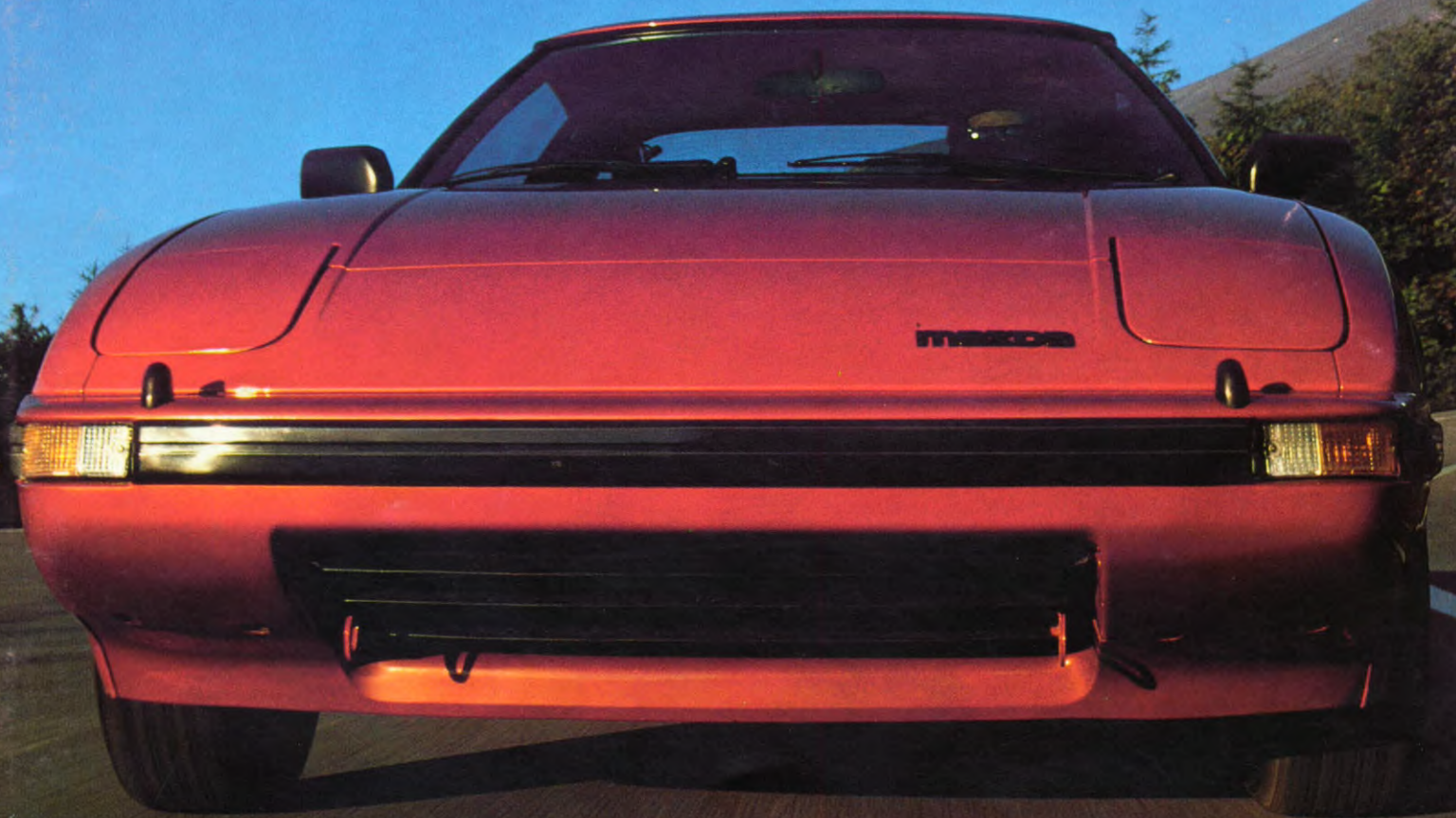


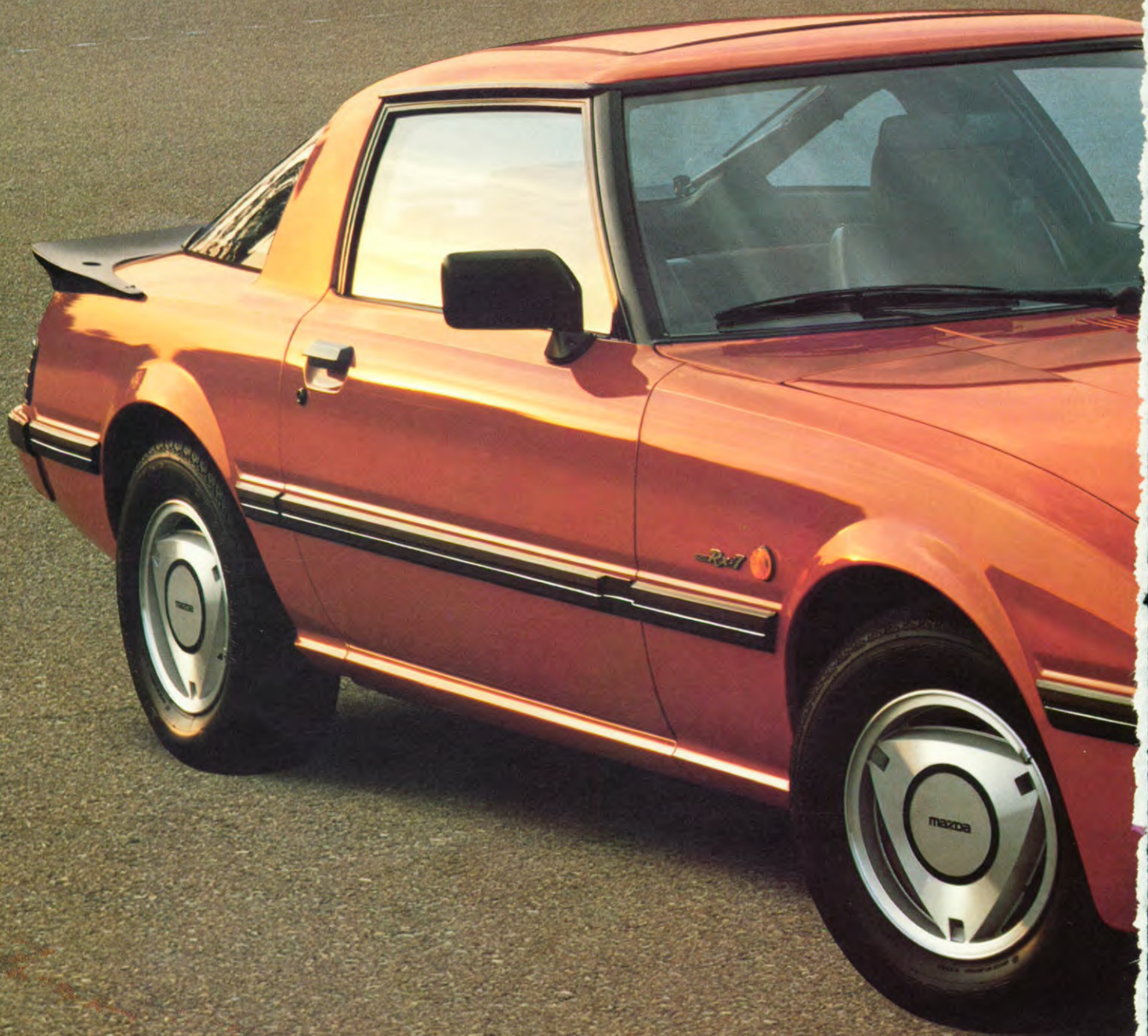
Mazda RX-7




mazda



mazda





**Een raséchte
sportwagen
Mazda RX-7**



De technologie van een autofabrikant — en ook zijn inventiviteit in het gebruik van die technologie op innoverende, op prestatiegerichte wijze, komt pas goed tot zijn recht in een échte sportwagen. Daarom wordt een echte sportwagen bij Mazda met zekere egards bekeken. Hij wordt als een volbloed automobiel beschouwd, waarin technische compromissen eenvoudig ontoelaatbaar zijn.

Mazda RX-7. Door geavanceerde techniek en hoge prestaties aan de top van een nieuwe generatie sportwagens.

Voordat er ook maar een pen op papier was gezet werden duidelijke doelstellingen vastgelegd. Daarin werd gesteld dat de RX-7 eerst en vooral een echte sportieve wagen moest zijn.

In alle opzichten. Met gebruikmaking van Mazda-technologie, waaronder de unieke rotatiemotor, moesten specifieke prestatie-kenmerken worden bereikt, die maar weinig hedendaagse sportwagens bezitten. Globaal bekeken moest de RX-7 in hoge mate een in alle opzichten uitgebalanceerde kwaliteit hebben. (Iets dat Mazda overigens van al zijn auto's eist.)

De Mazda RX-7. Aerodynamisch perfect en fraai gelijnd.

De vormgeving van de RX-7 trekt onmiddellijk de aandacht. Kijk maar naar de eenvoud van zijn lijn. In het ontwikkelen van deze vorm zijn talloze uren gestoken, omdat de vorm van een wagen voor het grootste deel zijn

aerodynamische eigenschappen bepaalt.

Voor het creëren van een sportwagen, die feilloos voldoet aan de principes van aerodynamica, werd een met de computer uitgewerkt model gebruikt. En bovendien werd als doel gesteld, dat de RX-7 een lust voor het oog moet zijn.

Het doel is op een meer dan bevredigende manier bereikt. De Mazda RX-7 is in feite een aerodynamisch projectiel, dat is aangepast aan gebruik op de weg. En dat blijkt uit de hoge prestaties van de RX-7.

'n Fenomenaal rijgedrag.

De Mazda RX-7 kan het opnemen tegen de beste sportwagens die er op het ogenblik op de weg zijn en daar horen 'n paar heel snelle jongens bij. De RX-7 is 'n geboren winnaar. Zowel bij hoge als bij normale snelheid geven het ophangings- en stuursysteem van de RX-7 u dat unieke gevoel alles onder controle te hebben. De krachtige rotatiemotor is soepel, sterk en accelereert met een ongekende felheid. De motor is achter de vooras geplaatst zodat de ideale gewichtverdeling en optimale balans