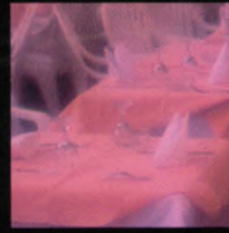


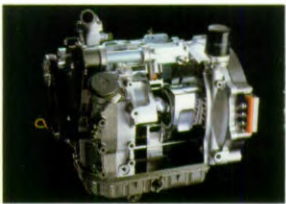
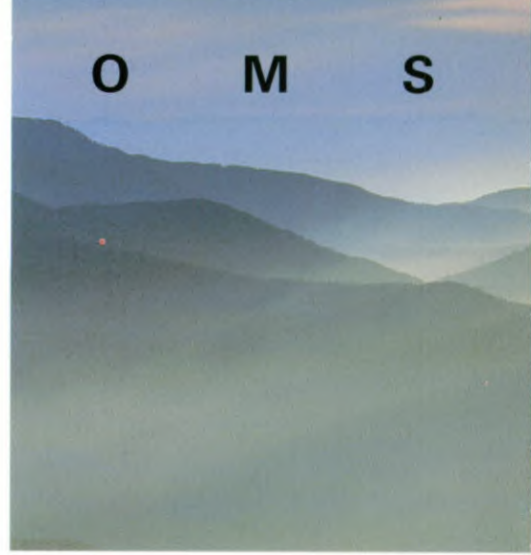


# Mazda 1993

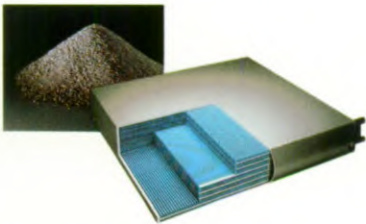


121 ■ 323 ■ 626 ■ MX-3 ■ MX-5 ■ MX-6 ■ RX-7 ■ XEDOS 6

**mazda**



Waterstof-rotatiemotor



Waterstof opslagtank met metaal-structuur



Recyclebare brandstoftank en bumper



Kunststofkorrels en gerecyclede bumper

Milieuvervuiling is een mondiaal probleem. Onze onvervangbare, unieke planeet wordt steeds zwaarder op de proef gesteld. Het is de grootste zorg van heel de mensheid onze planeet te beschermen en leefbaar te houden. Wij van Mazda zijn van mening dat elk middel moet worden aangewend om de vervuiling door de auto zo klein mogelijk te maken. Onze veelzijdige inspanningen op dit gebied getuigen ervan dat wij die stelling ook daadwerkelijk nastreven.

Mazda experimenteert met diverse nieuwe technieken, maar laat ook niet na kennis en technieken die nu al toepasbaar zijn, direct in onze producten door te voeren. Het gebruik van asbest en CFK's bijvoorbeeld is bij Mazda al sterk gereduceerd. Tegelijk bestuderen we de mogelijkheden van recycling en zoeken naar gebruiksmogelijkheden van alternatieve brandstoffen.

Een goed voorbeeld is de experimentele waterstof-rotatiemotor, die we in 1991 voor het eerst toonden. Waterstof is een ideale brandstof in tenminste twee opzichten. Ten eerste is het absoluut onschadelijk, want bij

verbranding produceert het alleen zuiver water als 'afvalstof'. Ten tweede is het een onuitputtelijke energiebron: waterstof wordt gemaakt uit water en bij verbranding produceert het weer evenveel water als voor de productie nodig was. Een perfecte, natuurlijke energiecycclus. Waterstof heeft één nadeel: het is uiterst brandbaar en in een normale zuigermotor dreigt constant te vroege ontbranding. Met aparte inlaat- en verbrandingskamers is dit probleem in de rotatiemotor ondervangen.

Deze lichtgewicht tweeschijfs rotatiemotor is speciaal voor ons op waterstof rijdende voertuig ontwikkeld. De motor is verbonden met het ATCS (Active Torque Control System) dat de energie optimaal gebruikt. Dit systeem zet tijdens afremmen op de motor kinetische energie om in elektriciteit en gebruikt die later weer voor





acceleratie. Gekoppeld aan ATCS werkt de waterstof-rotatiemotor daarvoor als een hybride-aandrijving en combineert zodoende een zeer laag brandstofverbruik met uitstekende rijprestaties.

Recycling is ook een vakgebied dat door Mazda wordt bestudeerd. Ieder kunststof onderdeel met een gewicht van 100 gram of meer, wordt voorzien van een codering via ISO-normen, waardoor later eenvoudig is vast te stellen om wat voor soort plastic het gaat. Met twee pilot-studieprojecten voor de inzameling en herverwerking in Duitsland en Japan is de eerste stap van een haalbaarheidsstudie naar de recycling van bumpers gestart.

