

Mazda RX-7



mazda

Dieter Korp:

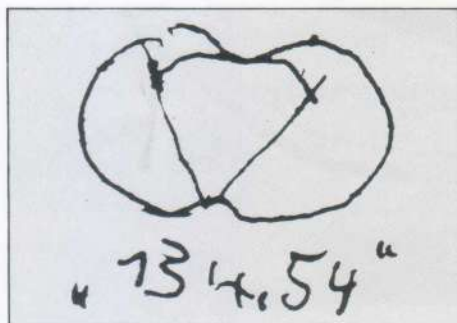
Von der Idee zum Erfolg

Es war an einem Novembertag des Jahres 1959, als ich in Lindau jenem Mann gegenüber saß, der einen uralten Technikertraum erfüllen sollte.

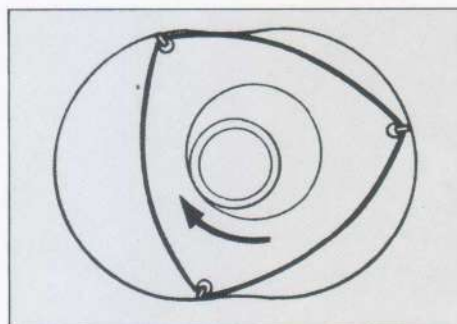


Dieter Korp und Dr. Felix Wankel

Es war verblüffend, ja genial, was Felix Wankel da auf einem Notizblock skizzierte. In eine Art umgefallene Acht malte er ein Dreieck. Dieses Gebilde sollte die Grundlage eines neuen, ganz anderen Motorkonzeptes sein.



Skizze von Dr. Felix Wankel



Kreiskolben im Epi-Trochoiden-Rotorgehäuse

Als zu Beginn der sechziger Jahre Wankels System des kreisenden Kolbens bekannt wurde und dann auch reichlich überstürzt serienmäßig praktiziert wurde, da war die Zustimmung einhellig.

Die Logik leuchtete ein. Drehen, statt stampfen. Ein neuer Motor, der sein Arbeitspensum viertaktend erledigt, aber keine Ventile braucht.

Der Wankel-Motor war dann bei vielen Herstellern ein Objekt der Entwicklungsabteilung. Bei einigen gelangte er bis zur Serienreife. Bereits der zweite Lizenznehmer war 1961 die Firma Mazda.

Ein damals junger Ingenieur Kenichi Yamamoto war dabei und ihm wurde die Aufgabe übertragen, die Wankel-Entwicklung im Hause Mazda voran zu treiben. Yamamoto wußte, daß zur Ausreifung des Motors auch geeignete Fertigungsanlagen notwendig waren.

Ein glücklicher Umstand, der für das weitere Schicksal der Erfindung von eminenter Bedeutung war:

Mazda selbst entwickelt und produziert Werkzeugmaschinen.

Während andere Hersteller ihre Meinung änderten, hielt Mazda an der Idee des Felix Wankel fest.



Mazda Cosmo Sport von 1968 mit Kreiskolbenmotor

Das Ergebnis sind Kreiskolbenmotoren, die unvergleichlich kultiviert laufen und eine überdurchschnittliche Lebensdauer haben. Zur japanischen Perfektion gesellt sich nun auch die Erfahrung.

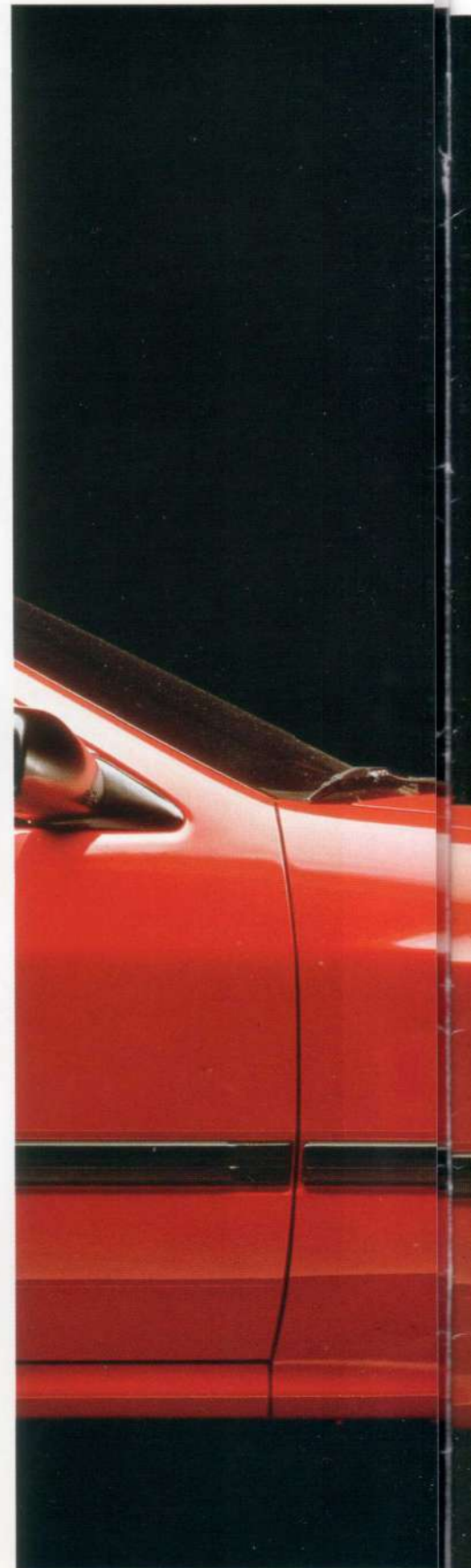
Seit 1967 sind bei Mazda nahezu 1,5 Millionen Kreiskolbenmotoren gebaut worden.

Im neuen Mazda RX-7 zeigt sich der Erfolg in imponierender Weise.

Dieter Korp

Dieter Korp ist Diplom-Ingenieur und Fachjournalist. Seit 40 Jahren hat er die Entwicklung des Automobilbaus mit seinen fachkundigen Artikeln und Kritiken begleitet.

Er gilt als der Kenner auf dem Gebiet der Wankel-Motortechnik und ist Autor des Buches „Protokoll einer Erfindung“.



**Auf neuen Wegen
zur Perfektion des Fahrens**

Ein Sportwagen sollte die Maßstäbe, die für normale Personenwagen gelten, weit hinter sich lassen können. Dies ist bisher nur Wenigen gelungen. Zur Spitzengruppe der reinrassigen Sportwagen ist nun ein neues hochtechnisiertes Fahrzeug gestoßen: Der Mazda RX-7. Mehr noch: Er nimmt in dieser Klasse eine Sonder-

stellung ein, weil er neue Wege zur Perfektion des Fahrens weist. Damit erfüllt er in hervorragender Weise eine der Hauptforderungen des Sportwagenfahrers an sich und sein Fahrzeug: Sich durch das Besondere von anderen zu unterscheiden.

In technischer Hinsicht sind es drei Punkte, in



Mazda RX-7

denen sich der neue Mazda RX-7 von seinen Konkurrenten abhebt: Der einzigartige Kreis-kolbenmotor, die passive Hinterradlenkung und die elektronisch sensibilisierte Servolenkung.

Über diese konstruktiven Besonderheiten und die übrigen wissenswerten Details unterrichten

Sie im einzelnen die folgenden Kapitel.

Die Abbildung auf dieser Seite zeigt in eindrucksvoller Weise die Eleganz der Linienführung. Auf den ersten Blick überzeugen hier die Harmonie der Proportionen und die Ausgewogenheit der Maße. Machen Sie einmal ein

kleines Experiment, das Ihnen über den optischen Eindruck hinaus ein Gefühl für die Eleganz dieser Autosilhouette gibt: Beginnen Sie beim Bug und fahren Sie mit dem Zeigefinger über die flach ansteigende Motorhaube und die Windschutzscheibe hinauf zur Dachlinie und dann über die anschließende Glashaube



hinunter bis zum Heckspoiler. Das ist die Ideal-
linie, der die strömende Luft folgt, wenn sie
bei schneller Fahrt vom Mazda RX-7 durchteilt
wird. In nüchternen Buchstaben und einem Zah-
lenwert drückt sich diese Linie so aus: cW-Wert
0,30. Dennoch: Es sind nicht allein der Wind-
kanal und die Luftwiderstandsbeiwerte aus dem

Computer, die für dieses faszinierend schöne
Autoprofil gesorgt haben. Es waren hochqualifi-
zierte Designer und Techniker, die zu dieser
Linie gefunden haben.