werden verkregen. Ofschoon de RX-7 een betrekkelijke nieuwkomer is, heeft hij al veel gerenommeerde concurrenten verslagen op vele race-circuits. Zo eindigden twee RX-7's als eerste en tweede in hun klasse in de Daytona 24-uurs race in 1979. Een andere vestigde een wereldsnelheidsrecord te Bonneville. En in 1980 won de RX-7 10 van de 13 races in de IMSA (International Motor Sports

Association) kampioenswedstrijden. Dit soort prestaties zegt wel iets over de rijkwaliteiten en de betrouwbaarheid van de RX-7. Maar wat nog belangrijker is, het is daardoor mogelijk de sportwagen-technologie van Mazda te testen onder de meest veeleisende omstandigheden. En dat maakt het weer mogelijk een nog betere wagen te bouwen.

Het interieur van de RX-7: functionele schoonheid.

De cockpit van een sportwagen moet, uiteraard, uiterst functioneel zijn. Dat is in de RX-7 op geraffineerde wijze gedaan; te beginnen met de belangrijkste bestanddelen van de cockpit — de stoelen, die een uitgeknipte ergonomische vorm hebben. In de cockpit is optimaal gebruik gemaakt van de betrekkelijk beperkte ruimte, die sportwagens eigen is. In het bijzonder de bruikbare ruimte en comfort van de inzittenden kregen onverminderde aandacht.

De Mazda RX-7 een rasechte sportwagen.

In de nieuwe generatie sportwagens loopt de RX-7 in alle opzichten vooraan. Daarvoor was meer nodig dan alleen maar brute kracht. De Mazda RX-7 is onberispelijk onder controle te houden. Biedt ruimte, comfort, soepelheid en hoogwaardige technologie.

En ook nog iets anders, iets dat echt een grote zeldzaamheid is voor een wagen van deze klasse — de RX-7 biedt alles dat van een echte sportwagen verwacht mag worden, plus nog iets extra.

Mazda RX-7: optimale sportwagen; aerodynamica



De uiterlijke vormgeving van de Mazda RX-7 is het resultaat van talloze uren testen in een windtunnel om de aerodynamische vorm van een sportwagen te vervolmaken. De aerodynamica van de RX-7 (de wijze waarop de vorm van de wagen de luchtweerstand overwint of compenseert) is belangrijk; een goede vorm levert een grote bijdrage aan het rijgedrag.

Lage luchtweerstandcoëfficiënt: 0,34*.

De luchtweerstand van een wagen neemt met de snelheid toe in het kwadraat. Zo is bij verdubbeling van de snelheid de luchtweerstand vier keer zo groot. Om deze luchtweerstand alleen maar door kracht te overwinnen, zou, in het bijzonder bij hoge snelheid, zelfs acht keer zoveel vermogen nodig zijn.