Veiligheid is een ander belangrijk onderzoeksgebied voor Mazda. Onze inspanningen op het gebied van actieve veiligheid - waarmee ongevallen kunnen worden voorkomen - weer-

houden ons er niet van ook continu te werken aan verbetering van de passieve veiligheid; de bescherming van inzittenden.

Een concreet voorbeeld van actieve veiligheid is het experimentele 'Safe Driving System', waarin een elektronisch navigatiesysteem in de auto wordt gecombineerd met plaatselijke verkeersbegeleidingssystemen via 'intelligente' camera's en sensors. Het Mazda SDS geeft de kortste route en de geschatte rijtijd naar een ingegeven bestemming. Daarbij past de cruise control automatisch de snelheid van de auto aan op de drukte van het verkeer.

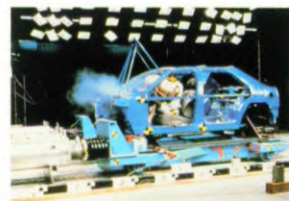
Tot de talrijke passieve veiligheidsvoorzieningen die al praktisch worden toegepast, behoren airbags, energie-absorberende stuurkolommen en afsluiters in de brandstoftank. Hoezeer Mazda met veiligheid bezig is, blijkt ook uit de zelfstandig ontwikkelde botsingsimulator die uitgaat van deceleratie, de eerste in zijn soort ter wereld. Met deze methode zijn de dynamische krachten die bij een botsing op auto en inzittenden inwerken nog nauwkeuriger te bestuderen.



*Centrale camera van het Safe Driving System*



*Instrumentenpaneel van het Safe Driving System*



*Deceleratie botsingsimulator*



*Airbag*



Er wordt nogal eens gedacht dat veilige en milieuvriendelijke auto's saai zijn. Wij van Mazda zijn het daarmee niet eens. Voor Mazda is rijplezier vanzelfsprekend. Als uitvloeisel hiervan is Mazda in verschillende werelddelen al meer dan een kwart eeuw actief in autosport. Vaak hebben Mazda's bewezen wat ze waard zijn op de moeilijkste rallypaden en in uitputtende races.



Maar er is nog een andere reden voor ons niet-aflatende enthousiasme. De ervaringen en de technische kennis die we er door opdoen en kunnen toepassen in onze normale modellen, voor dagelijks gebruik. Autosport blijft de ultieme combinatie van ambitie, uitdaging, competitie, hi-tech, extreme materiaalbelasting en gecalculeerd risico. Wat daardoor is te leren op circuits en rallyproeven is niet te schatten in omvang en waarde. Daarom moeten we het uiterste eruit zien te halen, ten voordele van, uiteindelijk, alle Mazda-rijders.

## *Le Mans*

Ten overstaan van 250.000 toeschouwers en tientallen miljoenen

TV-kijkers over de hele wereld reed Johnny Herbert op 23 juni 1991 om vier uur 's middags de Mazda 787B over de finishlijn. Voor Mazda werd daarmee een lang gekoesterde droom werkelijkheid. Mazda's overwinning kwam voor velen als een volslagen verrassing. Voor Mazda was dit het resultaat van jarenlang hard werken en steeds op een iets hoger plan naar het best mogelijke streven. Winnen op Le Mans is voor Mazda jarenlang het doel geweest van honderden technici en andere betrokkenen, die er allemaal van overtuigd waren daarin ooit te zullen slagen. Voor hen was dit het happy end van een lang verhaal. Tegelijk was deze triomf voor Mazda een tot nog toe ongekende waardering





voor de techniek van de unieke rotatiemotor. Als enige fabrikant ter wereld van motoren volgens dit principe was het resultaat ook een erkenning van de duurzaamheid en efficiency van de rotatiemotor. Toen Mazda in 1973 voor het eerst in Le Mans met een auto met rotatiemotor aan de start verscheen, stonden velen daar nog heel sceptisch tegenover. In de daarop volgende edities echter, steeg de waardering voor Mazda's techniek en inzet. Onze ervaringen vinden vooral hun inslag in de verschillende generaties van de Mazda RX-7. De Mazda RX-7 is al vele jaren de enige sportauto ter wereld voorzien van een rotatiemotor.

### *Sportauto-races*

In andere races zijn ook de capaciteiten van de Mazda RX-7 zelf aangetoond. Met een tweede plaats in de IMSA-race in Del Mar, de laatste van het Amerikaanse IMSA-kampioenschap, stelde Steve Halsmer zowel zijn tweede titel bij de rijders als de merkentitel voor Mazda veilig. In Zandvoort werd de Haagse coureur Hans van de Beek met een Mazda RX-7 Turbo Nederlands Toerwagenkampioen in de klasse + 2.000 cm<sup>3</sup>.