Mazda RX-7 im Windkanal

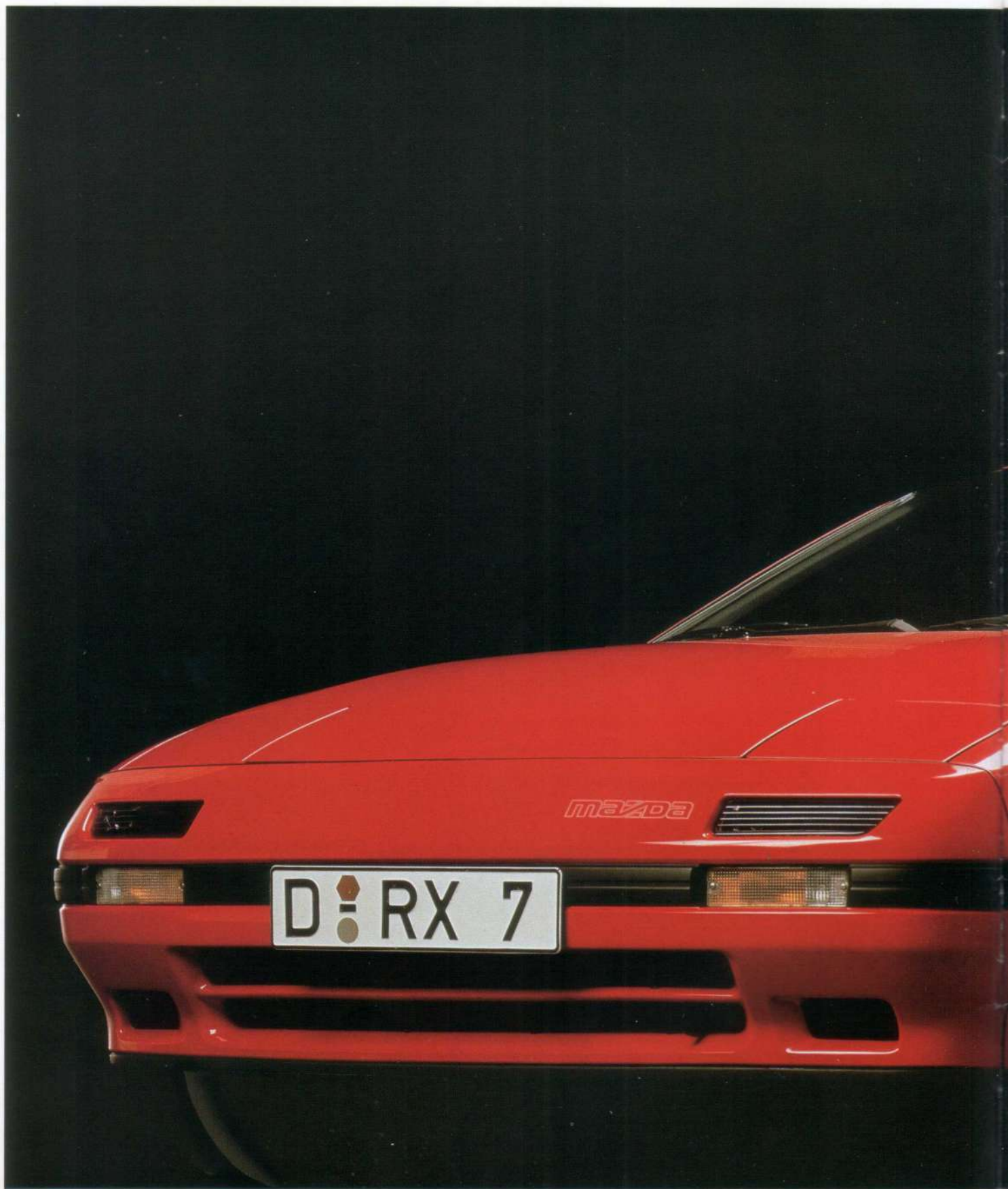


Starke Erscheinung

Das Gesicht dieses Automobils ist kennzeichnend für seinen Charakter. Es verrät Kraft und Stabilität. Und ist trotzdem schön. Keine aufgeschminkte Sportlichkeit, keine stilistischen Spielereien, kein überflüssiges Blech. Zur schönen Sportlichkeit gehört auch die Möglichkeit, mit geöffnetem Schiebedach fahren zu

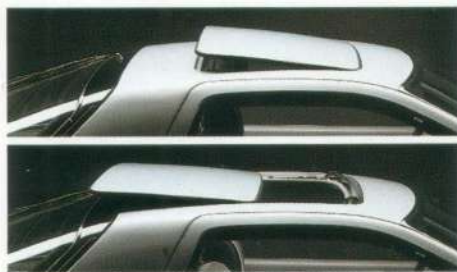
können. Und: Dieses Schiebedach braucht nicht erst herausgenommen und im Wagen verstaut zu werden. Es hebt sich auf Knopfdruck elektrisch und fährt dann wie ein zusätzlicher Spoiler nach hinten.

Fahrgastzelle und Knautschzonen sind auf Sicherheit gebaut. Hochfeste Stahlbleche und

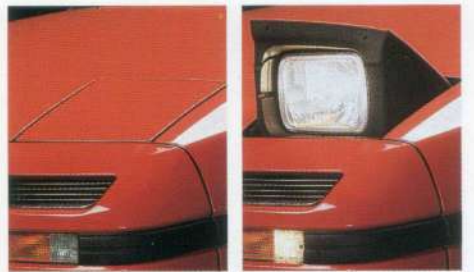


*Mazda RX-7 mit S-Paket

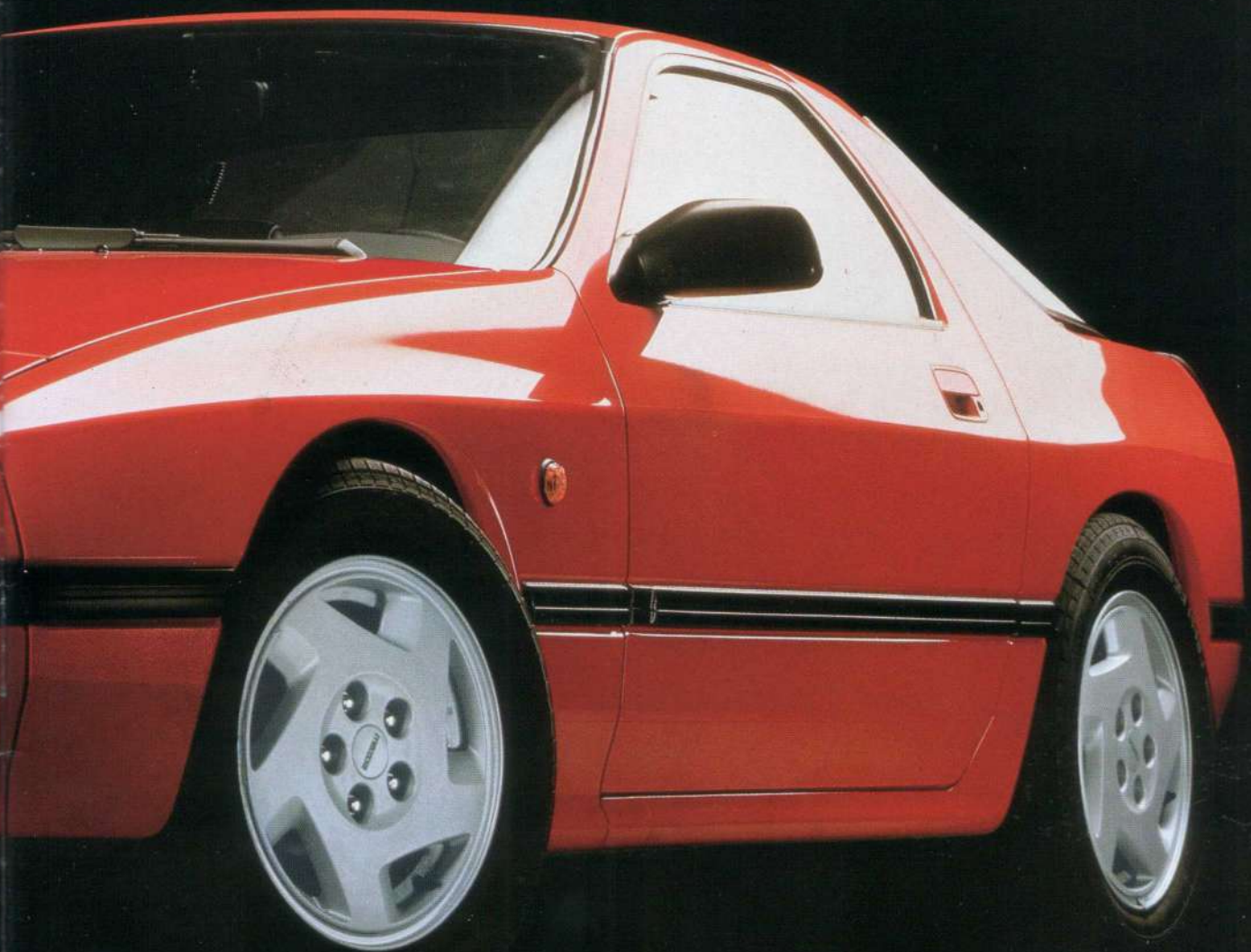
Leichtmetall für nichttragende Teile (z.B. Motorhaube) sorgen für Stabilität und größtmögliche Gewichtsersparnis zugleich.