Daarom levert een kleine vermindering van de luchtweerstandcoëfficiënt direct een aanzienlijke energiebesparing. Zo kan de RX-7 een konstante snelheid van 100 km/uur aanhouden op nog geen 20% van zijn vermogen dankzij de lage luchtweerstand 0,34. Verlagen van dit

coëfficiënt met maar 0,01 kan bij de hoogste snelheid een duidelijke winst opleveren, zonder dat daarvoor iets in de motor veranderd hoeft te worden.

*Een achterspoiler (standaard op de SDX) verlaagt de luchtweerstandcoëfficiënt nog verder tot 0,33.

Inklapbare koplampen en andere aerodynamische factoren.

De inklapbare koplampen van de RX-7 zijn een belangrijke faktor bij de vormgeving, die een vermindering van de luchtweerstand ten gevolge heeft. (Door de koplampen in te klappen wordt de luchtweerstand 6% minder.)



voor uitzonderlijke prestaties.

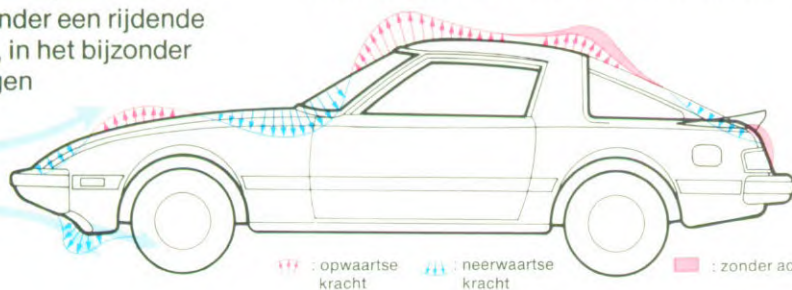


Door de lage voorkant van de neus en de gestroomlijnde carrosserie "snijdt" de RX-7 door de lucht met minimale weerstand. Aan de achterkant voorkomen de schuin aflopende glazen achterklep en het platte achterdek het optreden van wervelingen.

Mazda RX-7: minimale lift, ongevoelig voor zijwind.

Wanneer lucht onder een rijdende wagen doorgaat, in het bijzonder wanneer die wagen een hoge snelheid heeft, geeft die lift aan de wagen. De lage voor-

kant van de neus en de voorspoiler van de RX-7 verlagen de liftcoëfficiënt op de voor- en achteras, tot respectievelijk 0,13 en 0,22. Minder lift betekent koersstabiliteit bij hoge snelheid. Een ander sterk punt van de RX-7 is, dat hij ook bij zijwindstoten uitermate koersvast is. De RX-7 "ontduikt" de zijwind met zijn lage neus, gebogen zijramen en afgeronde carrosserie. Bovendien zorgt de RX-7 automatisch



↑↑↑ : opwaartse kracht

↓↓↓ : neerwaartse kracht

→ : zonder achterspoiler

voor zelfkorrektie, doordat het aerodynamische centrum achter het zwaartepunt ligt.

Fraaie functionele vormgeving.

Eén blik op de RX-7 is genoeg om te zien dat schoonheid en perfecte aerodynamica hand in hand gaan. De aerodynamisch gevormde glazen derde "deur" lijkt, samen met de twee driehoekige zijraampjes, op de cockpitklep van een straalvliegtuig. Aan de achterkant zorgen de grote achterlichtunits voor een goed ogend uiterlijk en betere zichtbaarheid overdag.

Het is dan ook de vormgeving, die van de RX-7 een schitterend functionele sportwagen maakt.

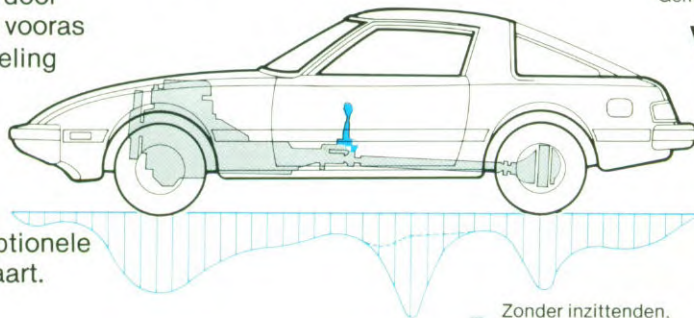
'n Echte sportwagenen bewijst zich door z'n rijprestatie



De Mazda RX-7 is een echte sportwagen, zowel qua vormgeving als qua rijgedrag. De gewichtsverdeling is ideaal; door motor en transmissie achter de vooras te plaatsen, is de gewichtsverdeling over de voor- en achteras 50,7 bij 49,3%*.

Deze ideale gewichtsverdeling brengt een maximaal contact van de wielen met zich mee, hetgeen ten dele het exceptionele bochtenwerk van de RX-7 verklaart.

Een laag zwaartepunt van 445 mm en grote spoorbreedte voor en achter



— Zonder inzittenden.

dragen verder bij tot een voortreffelijke wegligging.

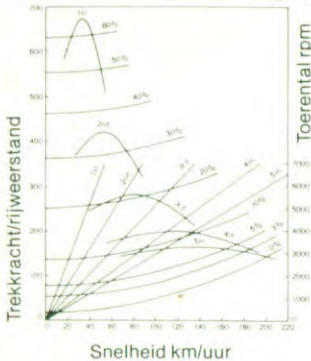
*Gemeten met bestuurder en passagier in de wagen.

Vermogen en acceleratie overtreffen alle verwachtingen.

De sterke 85 Kw (115 pk) rotatiemotor van de RX-7 trekt soepel, maar met een ongelooflijke snelheid op — van 0 tot 100 km/uur in een flitsende 8,8 seconden, de topsnelheid is 200 km/uur.

De motor trekt gemakkelijk door het hele toerenbereik tot de rode lijn van 7000 rpm; bij het bereiken van 6800 rpm gaat een waarschuwingszoemer. De

Prestatie kromme (5 versnellingen)

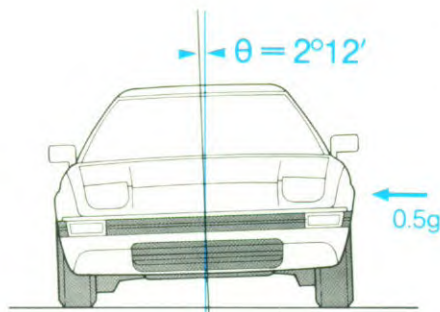
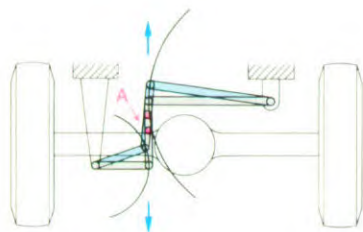


Onvervalste sportwagenbesturing en ongeëvenaarde wegligging.