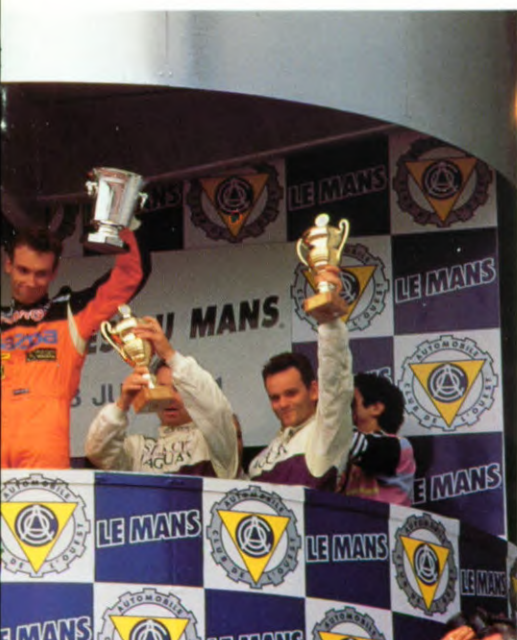


### *Rally's*

In de rallysport scoorde Mazda in 1991 eveneens uitstekende resultaten. De Belgische rallyrijder Gregoire de Mevius stelde in de Rally van San Remo, de elfde van veertien ronden van het Wereldkampioenschap, zijn titel in de Groep N al zeker.

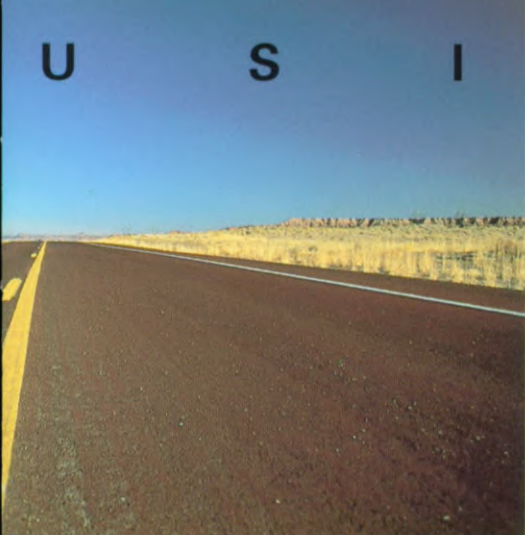


Groep N houdt in dat de auto op een aantal veiligheidsmaatregelen na overeenkomt met een normaal showroom-model. De Mevius reed een Mazda 323 Turbo 4x4.





# U S I A S T



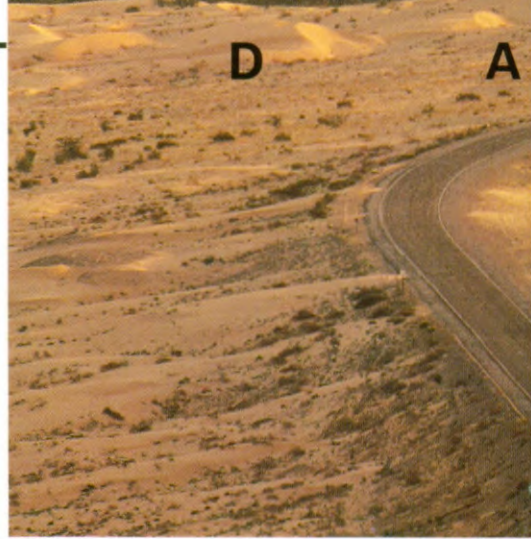
De compleet nieuwe Mazda RX-7 die dit jaar op de markt komt, gaat een even enthousiast onthaal tegemoet, dat weten we zeker. Dit nieuwe model is nog sportiever. Lichter. Lager. Korter. Breder. De nieuwe RX-7 heeft nog meer uitstraling dan zijn illustere voorgangers, met gedurfde, vloeiende lijnen, van bumper tot bumper.

De verder door-ontwikkelde rotatiemotor is nog sterker en soepeler. Het dynamische onderstel zorgt daarbij voor een fenomenaal weggedrag. Daardoor is de nieuwe RX-7 het toonbeeld van wat Mazda 'kansei'-techniek noemt: de eenheid van man en paard, van mens en machine.



*RX-7*





## Strijdbaar rallywapen

Het uiterlijk verhult niets van het potentieel. De Mazda 323 GT-R is een kant-en-klare, competitieve rally-auto, ontwikkelt om te winnen, op elk sportief niveau tot en met het Wereldkampioenschap.

De GT-R is de evolutie van de beproefde GT-X en beschikt over een nog sterkere motor. In volledige Groep A-specificatie levert de 1,8 liter zestien kleppen turbo-motor met intercooling

ruim 300 pk. Gekoppeld aan een zwaar gebouwde en volledig op z'n taak berekende versnellingsbak zorgt deze motor voor een raket-achtige acceleratie. Samen vormen motor en transmissie ook een betrouwbare aandrijf-unit die de zwaarste beproevingen uithoudt.