Elektrisches Schiebedach*



Versenkbare Scheinwerfer

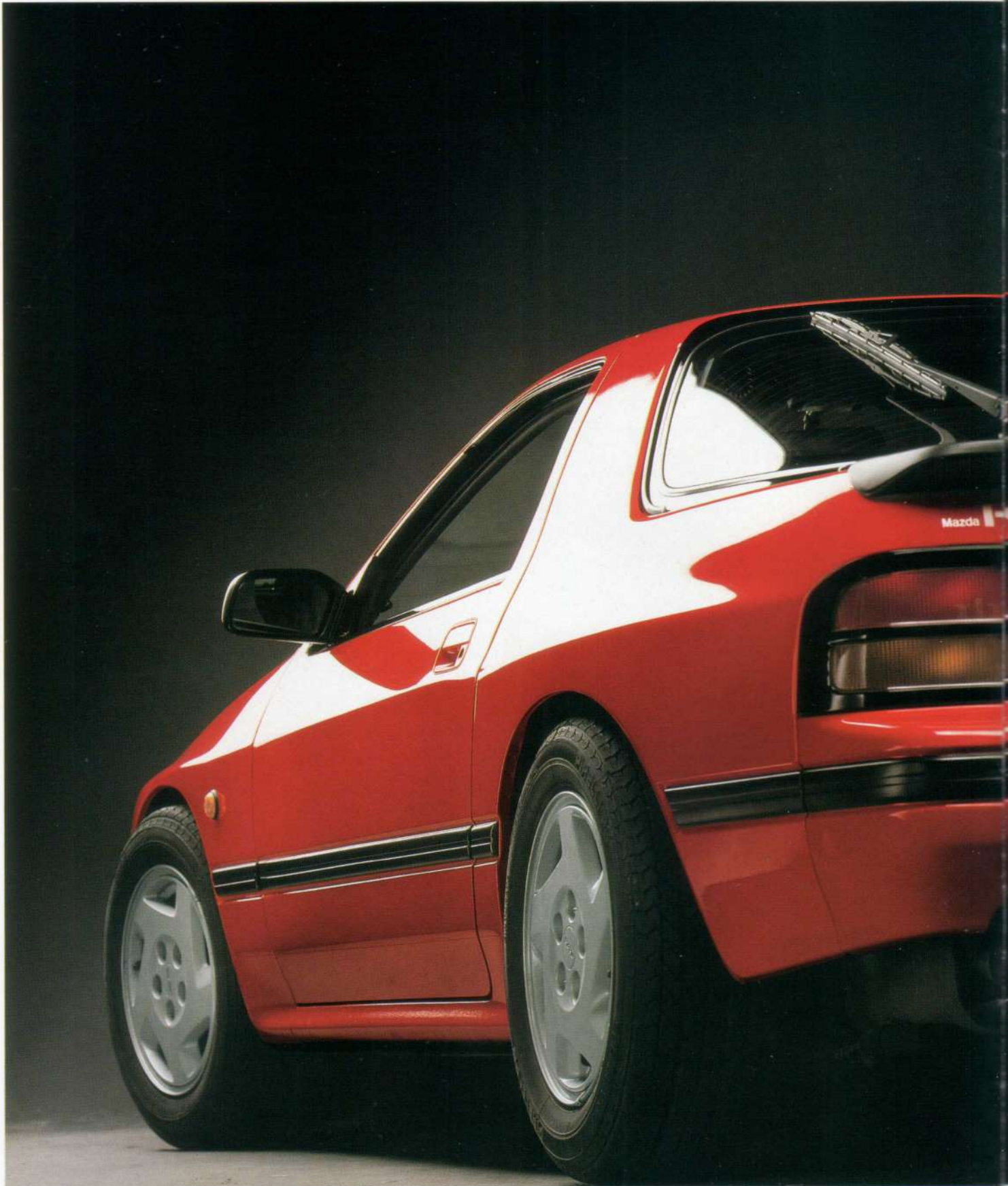


Sinnvolle Eleganz

Um die Wendigkeit und schnelle Lenkreaktion des Mazda RX-7 im Straßenverkehr voll nutzen zu können, wird ein Optimum an freier Sicht nach hinten gebraucht. Hierfür sorgt die ungewöhnlich großflächige Glashaube, die den Kofferraum überdeckt und die mit einer Heckscheiben-Wisch-Wasch-Anlage mit Intervall-

Schaltung ausgerüstet ist. Sie erweitert das rückwärtige Blickfeld auch zur Seite beträchtlich.

Sportwagenfahrer reisen naturgemäß nicht mit großem Familiengepäck. Dennoch ist der Gepäckraum des RX-7 überraschend groß. Vom Innenraum aus öffnet sich durch Tastendruck



*Mazda RX-7 mit S-Paket

die Glashaube über dem Gepäckraum. Da das Reserverad stehend an der Rückwand untergebracht ist, bleibt die Bodenfläche des Gepäckraums in ganzer Fläche nutzbar. Er ist darüber hinaus durch die umklappbare Lehne der Rücksitze praktisch auf das Doppelte zu vergrößern.



Heckscheiben-Wisch-Wasch-Anlage



RX-7 Kofferraum



Sportkomfort

Weitaus mehr als beim Fahren eines normalen Personenwagens sind beim Sportwagen Sitzausstattung und Sitzposition maßgebend für die Beherrschbarkeit des Fahrzeugs. Fahrer und Fahrzeug sollten im Idealfall zu einer „Fahreinheit“ werden. Der Körperkontakt mit dem Fahrzeug muß jedoch bei aller Direktheit von

höchstmöglichem Komfort sein, um eine vorzeitige Ermüdung auszuschließen und ein entspanntes Fahren zu gewährleisten. Dieser Forderung entsprechend wurden die Sportsitze des Mazda-RX-7 nach orthopädischen Gesichtspunkten konstruiert und aufwendig ausgestattet. Schon die Abbildung zeigt, daß hier der



*Mazda RX-7 Innenraum mit S-Paket (Radio Sonderausstattung)

Schalensitz des Rennsportwagens Vorbild war. Das heißt, seitliche Stützung des Körpers sowohl auf der Sitzfläche als auch bei der Rückenlehne. Im Mazda RX-7 zeigt sich, daß dies nicht auf spartanisch harte, sondern auch auf komfortable Weise geschehen kann: Kräftige, aber hochgepolsterte Flanken und

eine Sitzinnenfederung, die auf die Federung des Fahrgestells abgestimmt ist. Selbstverständlich sind Sitz und Lehnen vielfach und weitgehend verstellbar. Im Fahrersitz ist eine Lendenwirbelstütze* eingebaut.



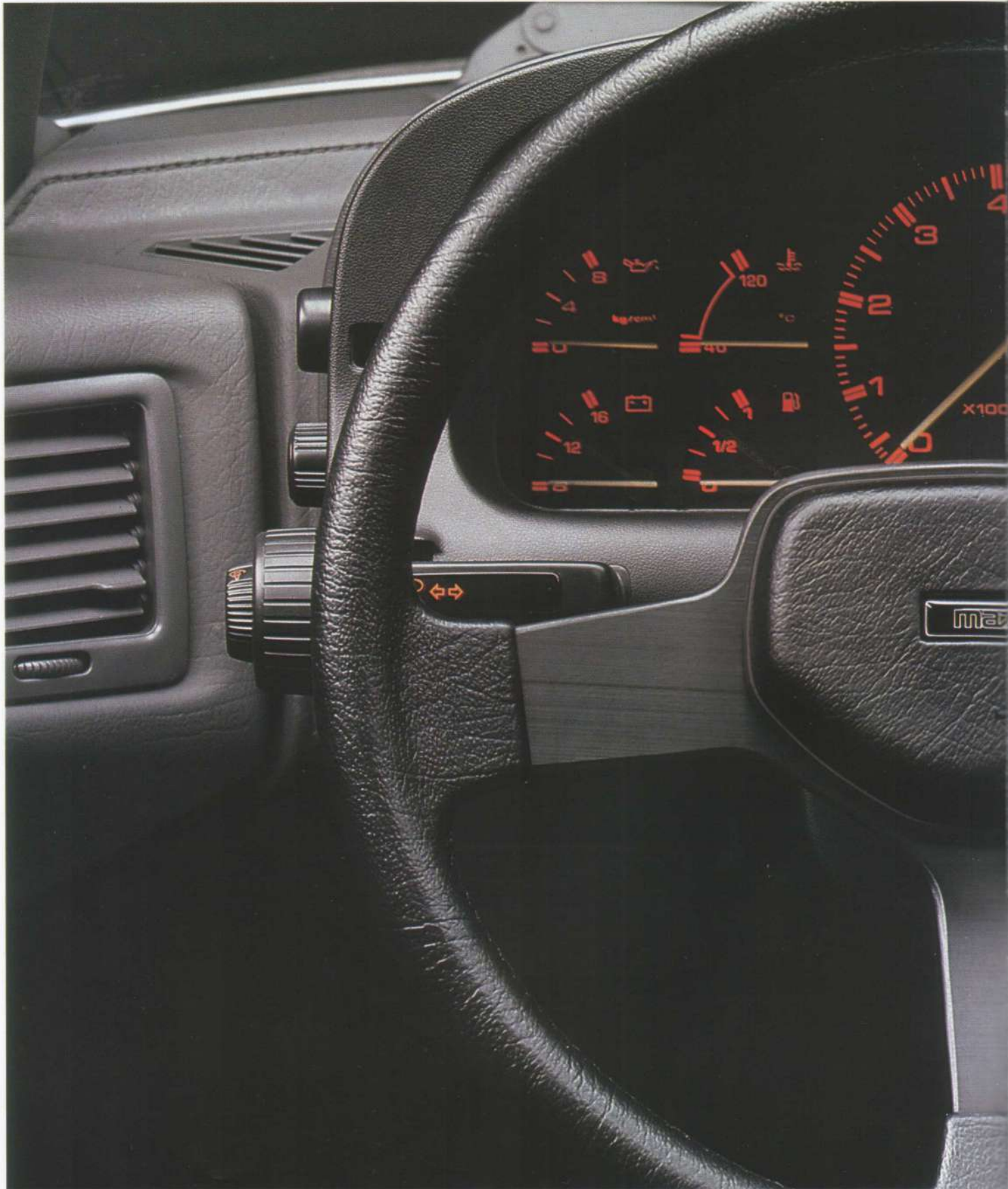
Mazda RX-7 Rücksitzbank*



Konzentrierte Information

Der Sportwagenfahrer wünscht eine möglichst konzentrierte Information über die für das Fahren wichtigen Fahrzeugfunktionen. Denn sportliches Fahren verlangt ungeteilte Aufmerksamkeit für Straße und Verkehrsgeschehen. Die Instrumentierung des Mazda RX-7 ist von beispielhafter Klarheit. Sie erlaubt es, alle wichti-

gen Informationen auf einen Blick und in Sekundenschnelle aufzunehmen. Auffällig ist im Instrumentenpanel die bevorzugte Platzierung des großen Drehzahlmessers, dem bei einem so drehwilligen Triebwerk eine erhöhte Bedeutung zukommt. Er ist mit einem akustischen Signalgeber ausgerüstet, der bei Erreichen des



*Mazda RX-7 Armaturen mit S-Paket (Radio Sonderausstattung)

Höchstzahlfeldes durch einen Summton warnt.