Bij het ontwerpen van de RX-7 werd de hoogste prioriteit gegeven aan die factoren die met de wegligging en handelbaarheid verband houden. Daarom wordt in de RX-7 een starre achteras met een Watt-stangen-systeem toegepast; een onovertrefbare combinatie dat is keer op keer bij veel-eisende racewedstrijden gebleken.

Het Watt-stangen-systeem dat bekend staat om zijn bijdrage aan de stabiliteit bij hoge snelheid, voorkomt zijwaarts slippen, waardoor de greep op de weg van de RX-7 wordt verhoogd. Het Watt-stangensysteem zit aan de voorkant van het ashuis en brengt zijdelingse asbeweging terug tot een absoluut minimum ten opzichte van de carrosserie bij het nemen van bochten.

Ook is de RX-7 voor en achter



voorzien van stabilisatorstangen. Deze reduceren in samenwerking met het zeer lage zwaartepunt van de RX-7 en de grote spoorbreedte het overhellen van de wagen tot maar $2^{\circ}12'$ bij 0,5 G zijdelingse versnelling. * Bij een doorsnee personenwagen zou dit overhellen ongeveer 4° zijn.

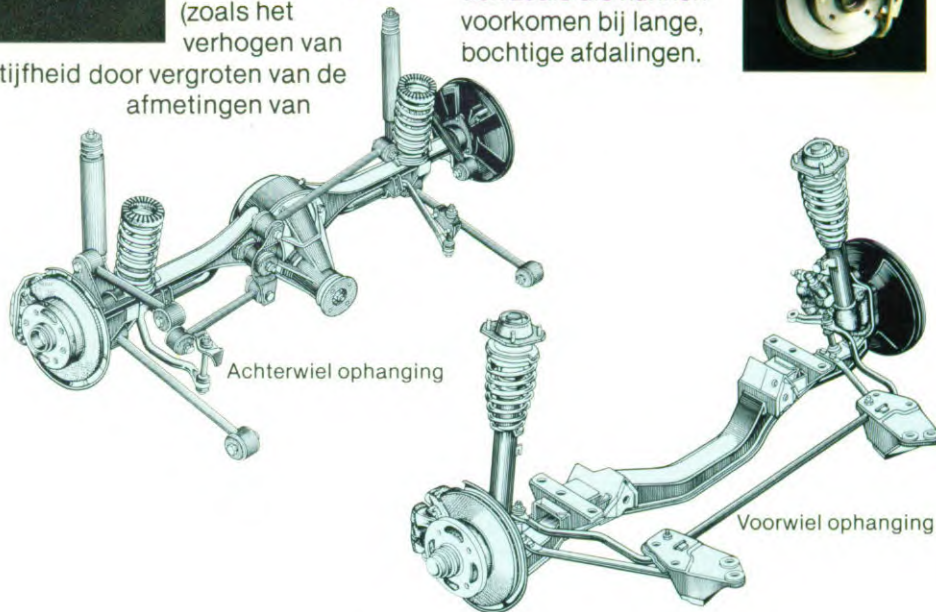
* Gemeten met bestuurder en passagier in de wagen.

Perfekte samenwerking van besturing en wielophanging.

Een eerste overweging bij het kiezen van het stuursysteem voor de RX-7 was, dat het voor elke bestuurder prettig moest zijn. Voor de RX-7 viel de keus op een kogelkringloopstuurinrichting. Omdat één van de vele voordelen daarvan is,

dat het de terugslag onderdrukt, die wordt veroorzaakt door het rijden over een slecht wegdek. Er zijn speciale wijzigingen aangebracht in de kogelkringloopstuurinrichting (zoals het

de stijfheid door vergroten van de afmetingen van



sectoras en een nieuwe positie van het lager) zodat de besturing wat betreft hanteerbaarheid te vergelijken is met die van de tandheugelbesturing. De



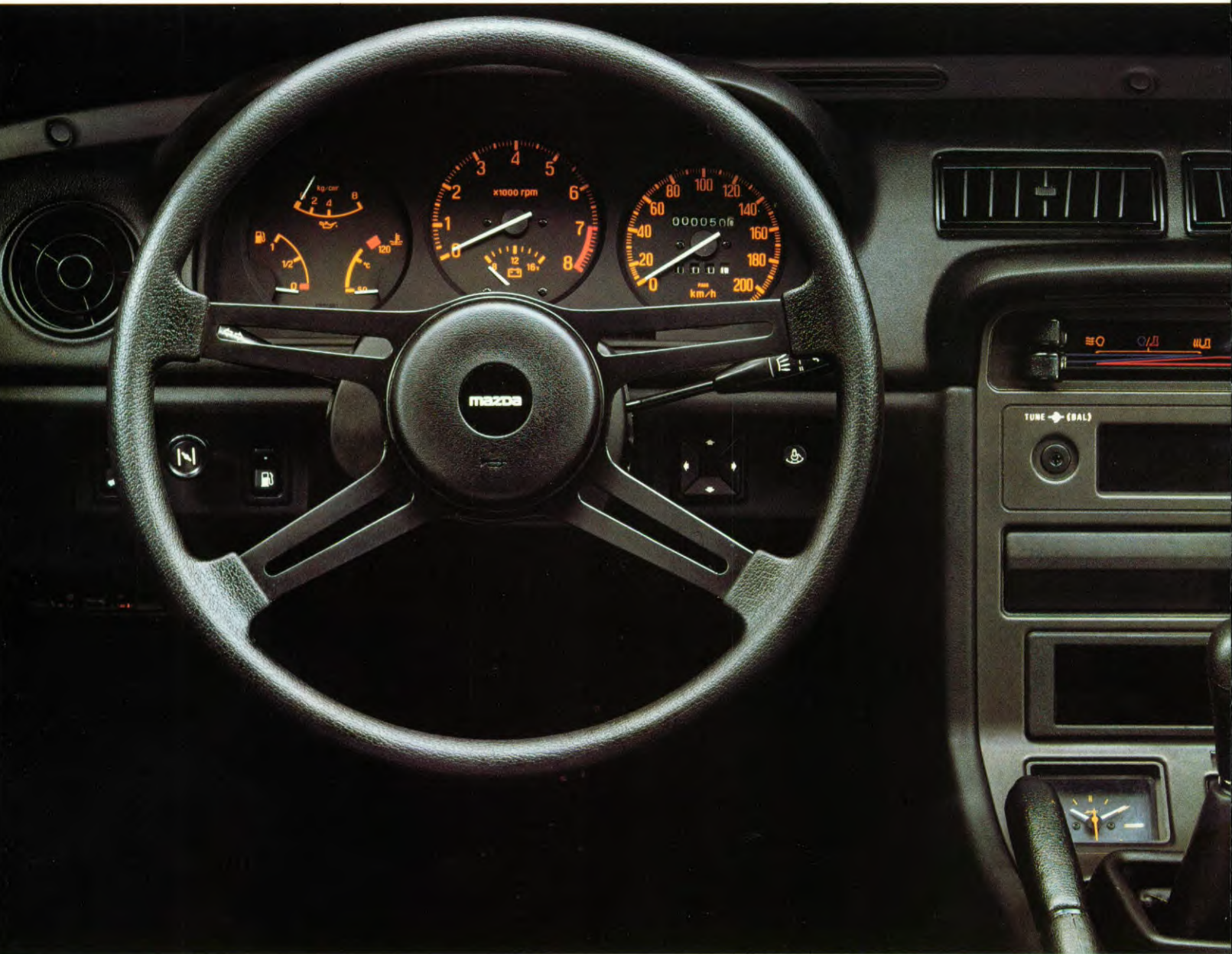
voorwielophanging werkt samen met de stuurinrichting om de terugslag te reduceren. De schroefveren van de wielophanging zijn taps toelopen om het midden van de band en de as van de fusepen dicht bij elkaar te brengen. Door deze opstelling worden eventuele trillingen zoveel mogelijk vermeden.