De permanente vierwielaandrijving komt volledig tot z'n recht dank zij de nauwkeurig bepaalde



Speciaal gesmede zuigers



323  
GT-R ■

G

E

N

D

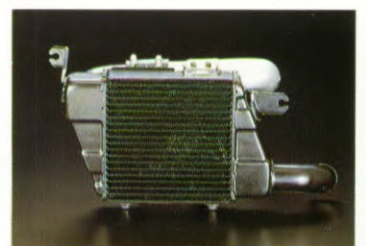


*Twee verschillende uitlaatspruitstukken*



basisverdeling van de aandrijfkraften over de voor- en achterwielen. Dat verleent de 323 GT-R een ongekende wegligging en absolute grip op rulle woestijnpaden of spekgladde bergweggetjes.

De enorme kracht van de turbomotor wordt ingetoomd door kolossale schijfremmen rondom en een speciaal ontwikkeld anti-blokkeerremstelsel. Dat maakt het topcoureurs mogelijk in het volste vertrouwen op de grens van het mogelijke te rijden.



*Intercooler*



*MX-3* ■

## Individualisme op de weg

Wie durft te stellen dat sportief gelijnde coupé's een uitstervend ras zijn? Mazda maakt die klasse weer springlevend, met twee modellen, die beide even bijzonder zijn in verschillende opzichten, de MX-3 en de MX-6. De Mazda MX-3 is een compacte tweezits coupé, met een praktische, grote achterklep.

Naast een 1,6 liter zestienklepper is

de MX-3 ook leverbaar met de kleinste zescilinder motor op de markt. Deze 1,8 liter V6 levert een vloeiende en trillingvrije, maar wel krachtige acceleratie. Een compleet nieuw concept, sportief en smaakvol tegelijk. Een auto voor individualisten, die zich steeds met smaak weten te onderscheiden.

De Mazda MX-6 heeft een duidelijk

# R M I S T I S C H

andere signatuur. Deze coupé biedt ruimte voor vier volwassenen, zonder de conventionele vormen van een sedan te accepteren. De afgeronde vormen, eigenzinnige lijnvoering en het opmerkelijk grote glasoppervlak maken de Mazda MX-6 tot één van de meest onderscheidende auto's van deze tijd. Een nieuw concept, dat individuele smaak en gevoel voor klasse combineert met hoogst-moderne techniek waarin prestaties en comfort

samengaan. De MX-6 wordt aangedreven door een 2,0 liter zestienkleppen motor of, als top-of-the-line, een sublieme, soepele en sterke 2,5 liter zescilinder met 24 kleppen. Al die motorische hi-tech wordt uiteraard gecompliceerd met een even hoogwaardig onderstel. Dat zorgt voor een aangenaam comfort, maar door onder meer een driekanaals ABS ook voor een veilig en vertrouwd weggedrag, juist als het er op aan komt.



*MX-6*





323 'F'

## Een andere kijk op elke klasse

Goed beschouwd, is een auto voor de meeste mensen meer dan alleen een vervoermiddel. In welke vorm ook, geeft de keuze van een auto uitdrukking aan een levensstijl, een imago. Mazda maakt auto's die anders zijn dan alle andere, maar toch voldoen aan alle functionele eisen die aan een auto in de betreffende klasse mogen worden gesteld.

De Mazda 323 'F' is een treffend voorbeeld. Het is een coupé, maar dan met vier deuren, hij is bijzonder dynamisch, maar beschikt over de door-en-door betrouwbare techniek van de

323-serie. Dit is een concept waarop veel mensen hebben gewacht en dat nog steeds zonder concurrentie is.

Ook in de kleinere klasse heeft Mazda een model gelanceerd met een volkomen unieke signatuur, de 121. Z'n bijzondere en gewaagde vormgeving heeft al veel harten gestolen.

Naast opvallend blijkt de Mazda 121 bijzonder



Trofee 'Wereldauto' voor de 121 van het Italiaanse blad 'Moters'

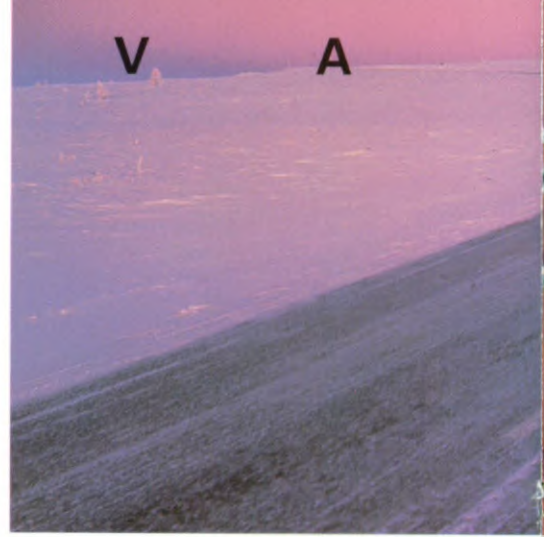
U W E N D



■  
*121  
Cabrio Top*

praktisch te zijn. De interieur- en bagageruimte bijvoorbeeld, is in deze klasse onovertroffen. De nieuwste verschijning in de unieke Mazda-lijn is de Mazda 626 Hatchback, die pas begin 1992 is gelanceerd. Een nieuwe kijk op de bijna traditionele vijfdeurs hatchback in de grotere middenklasse. Een eigen gezicht met unieke styling-details, zoals de achterspoiler die is opgenomen in de totale vorm van de auto.