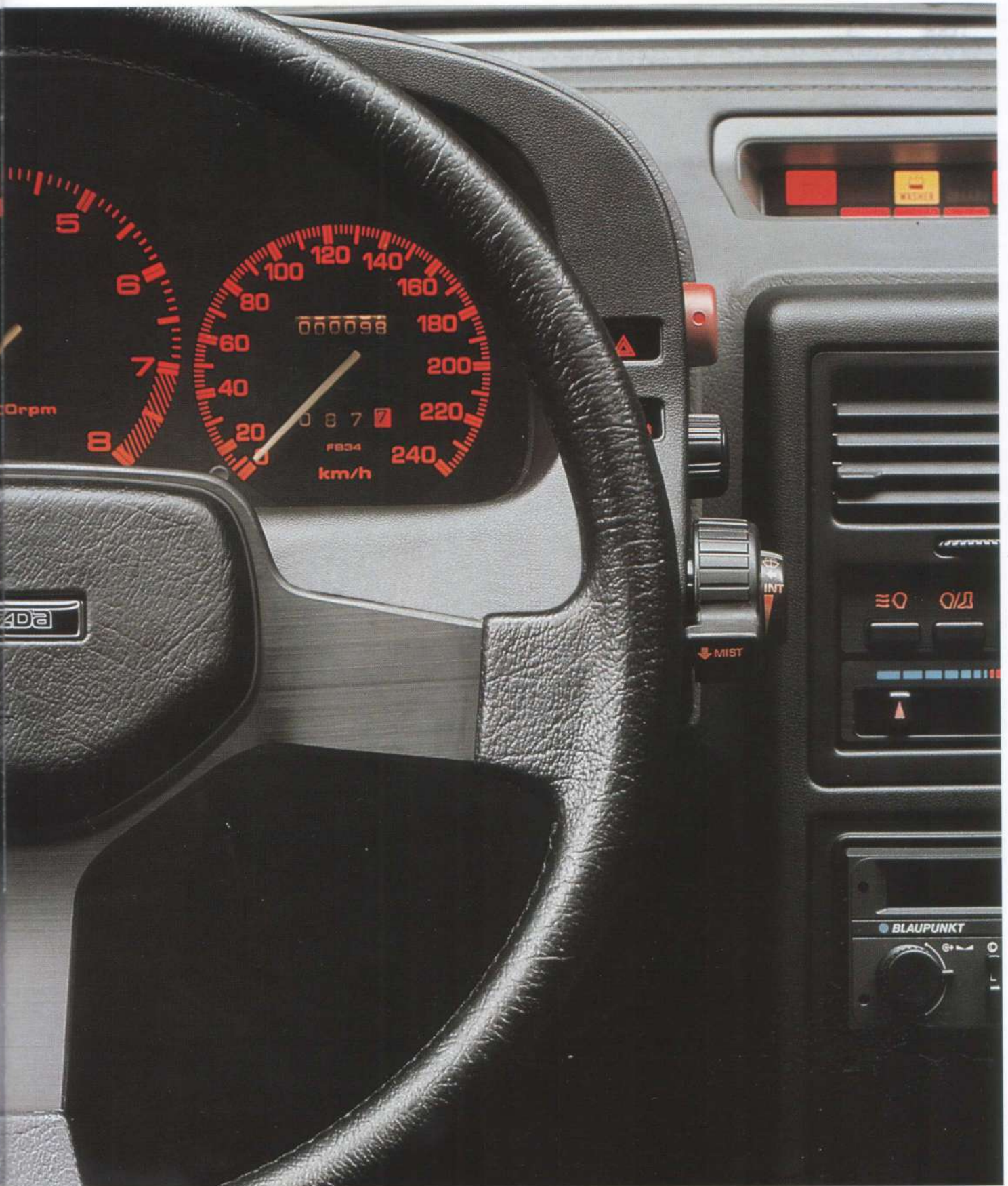
Griffsichere Bedienung

Auch in diesem Punkt muß der Sportwagenfahrer höhere Ansprüche stellen. Deshalb wurden Ausführung und Positionierung der

Bedienungselemente konsequent nach den Ergebnissen von Praxistests bei extrem sportlicher Fahrweise bestimmt. Das gilt für die Lichtdrehshalter ebenso wie für den in das Instrumentenpanel eingelassenen Blinkerhebel und die Tippschalter der elektrischen Fensterheber.*



Elektrische Fensterheber*



Funktionalität und Komfort

Im Cockpit des Mazda RX-7 spiegeln sich Renn-
erfahrung ebenso wie Komfortanspruch. Aus der
Rennerfahrung resultieren beispielsweise die
Anordnung des kurzen Schalthebels in Ellen-
bogenhöhe und seine direkte, aber präzise und
leichtgängige Führung in die fünf Gang-
bereiche. Die Anordnung der Pedale ist sport-

wagenmäßig. Dazu gehört auch die Fußstütze
neben dem Kupplungspedal, das den linken Fuß
stets auf Pedalhöhe hält und ihm in schnellen
Kurven Halt gibt. Das höhenverstellbare Lenk-
rad ermöglicht im Zusammenwirken mit den
verstellbaren Sportsitzen eine optimale Fahrer-
haltung. In einem Sportfahrzeug mit natur-



*Mazda RX-7 mit S-Paket (Radio Sonderausstattung)

gemäß räumlich begrenztem Innenraum ist der Luftaustausch bei Kühlung und Heizung von besonders großer Bedeutung für das Wohlbefinden von Fahrer und Fahrgast. Die Heizungs- und Lüfteranlage des Mazda RX-7 berücksichtigt dies sowohl kapazitätsmäßig als auch von der Luftverteilung her. Und - gäbe es

einen Grund, bei einem Sportfahrzeug auf die Annehmlichkeiten einer Zünd- und Türschloßbeleuchtung* und einer Einstiegsbeleuchtung* zu verzichten? Sport und Komfort bilden beim Mazda RX-7 eine moderne fahrerfreundliche Synthese.



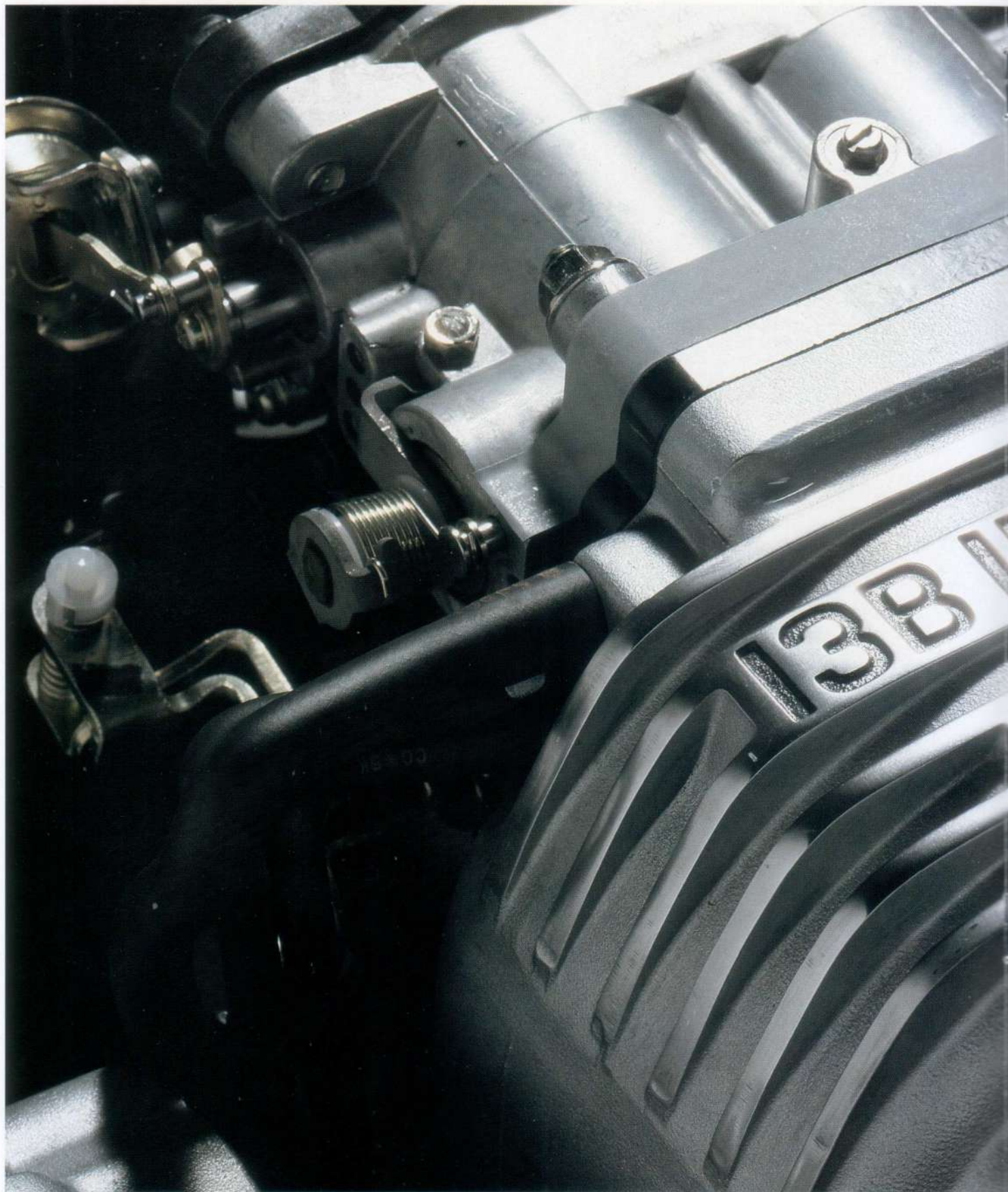
Fußstütze neben dem Kupplungspedal



Das einzigartige Kreiskolben-Triebwerk

Ein Blick unter die Motorhaube des Mazda RX-7 sorgt für Überraschung. Hier findet sich kein gewichtiger Reihenmotor, hier arbeitet der Kreiskolbenmotor des RX-7, ein turbinenähnliches Aggregat, das nur halb so groß und halb so schwer ist, wie ein vergleichbarer Sechszylinder-Motor. Der Kreiskolbenmotor wurde

entwickelt, weil sich den Technikern seit langem die Frage stellt, ob das Ende einer Entwicklung abzusehen ist, die ausschließlich auf die Verbesserung des traditionellen Hubkolbenmotors ausgerichtet ist. Mazda ist deshalb parallel zum traditionellen Motorenbau einen anderen Weg gegangen und hat den Kreis-