Schijfremmen rondom.

De RX-7 heeft schijfremmen op alle vier de wielen, die op de voorwielen zijn luchtgekoeld. Een grote 8 inch rembekrachtiger levert bij minimale pedaal-druk al een voortreffelijke remkracht (0,6 G bij een pedaal-druk van slechts 14 kg). Er is bovendien een drukregelventiel voor de drukverdeling, waardoor de remkracht altijd gelijkmatig over voor- en achterwielen wordt verdeeld. Het RX-7 remsysteem als zodanig wordt gekenmerkt door zijn gevoeligheid voor minimale pedaal-druk en zijn anti-fading capaciteit, die bestand is tegen barre rijomstandigheden zoals die kunnen voorkomen bij lange, bochtige afdalingen.



De cockpit: uiterst functionele vormgeving.



De vormgeving van de cockpit van de RX-7 is gericht op functionele schoonheid. In de overtuiging, dat zelfs in een wagen met beperkte binnerruimte het comfort niet mag worden opgeofferd, is de beschikbare ruimte tot het uiterste benut.

Bijzondere aandacht aan de stoelen.

De stoelen van een wagen zijn zonder meer een van de belangrijkste onderdelen van het interieur. De ontwerpers van Mazda zijn zich bewust van de problemen die gepaard gaan met het langdurig zitten in een auto en invloed van trillingen op het menselijk lichaam. Daarom heeft de RX-7 speciaal ontworpen kuipstoelen die 'n perfecte zit garanderen. De zijkanten van

de bestuurdersstoel zijn extra verstevigd om optimale zijdelingse steun te geven. De stoelen zijn ook zodanig geplaatst, dat de heup dicht bij het zwaartepunt van de wagen is. Dat voorkomt, dat bewegingen van de wagen invloed zouden hebben op het in-de-hand-hebben van de wagen. Bovendien zijn de stoelen ergonomisch verantwoord om uw lichaam goed te steunen, en ze zijn voorzien van verstelbare hoofdsteunen.

Maximale benutting van de cockpitruimte.

Een beperkte binnerruimte is inherent aan een sportwagen. Toch moet er de aandacht op worden gevestigd, dat Mazda erin geslaagd is om de cockpit uiterst ruim te maken. Dankzij het

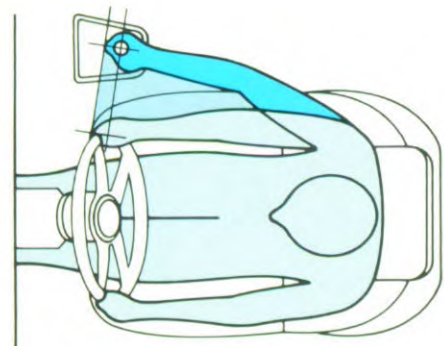
kompakte formaat van de rotatiemotor, is de cockpitruimte meer dan voldoende, zelfs voor de méér dan gemiddelde Nederlander. De ruimte die door de motor gewoonlijk verloren gaat in een sportwagen, is bij de RX-7 ten volle uitgebuit.

Aangepaste versnellingspook.

Van een echte sportwagen wordt natuurlijk verwacht, dat het schakelen snel en probleemloos gaat. Dat is bij de RX-7 in alle opzichten het geval. De versnellingspook is zodanig geplaatst dat de hand er als vanzelf op valt. De knop van de pook is een ronde greep, die er, samen met de korte slag, voor zorgt, dat het schakelen zo snel en direct gaat als de rijomstandigheden dat vereisen.



slag kunt aflezen. Alle instrumenten zijn bij elkaar gegroepeerd, met de toerenteller in het midden, pal voor de bestuurder. In dit sportdashboard zitten natuurlijk ook een snelheidsmeter, met dagteller en kilometerteller, oliedrukmeter, voltmeter, en meters voor de watertemperatuur en de benzine. Onder deze instrumenten vindt u een paneel met waarschuwingslichten voor verschillende functies: remmen, dynamo, oliepeil, peil van koelvloeistof, achterlichten, koplampen, koplampinstelling en alarmknipperlichten. Andere bedieningsorganen zijn: koplampsproeier*, achterklepwisser/sproeier*, elektrische ramen*, elektrische ontgrendeling van achterklep + benzinetankdopklep, de verlichting van het stuur/kontaktslot en een waarschuwingssignaal dat zich laat horen als u de verlichting vergeet uit te schakelen. *Standaard op S-DX model.



Overzichtelijk dashboard.

Het zou ideaal zijn, wanneer de bestuurder van een sportwagen—of, wat dat betreft iedere wagen—nooit zou hoeven te zoeken om een bepaald instrument te vinden. In de RX-7 zijn alle instrumenten en controles zo opgesteld dat u ze altijd in één oogop-

rustig. Bovendien is de RX-7 voorzien van een tot één geheel verwerkte binnenvoering. Deze binnenvoering, die deel van het dak uitmaakt, absorbeert geluid en verhindert zelf dat geluid van buitenaf in de cockpit binnendringt. Het gebruik daarvan heeft het geluidsniveau in de wagen met een volle decibel verlaagd.

