボディ同色 | ボディ同色 |
| 電動リモコンドアミラー | ○ | ○ |
| ソフトトップ ^{*3} | ブラック | ブラック |
| ディッチャブルハードトップ ^{*4} | △(AT車のみ) | △(AT車のみ) |

| ■インテリア | | |
| --- | --- | --- |

<tbl_r cells="3"



自動車で、国内メーカー初
ISO 9002認証取得
(国際品質保証規格)

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。



Eunos

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

製造事業者名/マツダ株式会社 〒100 東京都千代田区内幸町1-1-7 このカタログは1995年10月現在のものです。 UKR10D 9510T

マツダ株式会社