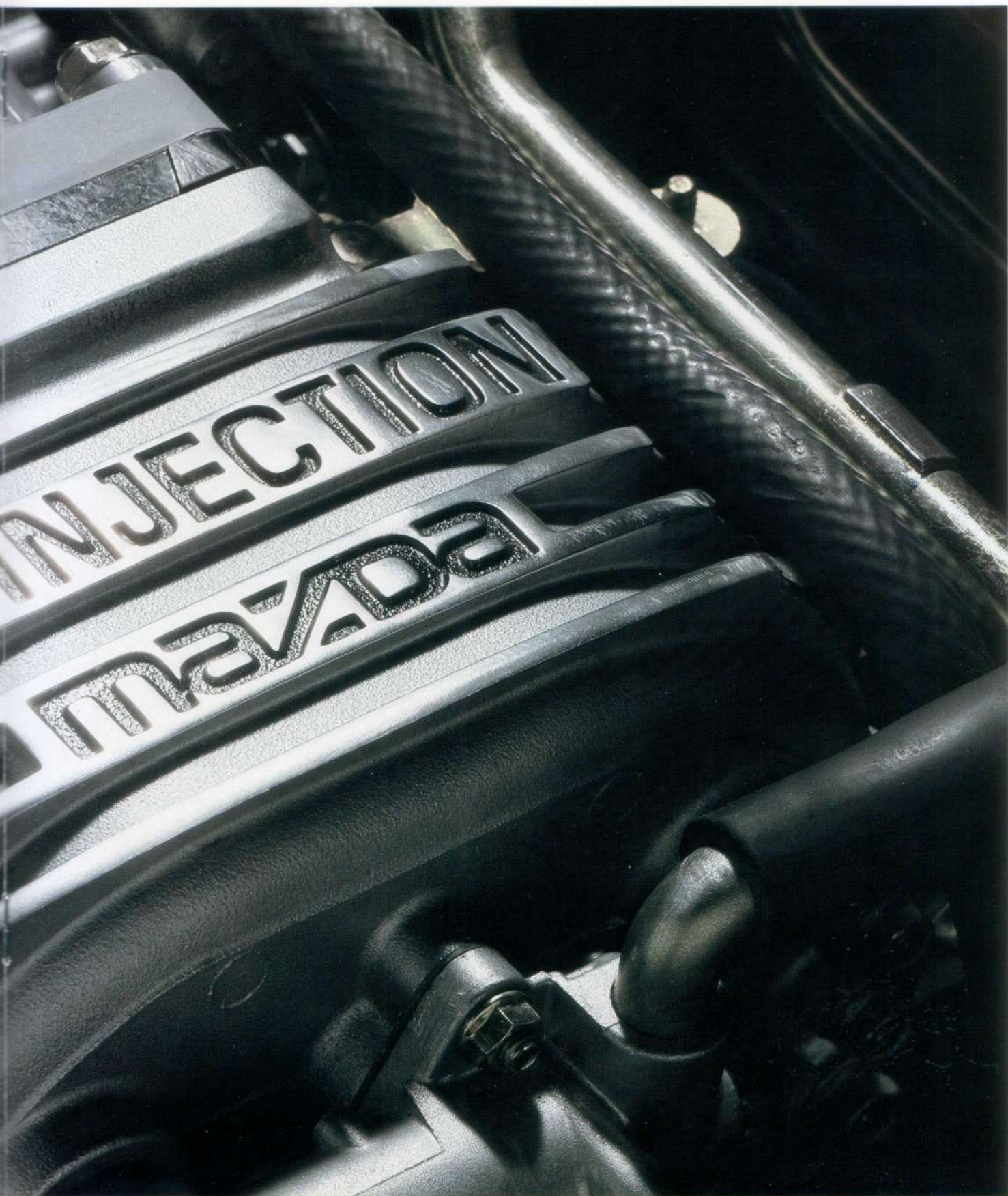


Mazda RX-7 Kreiskolben-Triebwerk

kolbenmotor zu hoher Leistung, Laufkultur und Langlebigkeit entwickelt. Das Ergebnis sind 150 PS aus einem Triebwerk, das keine Ventile, keine Pleuelstangen und keine Nockenwelle benötigt und anstelle von auf- und abgehenden Kolben zwei umlaufende Kreiskolben hat. So entsteht in jeder Phase der Krafterzeugung ein

turbinenähnlicher Rundlauf des Triebwerks, das in Sekundenschnelle hochdreht und mit zunehmender Tourenzahl nicht lauter, sondern leiser wird. Dabei benötigt der Kreiskolbenmotor nicht einmal hochoktaniges Superbenzin, sondern kommt mit Normalbenzin aus, auch bleifrei. Es liegt auf der Hand, daß dieser genial erdachte

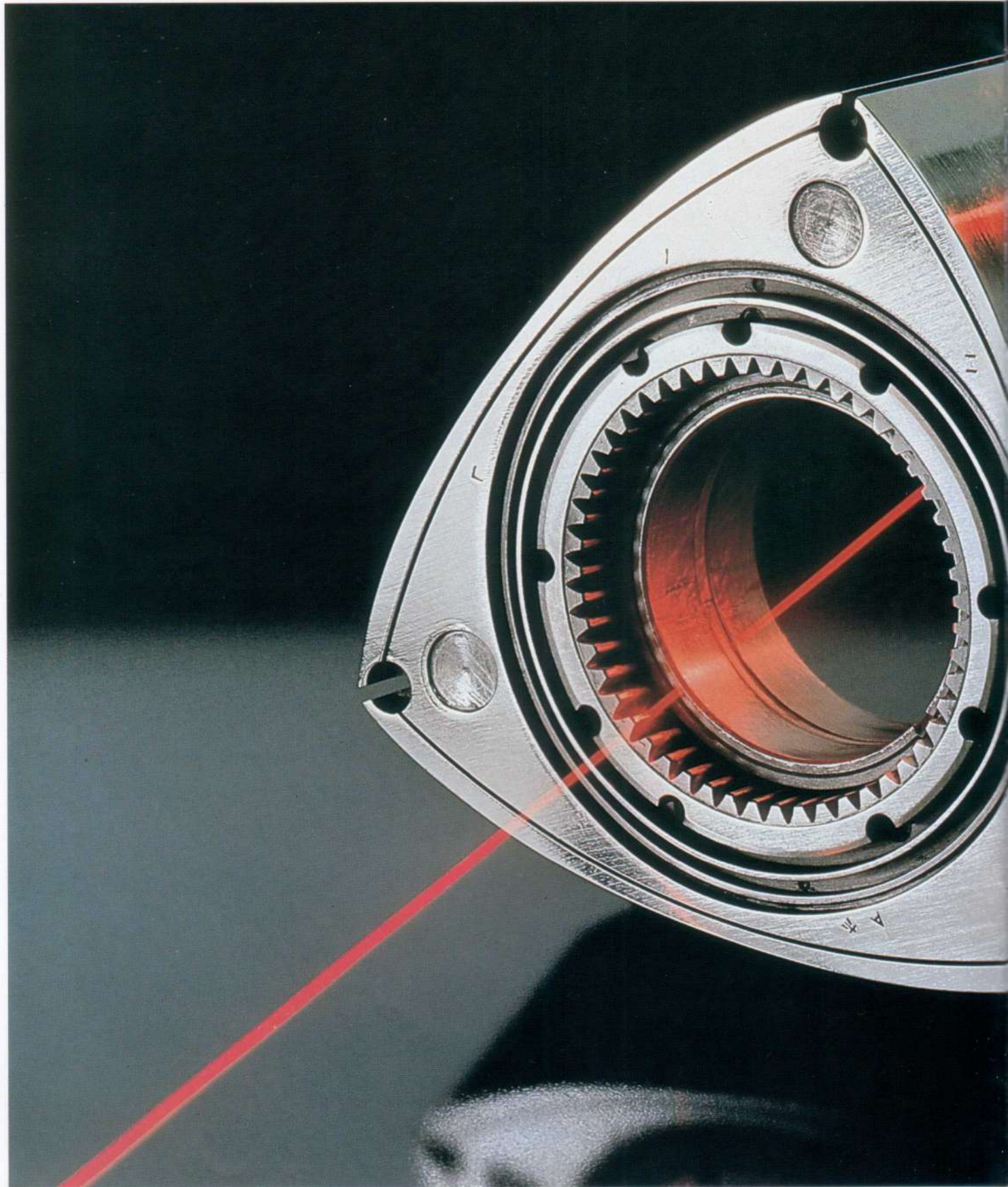
Motor mit seiner weitaus geringeren Anzahl von Bauelementen und bewegten Teilen kaum Wartungsarbeiten erfordert und trotz seines geschmeidigen vibrationsarmen Laufs von großer Robustheit und Langlebigkeit ist. Der Kreiskolbenmotor gehört zu den saubersten, die man in dieser Sportwagen-Klasse antrifft.