Maximale bagage en laadruimte.

De grote glazen achterklep van de RX-7 gaat wijd open voor alle soorten bagage die u maar mee wilt nemen. De rugleuningen van de stoelen achterin kunnen worden neergeklapt, waardoor een lange, vlakke laadvloer ontstaat, waarop van alles kan worden meegenomen.



Rustige cockpit.

Dank zij de geluidsarme rotatiemotor, is de cockpit van de RX-7 bijzonder

Het hart van de RX-7: mechanische perfectie van

De rotatiemotor van Mazda: ideaal voor de RX-7.

Voordat dat keus viel op de rotatiemotor, zijn eerst een aantal alternatieven onderzocht. Daarbij behoorde natuurlijk ook de konventionele zuigermotor. Na afwegen van alle factoren won tenslotte de rotatiemotor — en op goede gronden. Hij bezit alle eigenschappen die nodig zijn voor een echte sportwagen.

De compacte, lichtgewicht rotatiemotor.

De rotatiemotor van de RX-7 is ongeveer 30% korter dan een 2-liter, 6-cilinder motor. Door de compacte afmetingen van de rotatiemotor was het mogelijk de neus van de RX-7 aan de voorkant laag te maken, waardoor zijn aerodynamische eigenschappen sterk verbeterd worden. Daardoor was het ook mogelijk een midden-voor-motor opstelling te vinden, waardoor de RX-7 z'n ideale gewichtsverdeling krijgt.

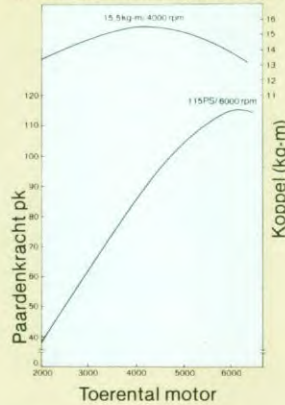
Soepele, rustige werking.

Voor een wagen met de motor achter de vooras is een soepele, rustige werking van de motor noodzaak. Omdat de motor dicht bij de cockpit zit, worden geluid en trillingen gemakkelijker naar binnen overgebracht. Door zijn unieke uitvoering is de rotatiemotor rustig. Hij heeft namelijk geen zuigers en geen kleppen. Alleen maar twee soepel draaiende rotors.

Hoog vermogen, hoog koppel.

In vergelijking met een zuigermotor geeft deze rotatiemotor voor zijn inhoud ($2 \times 573 \text{ cm}^3$) een bijzonder hoog vermogen, dat vergelijkbaar is met een 6-cilinder 2-liter machine. Een vlakke koppelkromme, die uitmuntende rijkwaliteiten garandeert bij alle snelheden. Bovendien worden gemakkelijk hoge toerentallen bereikt

Prestatie kromme rotatiemotor



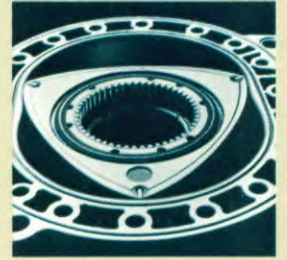
met minimaal energieverlies, omdat de motor geen zuigerbewegingen heeft.

De rotatiemotor: uitgebalanceerde prestatie.

Uit het bovenstaande blijkt, dat de rotatiemotor aan een aantal vereisten voldoet waardoor uiteindelijk een uiterst hoge prestatie wordt verkregen. Geavanceerde afdichtmethoden aan

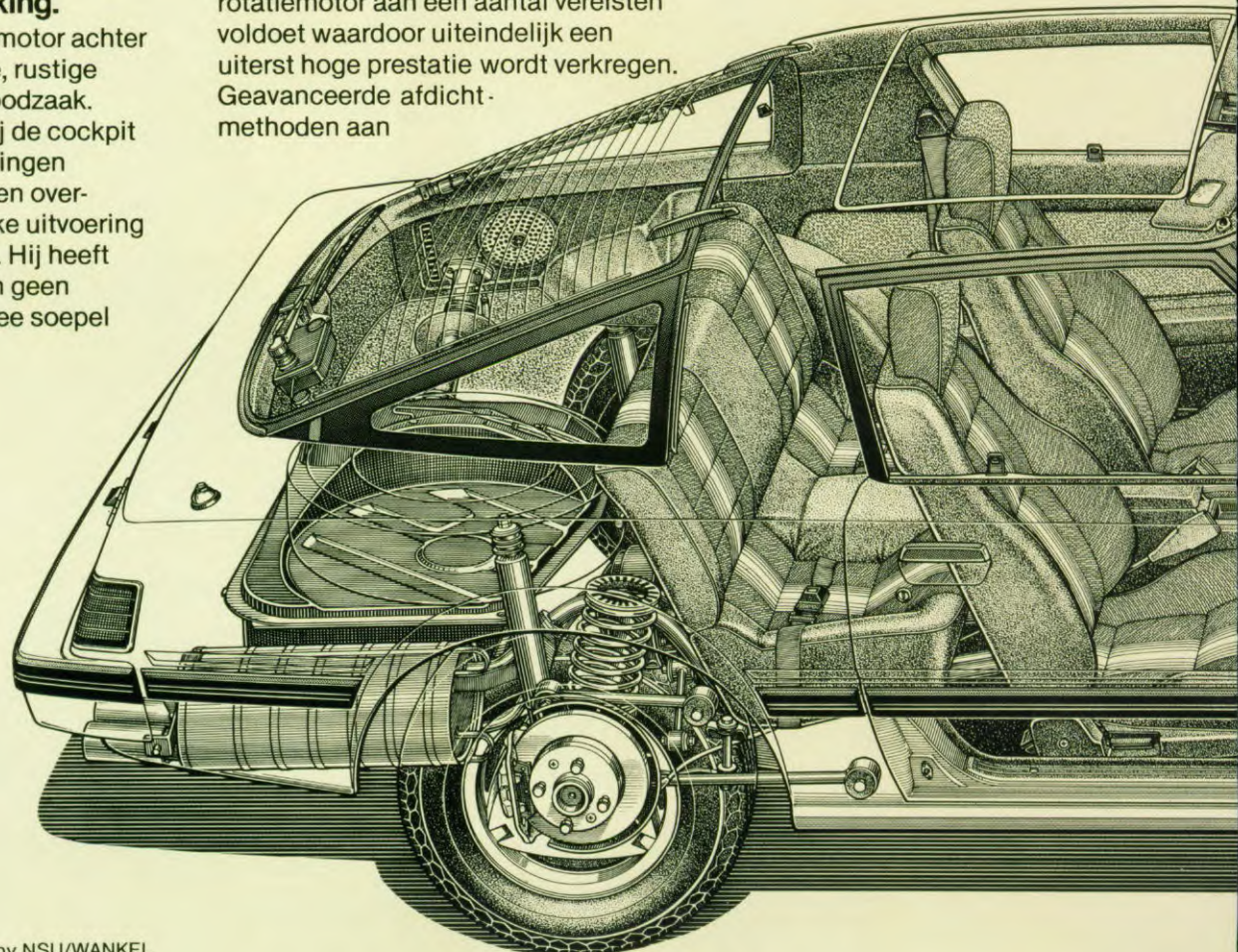
boven- en zijkanten van de twee rotors brengen de efficiency van de brandstofverbranding op zijn maximum. Een HEI (High Energy Ignition)

system met 3-polige bougie voorkomt foutieve ontsteking en geeft volkomen efficiënte brandstofontsteking.



Rotatiemotor: uitgetest over miljoenen kilometers.

De rotatiemotor is getest in races, op renbanen van Europa en Zuid-Afrika tot die in Zuid-Oost Azië. Sinds 1968 is de rotatiemotor sterk en duurzaam gebleken; dat is bewezen door het winnen van meer dan 100 races. De rotatiemotor van vandaag is de beste die ooit is gebouwd. Er zit 19 jaar technologische research in verwerkt en bovendien de ervaring van het bouwen van meer dan een miljoen rotatiemotoren.



hoogwaardige kwaliteit.

Uitzonderlijke hoogwaardige kwaliteit.

In de Mazda RX-7 is kwaliteit ver doorgevoerd. Te beginnen met het nauwgezette konstruktieproces. Let op de gladde stroomlijn van de carrosserie, vooral rond de verbindingen en gebieden waar de zijramen tegen de voorpost komen. Het windgeruis wordt daardoor tot een minimum beperkt.

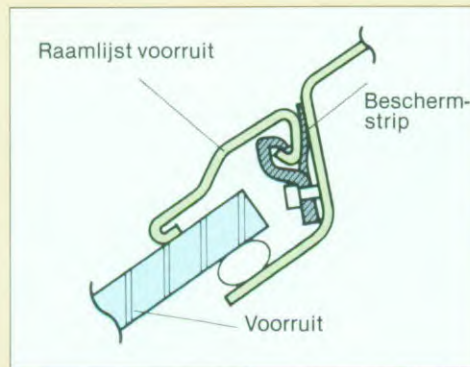
Omdat de rotatiemotor zo soepel draait komen er ook minder trillingen naar de cockpit. Bovendien is een ruime geluidsisolatie toegepast op en rondom de motorkap (brandwerende wand), onder de vloer, en als onderdeel van de tot één geheel gevormde binnenvoering.

Anti-corrosie methoden.

De kwaliteit van de RX-7 houdt lang stand. De RX-7 is uitstekend bestand tegen de elementen.

De carrosserie is van gegalvaniseerd staal, dat daardoor roestbestendig is. De RX-7 is bovendien behandeld met

een verf op zinkbasis, waarbij in het bijzonder aandacht werd besteed aan lasverbindingen — waar roest dikwijls toeslaat. Harsbuffers worden gebruikt op plaatsen waar wrijving kan optreden doordat metaal op metaal komt.

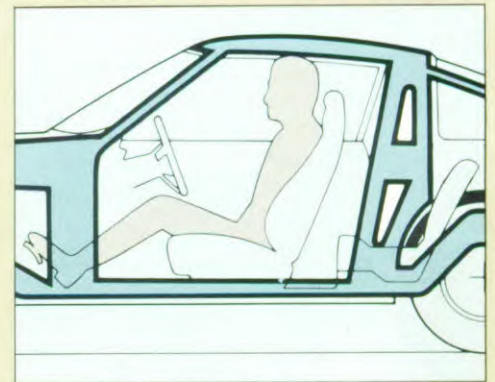


De RX-7 ondergaat een kathodische lakbehandeling: een uiterst effectieve, corrosieverhinderende methode. De wagen doet als kathode dienst, de verf als anode. Hierdoor hecht verf zich tot in de kleinste hoekjes van de carrosserie. De onderdorpels aan de zijkant van de carrosserie en de voorspoiler zijn voorzien van een laag polyvinylchloride om afschilferen door opspattende steentjes tegen te gaan.