■  
*626  
Hatchback*



## Techniek van de toekomst

De vooruitstrevende instelling van Mazda beperkt zich niet tot alleen unieke vormgeving. De huidige Mazda-range betekent een voorschot op de toekomst, met techniek die voorlopig uniek is, maar ongetwijfeld navolging krijgt. Er kan er maar één de eerste zijn.

### **Permanente vierwielaandrijving**

Mazda heeft vele jaren research gepleegd op het vlak van vierwielaandrijving. Traditionele vierwielaandrijving was voor Mazda te rudimentair om acceptabel te zijn. De Mazda 323 GT-R is voorzien van een centraal differentieel, met een planetair tandwielstelsel en twee sper-differentiëlen met viscose-koppelingen. Daarmee is de Mazda 323 GT-R niet te stuiten.

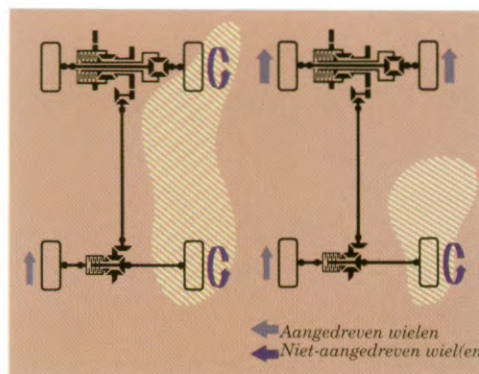
Zelfs wanneer één wiel in de modder steekt, vervolgt de 323 GT-R moeiteloos zijn weg, maar ook rijden met twee wielen op gladde ondergrond brengt 'm niet uit balans.

### **Snelheidsafhankelijke vierwielbesturing**

Mazda kent nog een methode waarmee de capaciteiten van alle vier de wielen beter worden gebruikt: vierwielbesturing. Zelfs in deze al heel onconventionele denkwijze gaat Mazda een stap verder. Vanaf de introductie van vierwielbesturing bij Mazda stond vast dat niet alleen de stuurhoek van de voorwielen, maar ook de rijnsnelheid bepalend is voor de ideale hoek van de achterwielen. Daarmee is een veel gro-



*Differentieel met planetair tandwielstelsel*



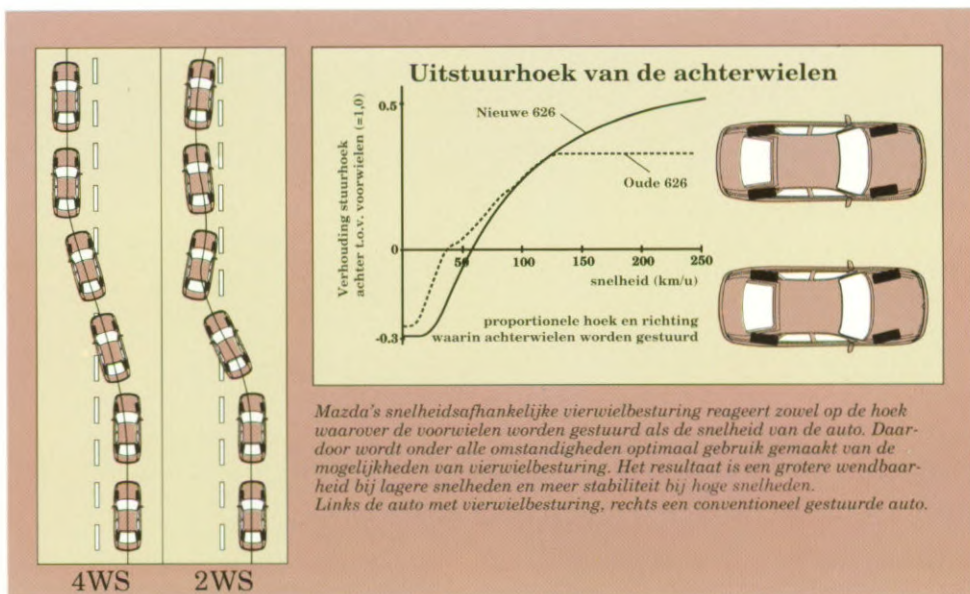


# E E R D

tere wagenbeheersing beschikbaar voor elke bestuurder, zonder hogere eisen te stellen aan zijn of haar rijvaardigheid.