So funktioniert der Kreiskolbenmotor im Mazda RX-7

Sein Herzstück ist der hier abgebildete Kreiskolben. Rechts oben sehen Sie ein Schnittmodell, das zeigt, wie dieser Kreiskolben in seinem Epi-Trochoiden Rotorgehäuse arbeitet. Die Einspritzanlage versorgt die Kammer des Kreiskolbenmotors mit Benzin-Luftgemisch in dem Moment, wo der sich drehende Kreiskolben

die Öffnungen hierfür freigibt. Durch seine weitere Rotation verdichtet er das Gemisch und transportiert es weiter bis zur Zündkerze, wo es von dieser zur Explosion gebracht wird. Diese treibt den Kreiskolben weiter, wobei er die verbrannten Gase mitnimmt und sie auf seiner weiteren Kreisbahn automatisch durch

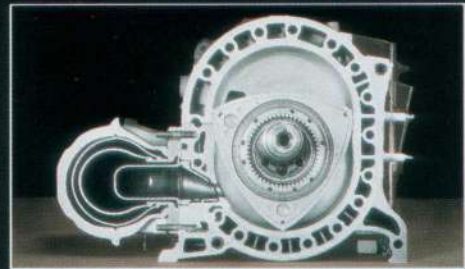


Mazda RX-7 Kreiskolben

den Auslaßkanal hinausbefördert. Sobald der Kreiskolben dann wieder die Einlaßöffnungen freigibt, beginnt der gleiche Ablauf wie zuvor. Der innere Zahnkranz des Kreiskolbens ist auf einem Exzenter gelagert, um den der Kreiskolben herumläuft. An der Exzenterwelle steht damit die erzeugte Motorkraft direkt und ohne

„Umwege“ zur Nutzung bereit. Der Kreiskolbenmotor des Mazda RX-7 ist ein Zweischeibenmotor. Das heißt, der beschriebene Ablauf der einzelnen Takte findet bei einer Umdrehung der Exzenterwelle zweimal statt, was für eine kontinuierliche und vollkommen „runde“ Kraft-erzeugung sorgt. Mit dem Verständnis dieses

Prinzips wächst die Faszination dieser genialen Konstruktion vor allem für den technisch ambitionierten Sportwagenfahrer. So ist es vor allem dieses Triebwerk, das den Mazda RX-7 zu einem Sportwagen für Individualisten macht.



Epi-Trochoiden Rotorgehäuse

Über das Fahren

Ein Automobil, das eine wirklich sportliche Fahrweise möglich macht, verlangt einen hohen technischen Aufwand. Entscheidend für das Fahrverhalten ist darüber hinaus das harmonische Zusammenwirken und der Ausgleich der erzeugten und der von außen einwirkenden Kräfte. Bei schneller Fahrt ist das Fahrverhalten

sehr wesentlich von der Aerodynamik des Fahrzeugs abhängig. Wichtig für Lenkgenauigkeit und Geradeauslauf ist der Anpressdruck auf Vorder- und Hinterräder, der bei zunehmender Geschwindigkeit naturgemäß durch Auftriebskräfte an der Fahrzeugunterseite beeinträchtigt wird. Beim Mazda RX-7 wird bereits am

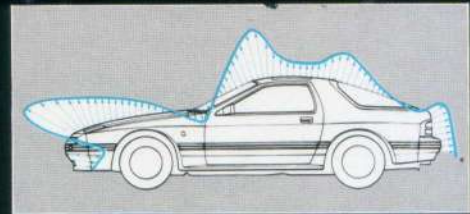


Mazda RX-7

vorderen Teil des Bugs die auftreffende Luftströmung zur Verstärkung des Anpressdrucks genutzt, während gleichzeitig durch den Frontspoiler die Auftriebskräfte weitgehend eliminiert werden. Auf dem hinteren Teil der Motorhaube und am Heckspoiler treten weitere nach unten wirkende stabilisierende Gegenkräfte

auf. Luftwiderstandsbeiwert, Auftriebskraft und Gegenkraft sind die Faktoren, die im vorher bestimmten Zusammenspiel dem Mazda RX-7 zusätzliche Fahrsicherheit gegen Auftriebskräfte und Seitenwind geben. Bei schneller Kurvenfahrt ist ein hoher Grenzwert von der Auslegung und Abstimmung des Fahrwerks abhän-

gig. Hier ist die Umwandlung von auftretenden Seitenkräften in ein passives Mitlenkverhalten der Hinterräder ein wesentlicher Sicherheitsbeitrag, über den Sie auf den nächsten Seiten ausführlicher informiert werden.



Auftriebskraft und Gegenkraft



Die elektronisch sensibilisierte Servolenkung

Lenkung und Lenkverhalten unterscheiden den echten Sportwagen von Autos, die nur wie Sportwagen aussehen. Gefordert sind Direktheit und die Vermittlung eines absolut realistischen Fahrgefühls, vor allem bei schneller Kurvenfahrt. In der Vergangenheit hat man deshalb bei vielen Sportwagen bewußt auf die Annehm-

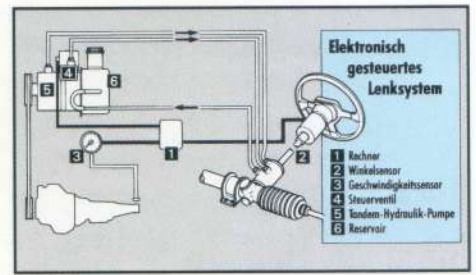
lichkeiten einer Servolenkung verzichtet. Mazda hat mit seiner neuen elektronisch sensibilisierten Servolenkung dieses Problem auf perfekte Weise gelöst: Elektronische Sensoren registrieren Geschwindigkeit des Fahrzeugs und Einschlagwinkel des Lenkrades im Abstand von 0,3 sec. und geben diese Werte an einen Com-



Mazda RX-7

puter weiter. Dieser errechnet hieraus jede auftretende Querbeschleunigungsänderung und steuert mit diesem Idealwert eine Tandem-Hydraulikpumpe. So wird in jedem Augenblick und in jeder Fahrsituation der ideale Grad der Lenkunterstützung wirksam, was bei normaler, lediglich geschwindigkeitsabhängiger Servo-

lenkung nicht der Fall ist. Im Stand läßt sich das mit Breitreifen ausgerüstete Fahrzeug mit Fingerkraft mühelos rangieren. Bei 180 km/h ist die Lenkunterstützung nahezu außer Funktion gesetzt. In Kurven entfällt die bisher in Kauf genommene Divergenz zwischen Geschwindigkeit und Lenkradeinschlagwinkel.



Die passive Hinterradlenkung

Vor noch nicht langer Zeit war es eine Frage des fahrerischen Könnens, in der Kurve auf das Eigenlenkverhalten seines Fahrzeugs entsprechend zu reagieren. Denn jedes Fahrzeug neigt dazu, in der schnellgefahrenen Kurve von einer Untersteuerungstendenz in eine Übersteuerungstendenz überzugehen. Neuere Hinterachs-