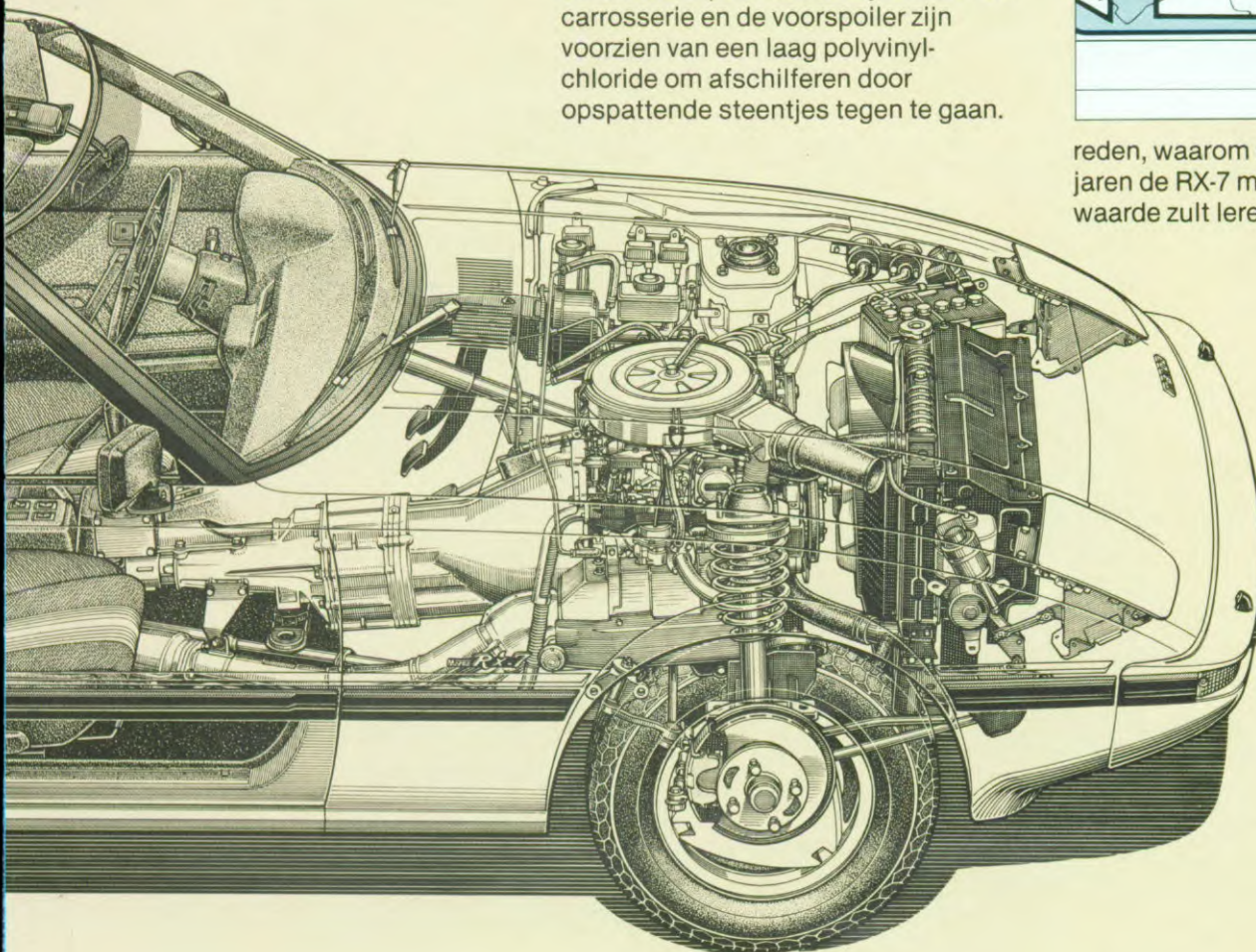
Ingebouwde veiligheid.

Bij de RX-7 betekent kwaliteit veiligheid. Te beginnen met de cockpit die met behulp van een computer is ontworpen om maximale veiligheid te verkrijgen. De brede middenposten zijn dubbelwandig uitgevoerd om de sterkte te vergroten, en hebben extra daksteunen. Deze konstruktie fungeert als een ingebouwde rolstang. Omdat de motor achter de vooras zit, en het Watt-stangenstelsel voor de achteras zit, kunnen het voorste en achterste gedeelte van de RX-7 bij botsingen uitstekend als kreukelzones fungeren.

Kwaliteit van de konstruktie is niet weg te denken bij de RX-7, evenmin als de hoogwaardige techniek van Mazda. Die vormen een afdoende



redenen, waarom u in de lengte van jaren de RX-7 meer en meer naar waarde zult leren schatten.



Uitrusting

Standaard uitrusting Mazda RX-7.

Model DX.

- bumpers met rubber hoekbeschermers
- halogeen koplampen
- 2-snelheden ruitewissers met interval
- 2 buitenspiegels
- zijruit ontwasemingssysteem
- achterraut verwarming
- verlicht stuurslot
- verklikker signaal voor de stand van koplampen
- quartz klokje
- verlichte sigareaansteker
- elektrische ontgrendeling achterklep
- elektrische ontgrendeling benzineklepje
- dag/nacht achteruitkijkspiegel
- make-up spiegel
- voetensteun
- afsluitbaar dashboardkastje met verlichting
- kaartleeslamp
- verwarming/ventilatie systeem
- kunststof stuurwiel
- kuipstoelen voor
- stoffen bekleding
- veiligheidsgordels
- centrale console met armsteun
- deur armsteun
- kaartenvak in portieren
- bagage binders
- bagageruimte verlichting
- Tonneau cover

Model S-DX

Dit model is bovendien uitgerust met:

- aluminium velgen
- hogedruk koplampsproeiers
- achterraut wisser/sproeier
- elektrisch verstelbare buitenspiegels
- elektrisch bedienbare ramen
- achterspoiler

Extra uitrustings mogelijkheden

- open dak
- airconditioning
- radio met elektrische antenne
- cassette recorder

Technische gegevens.

Motor:

type	2-schijfs rotatiemotor
inhoud	2x573 cm ³
compressieverh.	9,4:1
max. vermogen	85 Kw (115 pk) 6000 omw./min.
max. draaimoment	15.5 daNm/4000 omw./min. (14.7 mkg)
carburator	tweetraps, valstroom met 4 venturi's
ontsteking	transistor
brandstof	normale benzine
inhoud tank	55 liter

Overbrenging:

transmissie	handgeschakelde, volledig gesynchroniseerde 5-versnellingsbak
koppeling	enkelvoudige droge diafragma, plaatkoppeling

Overbrengingsverhoudingen:

1ste	3.674
2de	2.217
3de	1.432
4de	1.000
5de	0.825
achterraut	3.542
eindreduktie	3.909

Stuurinrichting

type	kogelkringloop
overbrenging	variabel 17-20:1
draaicirkel	9,6 meter

Wielophanging:

voor	onafhankelijk McPherson met trekstangen en stabilisator
achter	vrijdagende achteras met schroefveren, Wattstangen en stabilisator

Remsysteem:

type	hydraulische, gescheiden remcircuits
wielmaat	5J (DX model) 5½J (S-DX model)
banden	185/70 HR-13 staalgordel radiaal

Afmetingen en gewichten:

wielbasis	2420 mm
spoorbreedte voor	1420 mm
spoorbreedte achter	1400 mm
max. lengte	4320 mm
max. breedte	1670 mm
max. hoogte	1260 mm
grondspeling	155 mm
ledig gewicht	ca. 1045 kg

Prestaties:

max. snelheid	200 km per uur
acceleratie	0 - 100 km/uur in 8,8 sec.
	0 - 400 meter in 16,4 sec.
	0 - 1000 meter in 30,5 sec.



Alle wijzigingen in constructie en/of uitvoering voorbehouden. Ten aanzien van gedetailleerde uitvoeringen en kleur van de verschillende modellen gelden de specificaties in de officiële prijslijst.

Importeur voor Nederland:

Auto Palace - De Binckhorst B.V. Binckhorstlaan 312-322
Correspondentie-adres: Postbus 148 2501 CC Den Haag
tel. 070-855100/855101 telex 31042

Uw Mazda dealer:

AUTOBEDRIJF MISKER B.V.
Odoorneweg 4
7815 TC EMMEN
05910 - 18288