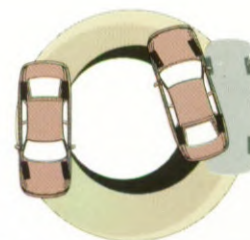
### Comprex-dieselmotor\*

Mazda is de eerste autofabrikant ter wereld die een dieselmotor met complex-compressor in serieproductie neemt. Dit systeem is efficiënter, betrouwbaarder en reageert sneller dan een dieselmotor met een conventionele turbo. Het prestatievermogen van deze diesel houdt gelijke tred met een vlotte benzinemotor. Daarbij is ook het karakteristieke 'nagelende' dieselgeluid verleden tijd voor Mazda. Bovendien is dit niet alleen één van de zuinigste, maar tevens één van de

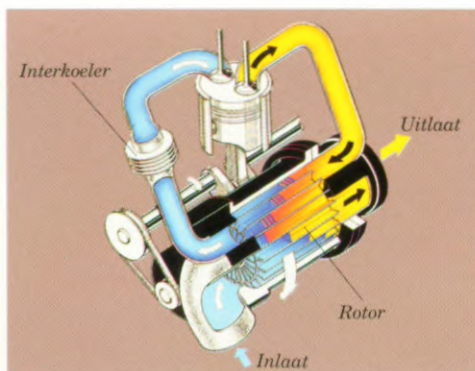


Mazda's snelheidsafhankelijke vierwielbesturing reageert zowel op de hoek waarover de voorwielen worden gestuurd als de snelheid van de auto. Daardoor wordt onder alle omstandigheden optimaal gebruik gemaakt van de mogelijkheden van vierwielbesturing. Het resultaat is een grotere wendbaarheid bij lagere snelheden en meer stabiliteit bij hoge snelheden. Links de auto met vierwielbesturing, rechts een conventioneel gestuurde auto.

schoonste dieselmotoren ter wereld. De Comprex-techniek wordt toegepast in de Mazda 626.



Ondanks de wielbasis van 2610 mm bedraagt de draaicirkel van de vierwielbestuurde Mazda 626 'tussen stoepranden' maar 9,4 meter, de kleinste in zijn klasse.



Principe Comprex-dieselmotor

\* Comprex is een geregistreerd handelsmerk van COMPREX AG, Zwitserland.

B E T



■  
626  
*Sedan*

## Een functionele kijk op gezinsauto's

Mazda zou Mazda niet zijn, zonder eigen gedachten over wat een gezins- of zakenauto moet bieden. Basisprincipe voor een Mazda-gezinsauto is dat elke inzittende evenveel profijt moet hebben van de kwaliteiten en capaciteiten van de auto. Voor Mazda maakt het niet uit wie u op de achterbank meeneemt, uw kroost of uw zakenrelaties. Beide zullen het evenzeer naar hun zin hebben.

Een ander aspect waarin Mazda van oudsher excelleert is betrouwbaarheid over een lange levensduur. Een Mazda vraagt weinig onderhoud en laat u tussentijds nooit in de steek. De Mazda's 626 en 323 scoren keer op keer de hoogste plaatsen in onafhankelijke onderzoeken naar de storingsongevoeligheid van personenauto's. Dat heeft niet alleen praktische aspecten, maar die

W

B

A

A

R



323  
Sedan



onverwoestbare reputatie werkt ook door in de restwaarde van een gebruikte Mazda. Ook de tweede en volgende koper van een Mazda weet waaraan hij toe is. Geen wonder ook dat de Mazda 626 één van de meest succesvolle zakelijk gebruikte auto's van de afgelopen jaren is.

Behalve de eerder gepresenteerde Hatchback is de Mazda 626 ook leverbaar in een breed scala uitvoeringen als vierdeurs Sedan.

De Mazda 323 is er naast de dynamische 'F' ook in een groot programma drie-deurs Hatchbacks en vierdeurs Sedans.



323  
Hatchback



■  
323  
*Estate*

## Veelzijdigheid als eerste vereiste

Een vracht speelgoed, de barbecue-set, twee kinderfietsjes, pa's hengeluitrusting, dat leuke antieke kastje, alle vakantiebagage, de complete monstercollectie, e n bungalowtent met toebehoren, die spoedzending, een partijtje open haard-hout. Veelzijdige mensen hebben veel te vervoeren. De enige oplossing daarvoor is een even veelzijdige auto, zoals e n van de twee Mazda-stationcars, de 323 Estate of

de 626 Wagon. Want voor Mazda is een stationcar meer dan een achterklep en een neerklapbare achterbank. Praktische ruimte? Okay, maar dat mag nooit ten koste gaan van comfort, rijplezier en prestaties. Stationcars worden immers vaak gebruikt op lange afstanden en met meer dan e n persoon aan boord. Weekend-tripjes, vakanties, zakenreizen. Mazda's door-en-door betrouwbare techniek is juist

I S

C H



in stationcars van belang. Onderweg, met wie-weet-wat achterin is het een geruststellende gedachte absoluut vertrouwen in de techniek te kunnen hebben.

De Mazda 323 Estate is de gezinsauto bij uitstek, met een sterke en zuinige benzine- of dieselmotor.

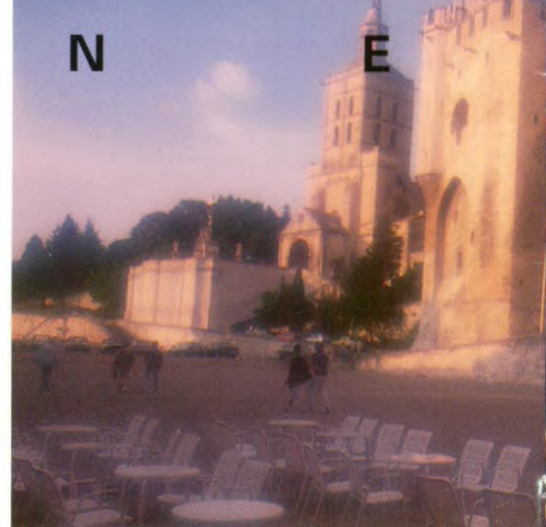
De Mazda 626 Wagon is representatief en biedt nog meer ruimte, met een nog grotere veelzijdigheid door een opklapbare extra zitbank in de bagageruimte.



626  
Wagon



I N



■  
*Xedos 6*

## Een Mazda van superlatieven

Mazda's vooruitstrevende kijk op auto's bouwen komt opnieuw tot uitdrukking in het nieuwe topmodel, de Xedos 6. In dit model toont Mazda waartoe zij in staat is, in styling, techniek, comfort, kwaliteit en af-

werking. Een onconventioneel aspect van de Xedos 6 is dat Mazda niet de traditionele opvatting heeft gevolgd en voor het topmodel niet is vervallen in een onhandelbaar formaat. De Xedos 6 biedt alle interieurruimte

M

E

N

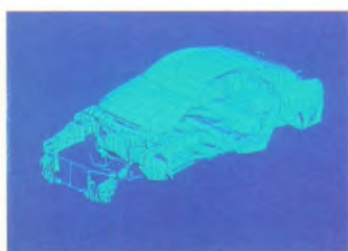
D



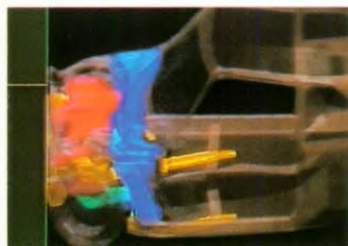
die menselijkerwijs voor vier volwassenen nodig is om urenlang comfortabel te kunnen reizen. Zoals de ware kunstminnaar zonder bemoeienis van anderen geniet van de mooiste stukken in zijn collectie, kan de ware lief-



hebber van stijlvol en comfortabel autorijden ingetogen genieten van de Xedos 6. Juist die ingebouwde integriteit verleent de Xedos 6 z'n unieke positie op de markt, een auto vol superlatieven die z'n weerga niet kent. In het recente verleden heeft Mazda diverse malen bewezen zo'n vernieuwende stelling tot een groot succes te maken. Mazda is er van overtuigd daarin ook met de Xedos 6 te zullen slagen.



Computersimulatie van carrosserie-stijfheid



Botsingsimulatie



5.200 ton plaatwerkpers

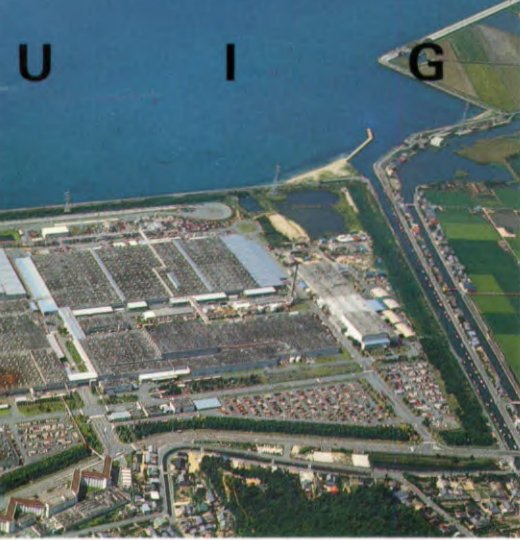
Het werk van toegewijde vakmensen wordt op elk gebied, in elke techniek herkend door mensen met gevoel voor kwaliteit. Dat is niet zo verwonderlijk. Voor hen bestaat er niets beters dan het gevoel dat een willekeurig voorwerp oproept als het is gemaakt door eerlijk handwerk. Het gevoel dat een ervaren vakman er al zijn kennis en kunde in heeft gelegd, maar ook het plezier dat hij heeft in de uitoefening van zijn vak en zijn onvervangbare oog voor wat goed of net niet goed is.