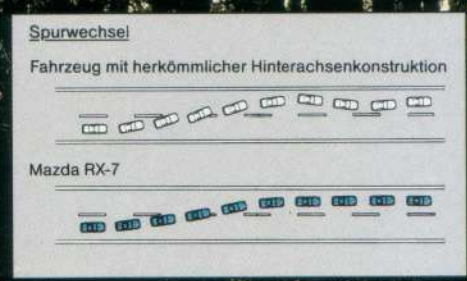
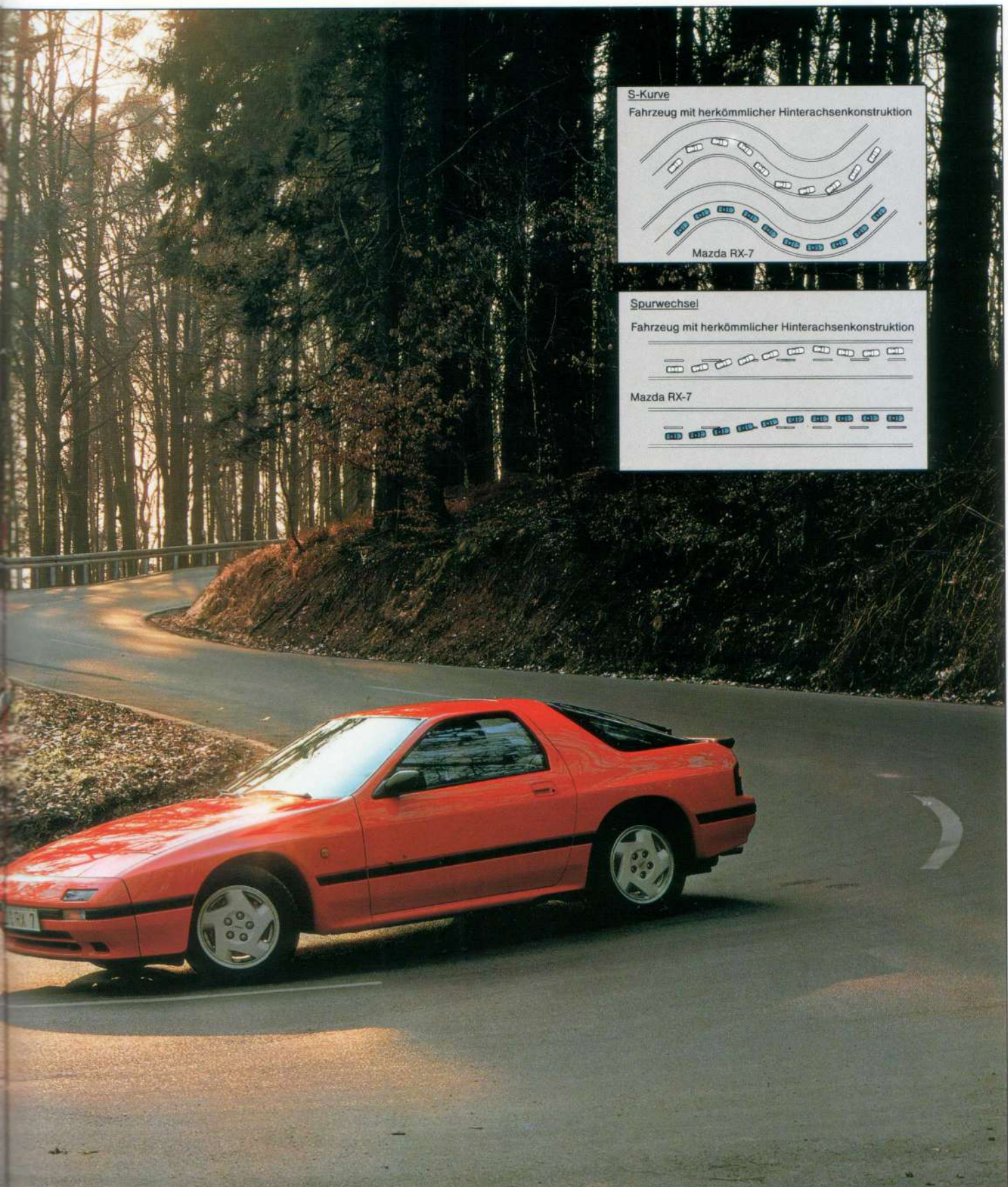
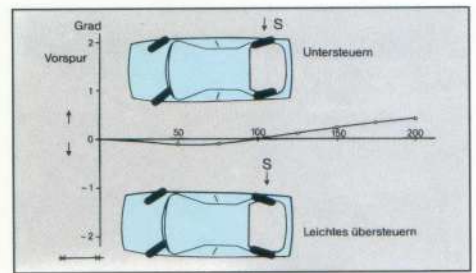
konstruktionen haben hier bereits große Fortschritte erzielt. Ein bisher kaum erreichtes neutrales Kurvenverhalten bietet jetzt der Mazda RX-7 mit seiner passiven Hinterradlenkung. Eine neuartige Drei-Punkt-elastische Achsschenkelaufnahme bewirkt, daß die bei Kurvenfahrt auftretenden Seitenkräfte die Rad-



Mazda RX-7 mit S-Paket

spur mitlenkend korrigieren. Entscheidend ist hierbei, daß die auftretenden Seitenkräfte „lastabhängig“, also dem Kurventempo entsprechend auf die Spurveränderung der Hinterräder einwirken. Das hierdurch erreichte Lenkverhalten der Hinterräder verhindert sowohl das Wegschieben des Fahrzeugs über die Vorder-

räder am Kurveneingang, wie auch das Ausbrechen der Hinterräder auf dem Kurvenscheitelpunkt bis zu einem Querbeschleunigungswert von 0,5 g. Mit der passiven Hinterradlenkung des Mazda RX-7 wird es möglich, weitaus entspannter zu fahren und sein Fahrzeug müheloser und sicherer zu beherrschen.



Faszination der Technik

Die passive Hinterradlenkung nutzt die bei schneller Kurvenfahrt auftretenden Seitenkräfte zu einer kontinuierlichen Veränderung von Vor- und Nachspur. Dadurch entsteht ein passives Mitlenkverhalten der Hinterräder, das zu einer Kurvenstabilität führt, die mit üblichen Fahrwerkkonstruktionen nicht zu erreichen ist. Bei

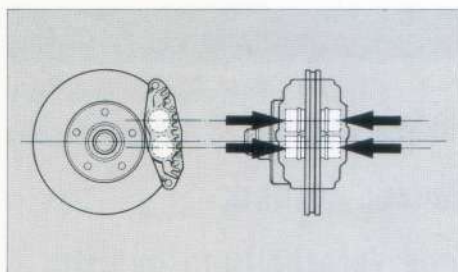
der elektronisch sensibilisierten Servolenkung melden Sensoren Geschwindigkeit und Lenkeinschlagwinkel alle 0,3 sec. an einen Computer, der aus diesen Werten die jeweils vorhandene Querbeschleunigungsänderung errechnet und über eine Tandem-Hydraulikpumpe den idealen Grad der Lenkkraftunterstützung wirk-



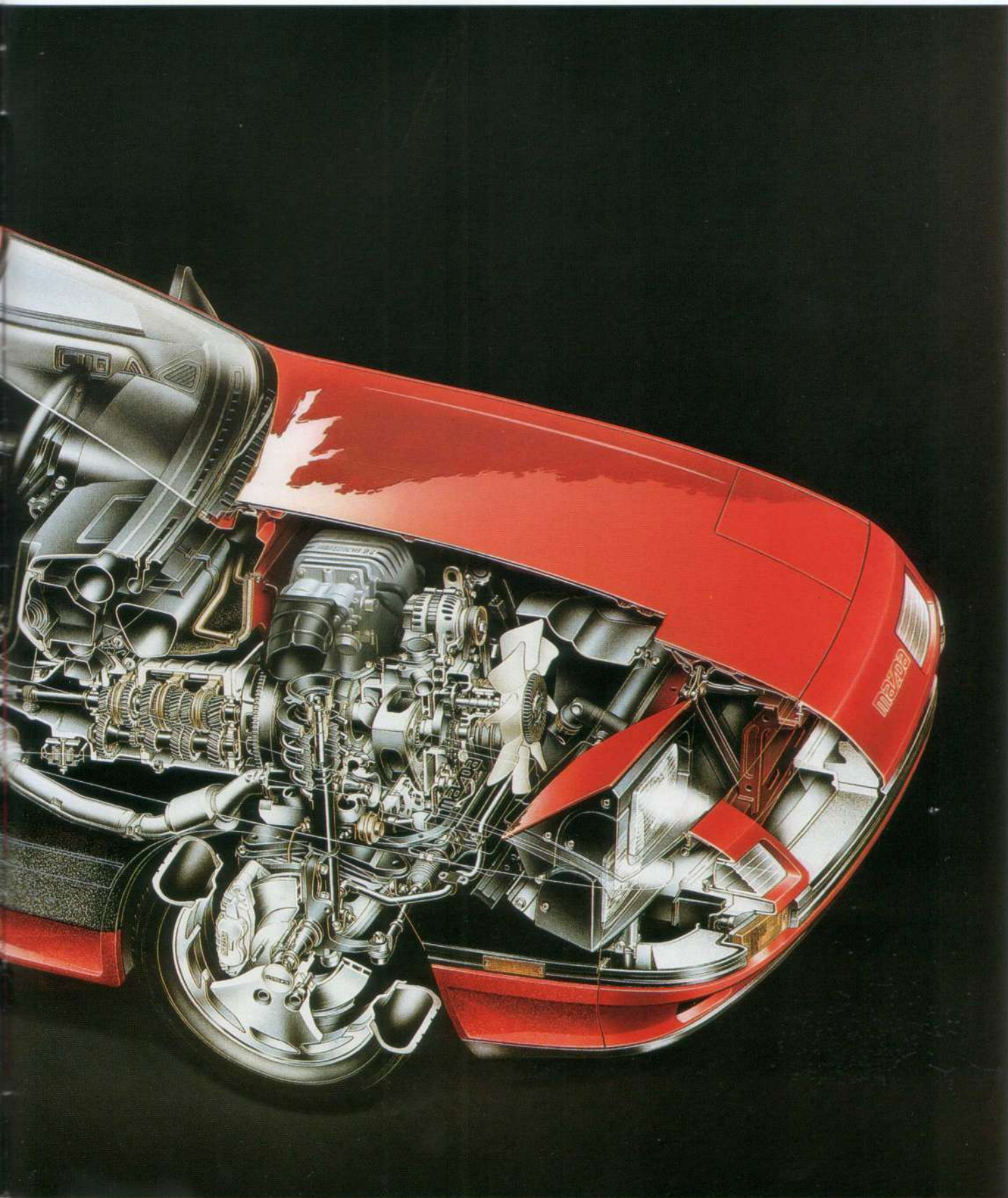
Schnittmodell Mazda RX-7 mit S-Paket

sam werden läßt. Der revolutionäre Kreis-
kolbenmotor erwirtschaftet 150 PS aus einem
Triebwerk, das keine Ventile, keine Pleuelstän-
gen und keine Nockenwelle benötigt und das
anstelle von auf- und abgehenden Kolben einen
umlaufenden Kreiskolben hat. So entsteht in
jeder Phase der Krafterzeugung ein turbinen-

ähnlicher Rundlauf des Triebwerks. Treibstoff:
Normalbenzin, auch bleifrei. Das Bremssystem
ist entsprechend der hohen Fahrleistung aus-
gelegt: Innenbelüftete, großdimensionierte
Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterrädern,
vorn mit 4 Bremskolben.