Die instelling ligt ten grondslag aan de wijze waarop Mazda auto's bouwt. Dat komt voort uit de diepge wortelde liefde voor het vak. Uiteraard, Mazda gebruikt de meest geavanceerde produktietechnieken en de modernste computers helpen om die optimaal toe te passen. Maar de eindverantwoordelijkheid ligt bij de enige grootheid die kan beoordelen wat Mazda-rijders over de hele wereld werkelijk wensen. Dat zijn de mensen van Mazda zelf. Geen computer kan de functie van het gevoel overnemen.

Mazda noemt dit naar oude Japanse tradities 'Kansei'-techniek, een filosofie die elk produkt, elke

Mazda, een stukje menselijk waardeoordeel meegeeft. Dat kan alleen door verder te kijken dan een puur technische beoordeling en keer op keer er een menselijk genoeg in te scheppen iets moois te maken. Daarom is Mazda-rijden net even anders dan rijden in ongeacht welke andere moderne auto. Mazda's zijn zo gebouwd dat elke Mazda-rijder er een stukje persoonlijk plezier aan beleeft.

Op het Mazda testcircuit in Miyoshi wordt elk nieuw model grondig aan de tand gevoeld, onder meer op een 3,4 kilometer lange route, die tot de meest veeleisende wegen ter wereld moet worden gerekend. Hierop zijn alle verschillende soorten slecht wegdek die in alle delen van de wereld voorkomen achter elkaar gelegd. Mazda heeft er zelfs een lading originele Belgische kasseien voor geïmporteerd. Aangezien iedereen een beoordelingsfout kan maken worden zelfs de testrijders op dit circuit gecontroleerd. De metingen van gespecialiseerde apparatuur en de bevindingen van de testrijder worden gecombineerd en het één wordt nooit zonder het ander toegepast in een oplossing



# U I G E N D

om het comfort van een nieuw model te verhogen.

In de nieuwe fabriek in Hofu, waar het topmodel Xedos 6 wordt geproduceerd, staat als één van de toppunten in moderne produktietechniek de grootste (5.200 ton) staalplaatpers van heel Japan. Met uiterste nauwkeurigheid worden daarmee plaatwerkdelen met rondingen in elke richting in één keer gevormd. Een ander speerpunt van deze fabriek is de lakstraat. Hier wordt één van de meest geavanceerde laksystemen ter wereld toegepast, de door Mazda zelfstandig ontwikkelde 'high-reflex' coating. Daarmee wordt een zeer hoge weerstand tegen krassen en zelfs tegen de inwerking van zuren bereikt. Met het volledig nieuwe spuitsysteem en het roterende moffelprocedé wordt een zeer diepe glans van het lakoppervlak bereikt. Uiteraard wordt in belangrijke mate gebruik gemaakt van gegalvaniseerde staalplaat. Die maatregelen gecombineerd zorgen er voor dat de Xedos 6 de schoonheid van z'n nieuwstaat bijzonder lang kan behouden.

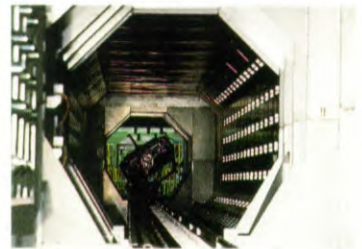
Een heel ander aspect van de nieuwe

fabriek is de scheiding in de werkruimten voor mensen en robots. Een kwalitatief hoogwaardig product is ook het gevolg van de juiste omgeving waarin die tot stand komt. De delen waar menselijke arbeid wordt verricht zijn lichter, schoner en arbeidsvriendelijker dan de ruimten, waar robots werken. De robots doen al het saaie en vuile werk. De ruimte voor de mens is kleiner dan in andere autofabrieken, wat bijdraagt aan de prettiger werksfeer in kleinere arbeidsgroepen. De lopende band is hier vervangen door elektromagnetisch, via inductielijnen vrijwel geluidloos, voortbewegende platforms, waarop telkens één auto staat. Dat werkt flexibeler en maakt het werk een stuk aangenamer, omdat de tijdsdruk voor iedere handeling minder groot is.

Het ultieme doel waarnaar Mazda streeft is de ultieme auto. Een Mazda die in elk opzicht precies goed is, met een merkbare invloed van menselijk vakmanschap. Speciaal gemaakt voor mensen die echte kwaliteit weten te waarderen.



*'Intelligente' robots*



*Roterend moffelsysteem*



*Elektromagnetisch gestuurde platforms*

**Uw Mazda-dealer:**

**Importeur voor Nederland:**

Auto Palace - de Binckhorst b.v.  
Binckhorstlaan 312-334  
Postbus 148, 2501 CC Den Haag  
Telefax: 070-3850504, Telex: 31042  
Telefoon: 070-3489400

**mazda**