Scheibenbremsen mit 4 Bremskolben

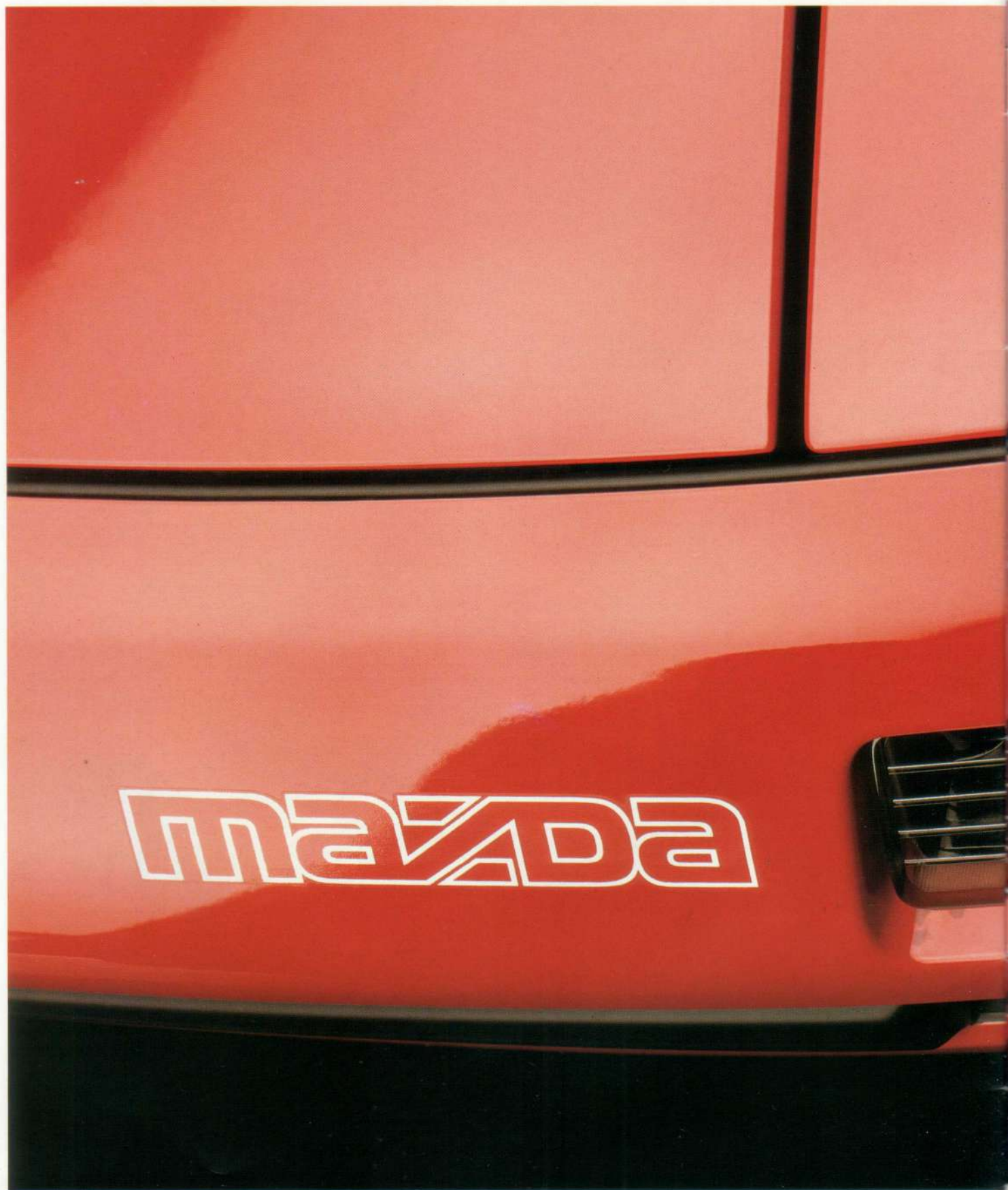


**Beispielhafte
Mazda-Technik
und Verarbeitungsqualität**

Der Mazda RX-7 ist ein Beispiel für den hohen technischen Standard und die innovative Entwicklungsarbeit von Mazda. Sie ist kennzeichnend für jedes Mazda-Fahrzeug, gleich welcher Klasse.

Die Entwicklung des Kreiskolbenmotors nach der bahnbrechenden Erfindung von Dr. Felix

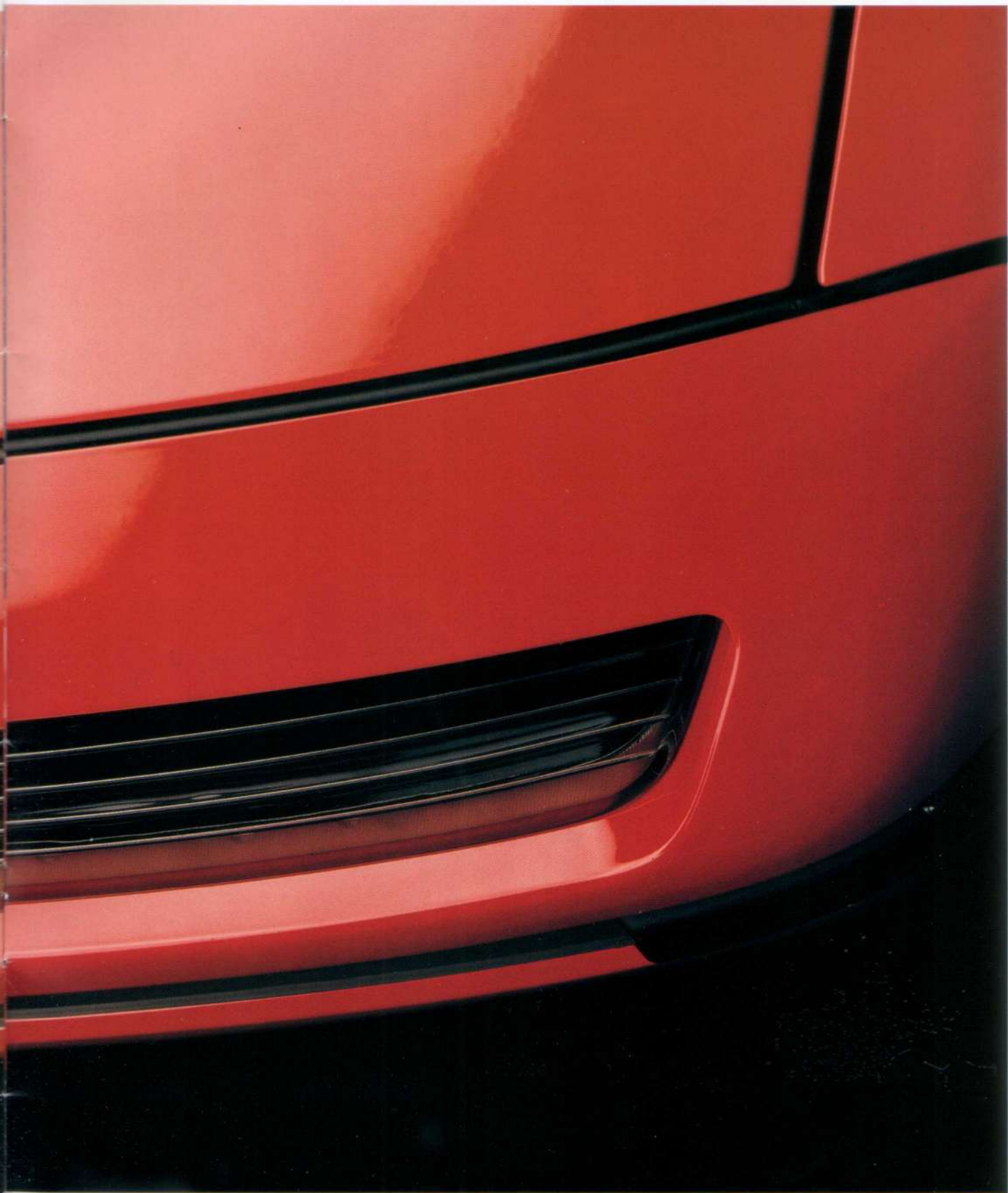
Wankel zu einem langlebigen Triebwerk konnte von Mazda deshalb bewältigt werden, weil Mazda nicht nur Automobile, sondern auch Werkzeugmaschinen von höchstem technischen Standard herstellt. Durch die Entwicklung spezieller Maschinen wurden Fertigungsqualitäten erreicht, die dem Kreiskolbenmotor end-



gültig zum Durchbruch verholfen haben. Mazda setzt in seinen Fabriken schon seit langem überall dort Roboter ein, wo diese präziser arbeiten können als der Mensch. Dessen Intelligenz und Erfahrung steht deshalb uneingeschränkt zur Verfügung, wenn es um Kontrolle, Entwicklung und Verbesserungen geht. Ein

weiterer Pluspunkt ist die Leistungsfähigkeit des dichten Mazda-Händler- und Werkstatt-Netzes. Es besteht ausschließlich aus Betrieben, die sich im besten Sinne handwerklicher Tradition verpflichtet fühlen. Dort hat der Meister das Sagen und hinter ihm steht die gesamte Organisation der Mazda Motors Deutschland.

Diese Organisation macht es zum Beispiel möglich, Ersatzteile vom zentralgesteuerten Lager über eine hochmoderne EDV-Anlage abzurufen und binnen 24 Stunden bereitzuhalten.



Alle weiteren Informationen und Farben, Ausstattung, technische Daten und Preise finden Sie in der Liste „Ausstattung, technische Daten und Preise“.

Angaben, Beschreibungen und Abbildungen in diesem Prospekt entsprechen dem Stand der Drucklegung und sind unverbindlich. Mazda behält sich das Recht vor, solche Änderungen vorzunehmen, die konstruktions- bzw. verkaufstechnisch geboten erscheinen und für den Käufer zumutbar sind.

MAZDA MOTORS (DEUTSCHLAND) GMBH
Weidenstraße 2 · 5090 Leverkusen 1
Werbeabteilung, April 1986

mazda

Ihr Mazda-Händler: