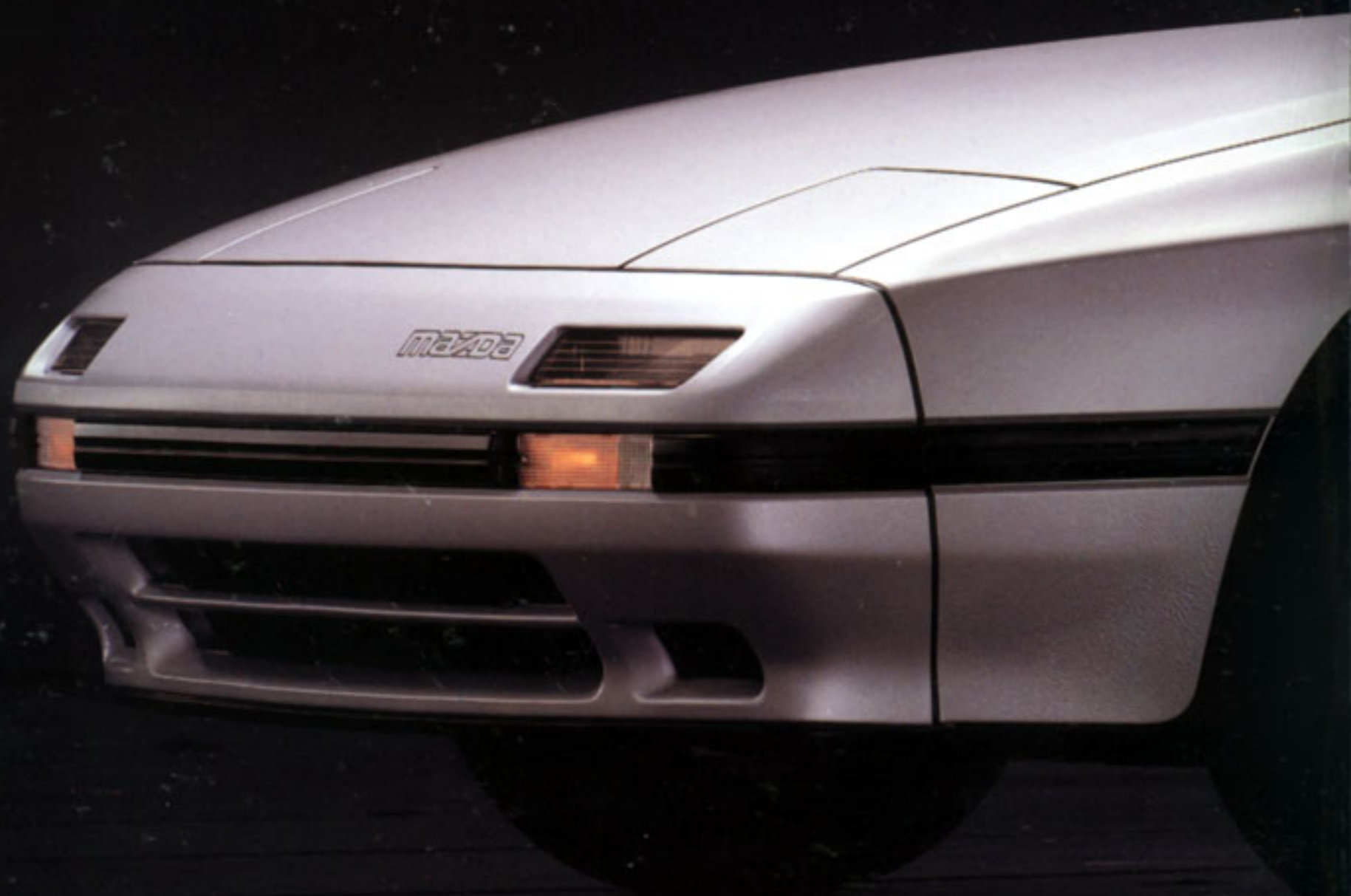
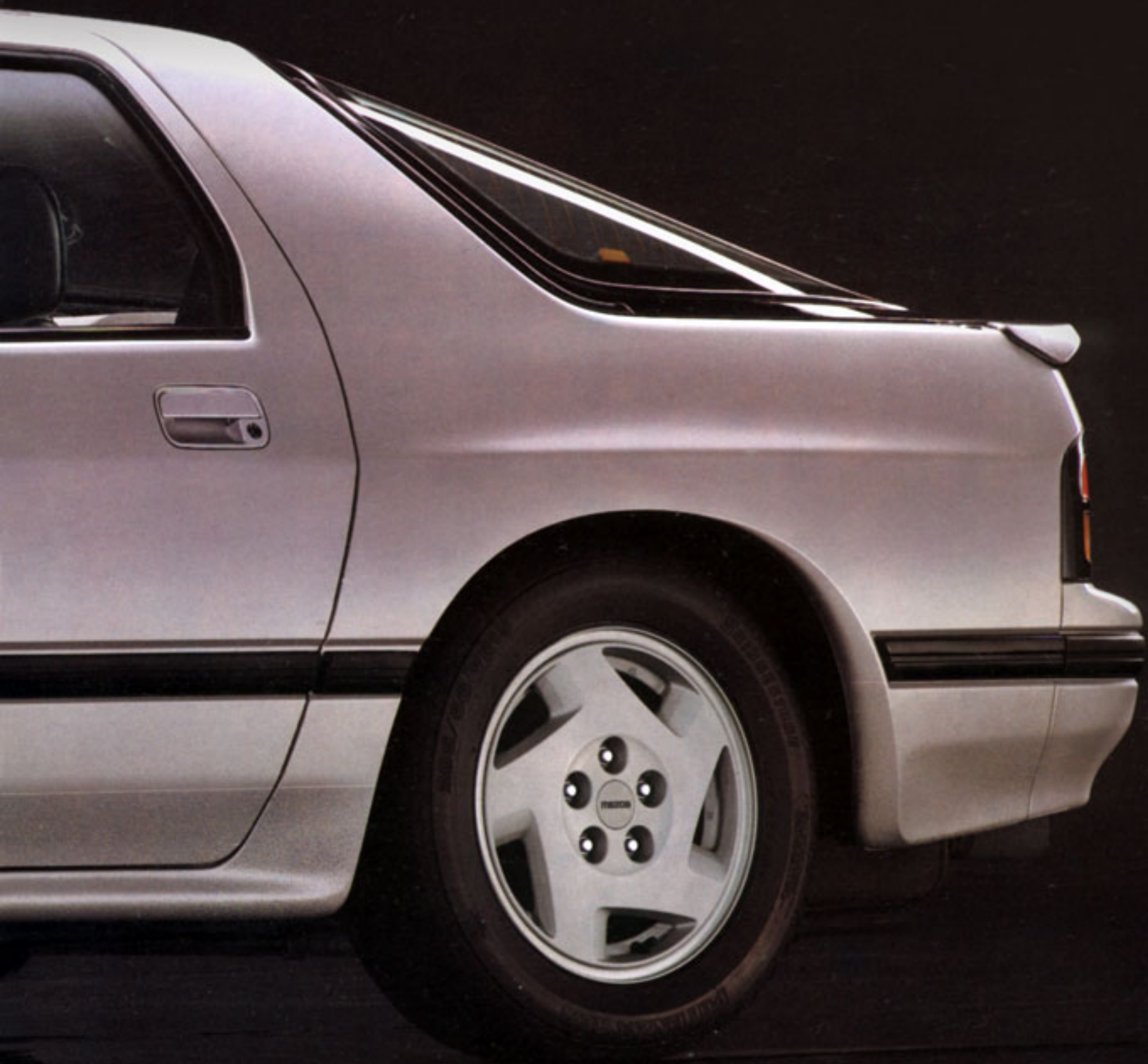


Mazda RX-7









Dans l'Histoire de l'Automobile, la Mazda RX-7 a inscrit son nom comme celui de la première voiture de sport à moteur rotatif.

Mais la RX-7 a aussi gagné son double pari technologique et public, en étant un modèle vendu dans le monde entier, à 500.000 exemplaires et en imposant le moteur rotatif dans les épreuves internationales les plus justement réputées.

Plus un modèle est original et marquant, plus il se doit de ne pas laisser ternir sa gloire par le temps. Chez les ingénieurs Mazda, la sagesse se double du dynamisme.

Il n'était donc pas question de procéder à une simple retouche de style et à quelques aménagements techniques.

Le moment était venu de se remettre entièrement en cause et de repartir à zéro pour créer un nouveau concept de la voiture de sport et, à partir de là, concevoir une nouvelle génération de RX-7, capable d'imposer la référence Mazda dans les années à venir et pour la deuxième fois de suite.

C'est chose faite, voilà la nouvelle Mazda RX-7.

La nouvelle Mazda RX-7 est plus que belle, c'est l'expression la plus vraie, la plus fidèle de l'aérodynamique, de l'équilibre des masses, de la puissance indiscutable et de la totale sécurité que l'on attend d'une voiture de sport aujourd'hui.

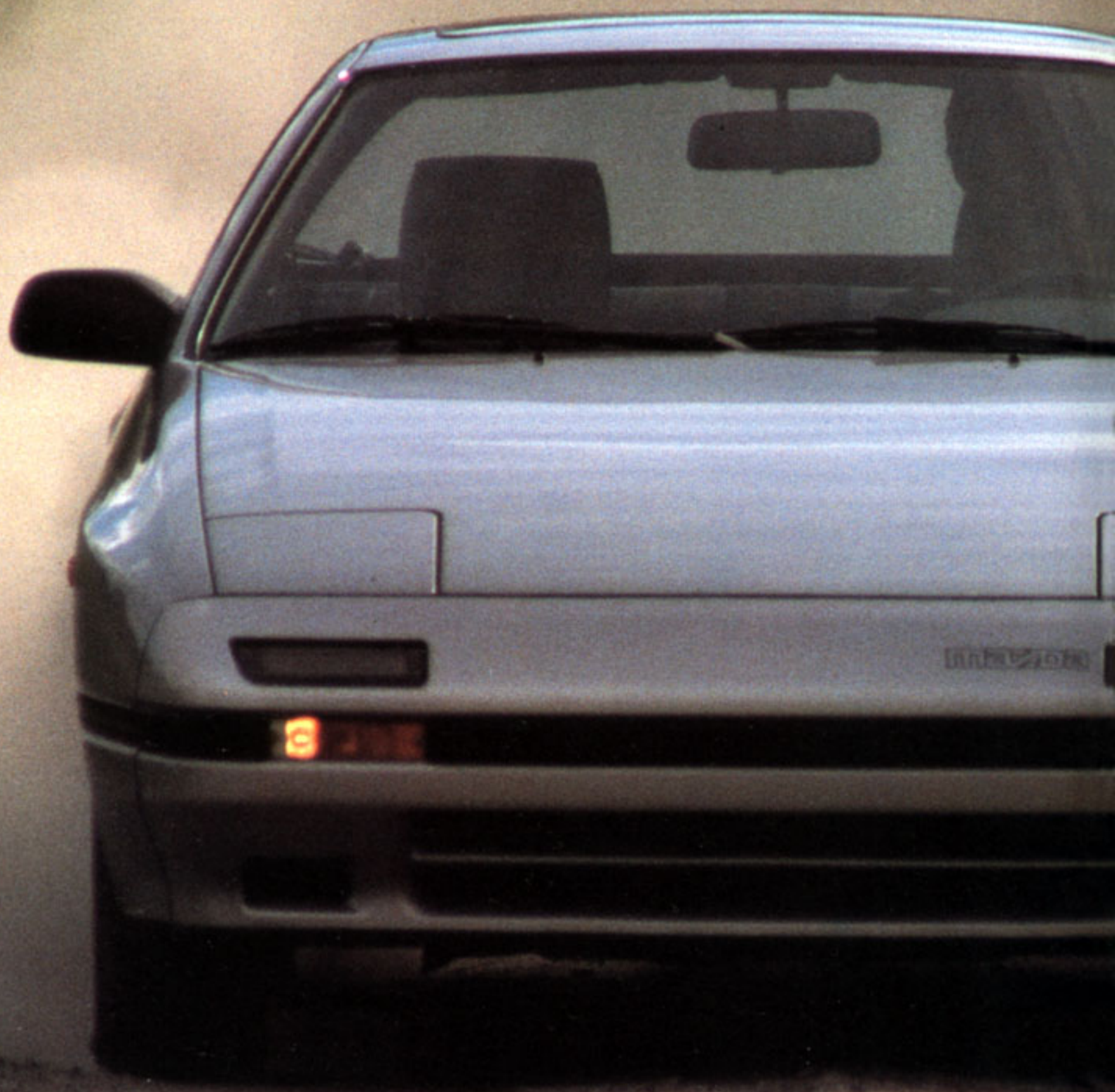
Certes, la nouvelle Mazda RX-7 est chargée de l'expérience acquise. Mais elle est aussi une véritable « vitrine » des découvertes technologiques Mazda, les plus avancées et les plus novatrices. Sa suspension auto-ajustable à moyeu flottant triaxial est un système unique au monde. L'assistance de la direction, sur modèle GLX, est contrôlée par ordinateur. A l'avant, les freins à disque à étriers d'aluminium renferment chacun 4 pistons.

Naturellement, la nouvelle Mazda RX-7 demeure fidèle au moteur rotatif. Mais le moteur de type 13 B qui l'équipe, développe désormais des performances, une nervosité et une souplesse qui consacrent définitivement sa suprématie.

Enfin, si la ligne de la nouvelle Mazda RX-7 évoque un air de famille avec la silhouette de l'ancien modèle, le design actuel ne se présente pas moins comme entièrement différent par la forme et les dimensions.

Car la nouvelle RX-7 apporte une notable augmentation des volumes habitables et utiles, tout en accusant une perte de poids mort, par l'utilisation d'aciers spéciaux et d'aluminium.

Dotée de bien d'autres perfectionnements, essayée sans pitié dans les conditions les plus difficiles, la nouvelle RX-7 est le nouvel étalon de la conduite sportive à un niveau insoupçonné de raffinement technologique et de plaisir.



Contact. Le nouveau moteur rotatif 13 B à injection électronique, gronde sourdement de ses 150 ch. Une merveille technologique, toute en muscles et en souplesse, prête à brûler l'asphalte derrière vous et à vous faire découvrir une nouvelle dimension de la conduite sportive.



RX-7 GLX Super Spécial



Virages. C'est la certitude absolue, la joie sans mélange d'une mécanique qui répond parfaitement. Un comportement routier irréprochable, exceptionnel. La RX-7 exécute vos 4 volontés, de ses 4 roues « collées » à la route. L'inoubliable et rare sensation de faire corps avec une voiture.



Perfection. Le dessin de la nouvelle Mazda RX-7 concilie les plus hautes exigences de l'esthétique et de l'aérodynamique, pour le plaisir de l'œil et celui de la conduite. C'est l'aboutissement d'une double recherche d'absolu pour que votre satisfaction soit totale.

Un design musclé

RX-7. Une forme idéale dessinée autour d'une mécanique d'exception. Léger, compact et de faible encombrement, le moteur rotatif est placé judicieusement derrière l'essieu avant, permettant ainsi d'effiler la proue et de réduire les coefficients de traînée et de portance à l'avant. Effilé lui aussi à l'extrême, le bouclier avant est à pare-chocs, becquet et fenêtres d'appel de phares intégrés. Le capot, d'une seule surface lisse, monte progressivement vers le pare-brise affleurant, incliné à 64° . La vaste vitre arrière, inclinée à $18,5^\circ$, est à double courbure : convexe au sommet et concave en la partie qui se fond au coffre. L'arrière, haut et court, est taillé d'une seule pièce avec blocs optiques et pare-chocs inclus dans la masse. L'essuie-glace arrière, en option, reste vertical en position de repos offrant ainsi moins de résistance à l'air. Les chiffres confirment l'impression. La nouvelle Mazda RX-7 présente un CX de 0,32 qui tombe à 0,30 lorsque la voiture est équipée du Kit d'accessoires aérodynamiques.



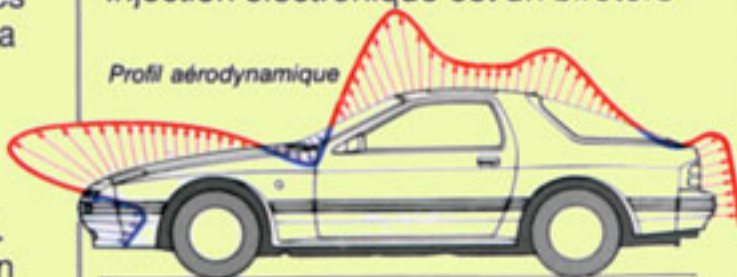
Les avantages du rotatif

Le moteur rotatif comporte beaucoup moins de pièces en mouvement qu'un moteur classique. Son fonctionnement est ainsi plus fiable. A puissance égale, le rotatif est aussi moins volumineux et plus léger. Tous ces avantages ont été encore poussés plus loin sur le nouveau moteur équipant la RX-7 en lui conférant une puissance disponible et un couple élevé et constant sur toute la plage des régimes. D'où des accélérations aussi brillantes que progressives.

Le 13 B à injection électronique

Le nouveau moteur rotatif 13 B à injection électronique est un birotors

Profil aérodynamique



de 653 cm^3 de cylindrée chacun. Il développe 150 ch ECE avec un couple de $18,2 \text{ kg/m}$ à 3000 tr/mn. C'est l'aboutissement de plus de 20 ans de recherches et le fruit d'un développement technologique jamais égalé en motorisation.

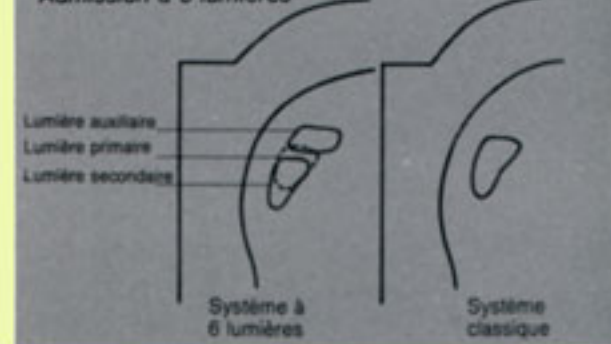
Admission d'air

L'augmentation de la puissance et du couple est principalement due à une étude poussée de l'admission d'air. L'une des deux innovations de ce système est l'admission à six lumières qui permet un calage variable faisant appel à une lumière principale, une lumière secondaire et une lumière auxiliaire, assurant l'échelonnement de l'admission.

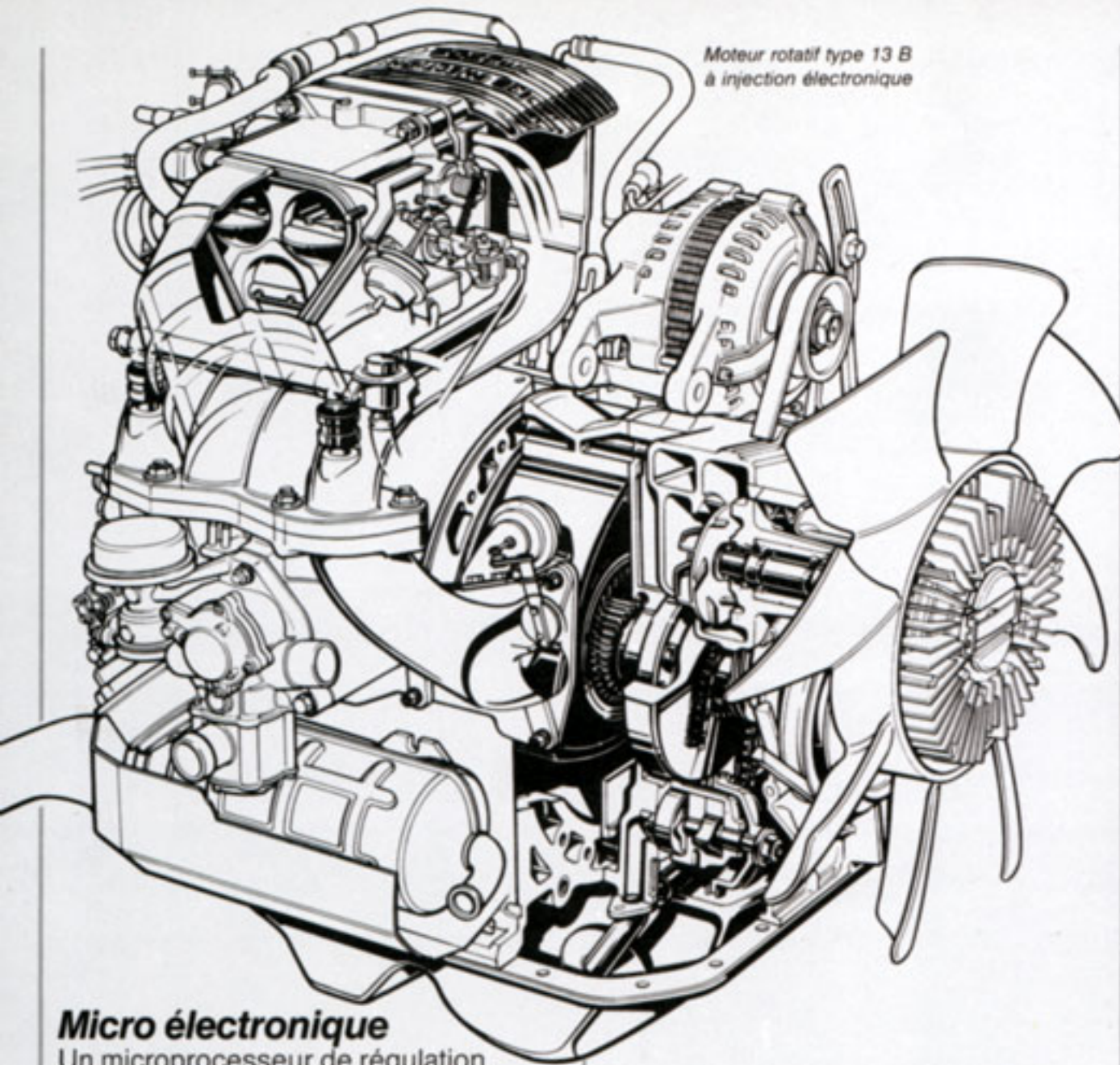
Lorsque l'on passe des bas et moyens régimes aux hauts régimes, la puissance délivrée réelle se situe au sommet linéaire des trois diagrammes de couple. Le couple maximum reste donc très linéaire. Le système d'admission à effet dynamique, l'autre innovation qui complète l'admission à six lumières, utilise le phénomène de pulsation rapide de l'air, propre aux moteurs rotatifs, permettant ainsi une action réciproque sur les différentes lumières du cycle d'admission. Une onde de compression, allant d'une lumière d'admission à l'autre, est engendrée à la fois par l'effet de rebond de l'air d'admission venant se heurter à la lumière en cours de fermeture et par la ruée en arrière des gaz d'échappement haute pression au moment même où la lumière s'ouvre.

Les trois séries de lumières d'admission opposées du carter de rotor permettent de tripler cet effet par échelons. Sur la nouvelle RX-7, ce système a été redessiné, en arrondissant la cavité interne de la chambre de manière à renforcer l'effet de cette force antagoniste. Cet effet, qui se produit à cadence très élevée, équivaut à une suralimentation naturelle.

Admission à 6 lumières



Moteur rotatif type 13 B
à injection électronique



Micro électronique

Un microprocesseur de régulation intégrale à 8 bits, d'une capacité de 8 K octets, intègre les différentes fonctions du moteur.

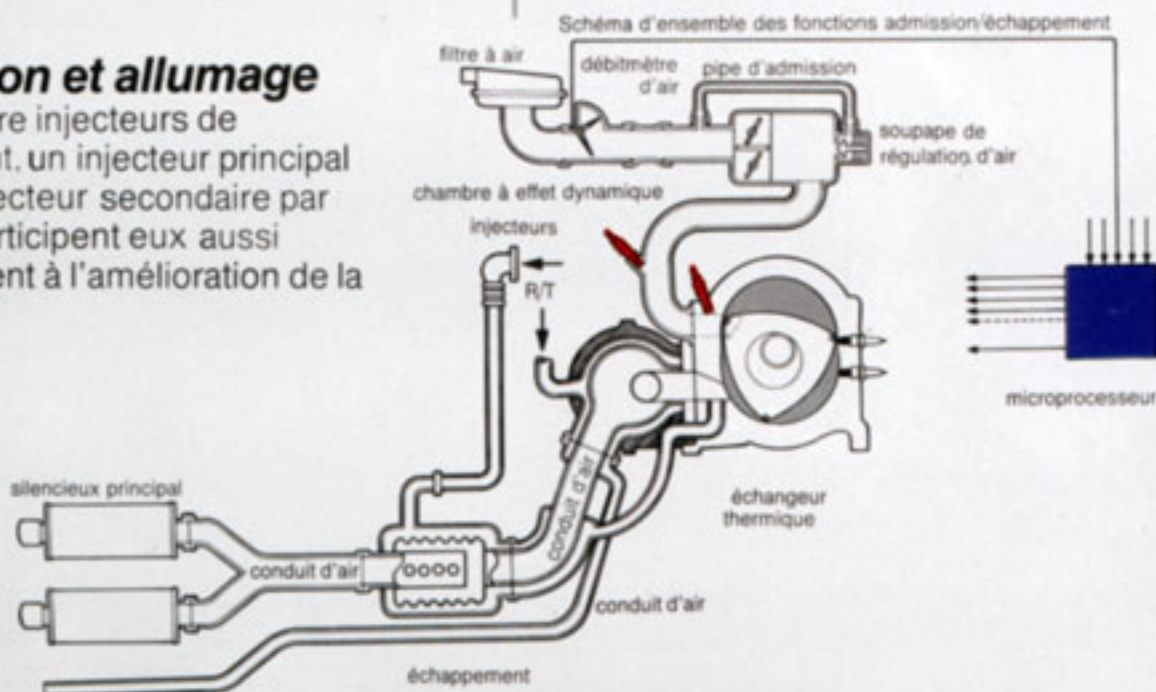
Le microprocesseur établit en permanence et instantanément les correspondances entre les indications des capteurs et les paramètres de fonctionnement afin de gérer directement : l'injection de carburant, et le régime de ralenti. Le réglage et l'amélioration de l'efficacité de ces différentes fonctions dotent le moteur 13 B à injection électronique d'une combustion plus complète, d'une consommation réduite et d'un ralenti régulier.

Injection et allumage

Les quatre injecteurs de carburant, un injecteur principal et un injecteur secondaire par rotor, participent eux aussi activement à l'amélioration de la

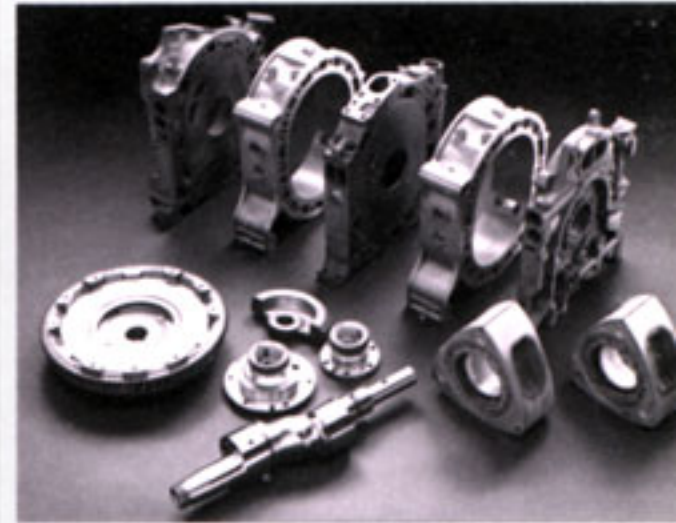
combustion. Les injecteurs principaux assurent le dosage et l'injection semi-directe de carburant pulsé au niveau des lumières d'admission principales, garantissant une consommation économique en utilisation normale.

Lorsque le régime et la charge du moteur augmentent, les injecteurs secondaires se déclenchent pour livrer du carburant pulsé dans le collecteur d'admission, dotant ainsi le moteur de toute la puissance nécessaire.



Echappement

Les lumières d'échappement rapportées à chambres multiples et le double circuit d'échappement assurent un parfait silence de fonctionnement. Les lumières d'échappement rapportées à chambres multiples produisent un effet échelonné qui amoindrit la violence de l'expulsion des gaz d'échappement tandis que le double silencieux réduit la contrepression de l'échappement, contribuant ainsi à un meilleur rendement du moteur.

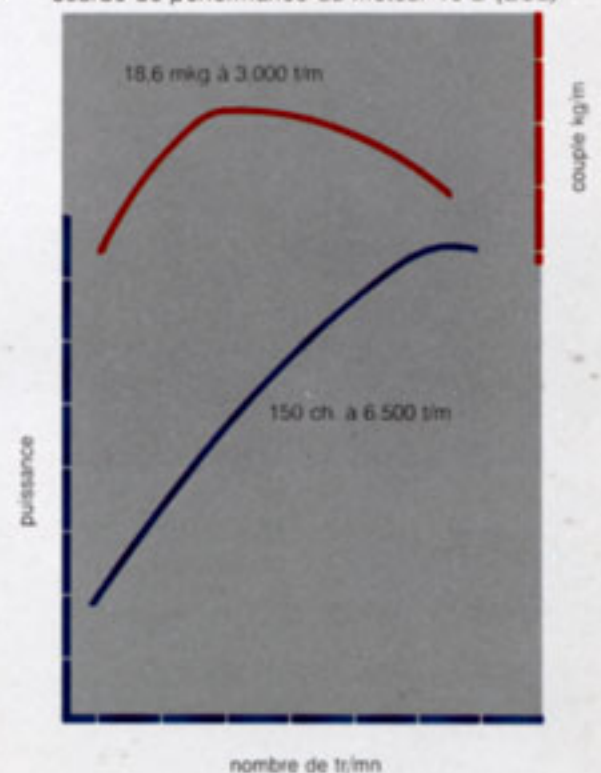


Pièces principales du moteur 13 B

Fiabilité accrue

Les joints de sommet de rotor ont été redessinés pour être affinés, et sont maintenant du type fragmenté. Ils contribuent à augmenter l'étanchéité et à diminuer la résistance mécanique au frottement, en améliorant ainsi les reprises et la consommation. La réduction de la capacité des chemises permet une montée en température de 20 % plus rapide. Par ailleurs, grâce à un système de clapet thermique, la circulation d'huile ne s'effectue à plein que lorsque le moteur est chaud, supprimant ainsi tout refroidissement excessif.

courbe de performance du moteur 13 B (ECE)



Châssis et équilibre des masses

Pour optimiser la stabilité en ligne droite et la tenue en virage, le châssis et la suspension doivent parfaitement résister aux différentes forces qui s'exercent dans les conditions de roulage. En conséquence, la structure monocoque de la nouvelle RX-7 a été conçue particulièrement robuste pour assurer l'interaction nécessaire avec le temps de réaction de la suspension. Par ailleurs, un emploi de matériaux légers,

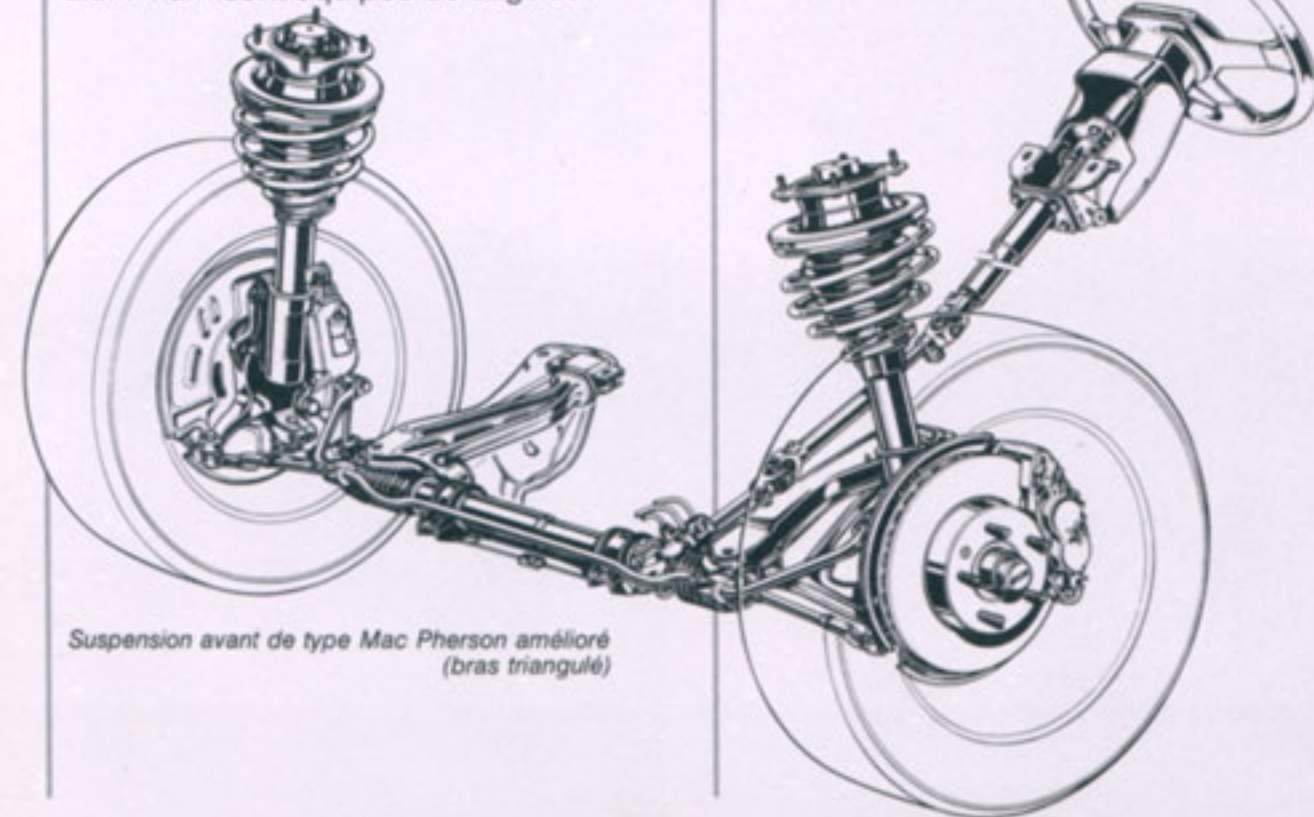


Éléments de châssis en aluminium

pour la suspension notamment, a permis de réduire le poids non suspendu.

L'intégrité de la structure permet une conduite précise à haute vitesse et une sûre maîtrise du revêtement routier. Le choix d'un moteur rotatif compact a permis de le positionner derrière l'essieu avant, pour une répartition des masses quasi parfaite. Celle-ci étant de 49,7 à l'avant et 50,3 à l'arrière, les efforts de roulement sont donc parfaitement équilibrés.

La suspension avant comporte un triangle unique et une jambe amortisseuse Mac Pherson modifiée. Opposant une résistance élevée aux efforts latéraux, les triangles en aluminium sont équipés de bagues

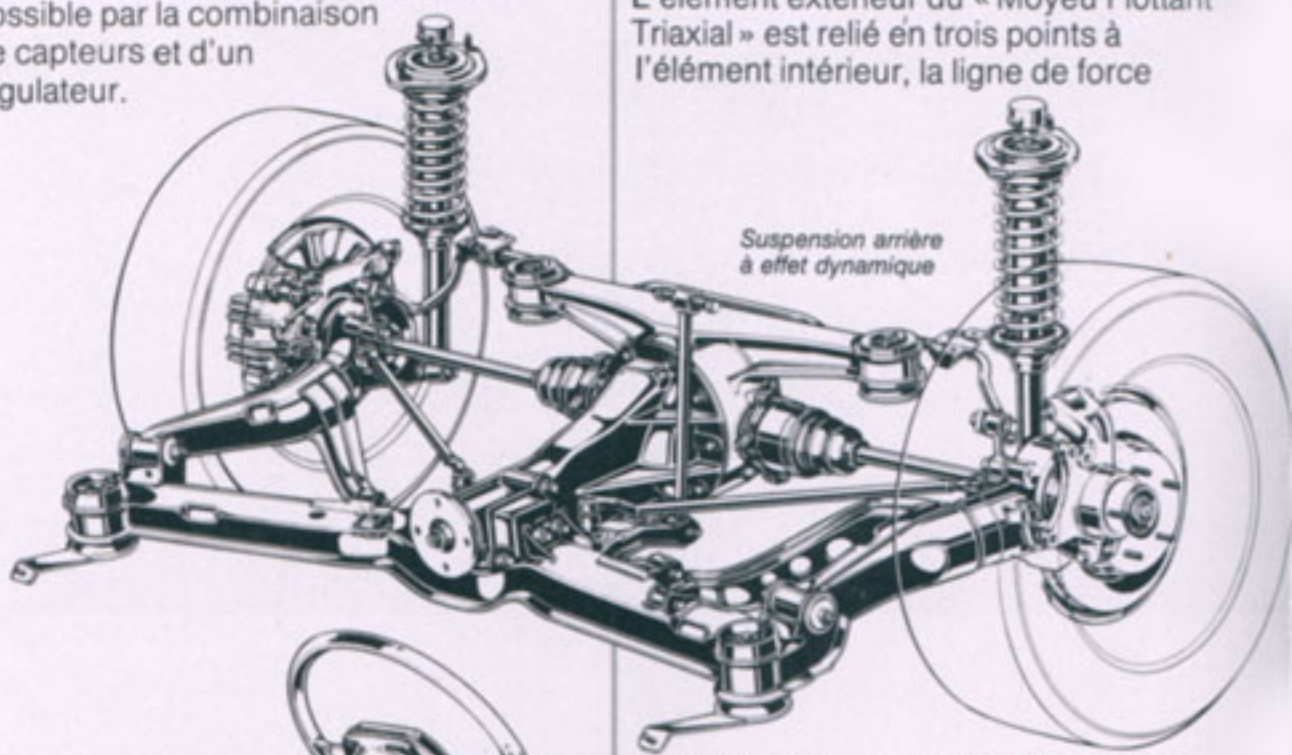


Suspension avant de type Mac Pherson améliorée (bras triangulé)

mixtes à leurs deux extrémités pour empêcher tout mouvement de déstabilisation de roues. Une autre caractéristique consiste en un montage incliné vers l'avant des articulations de triangles qui assurent en plus un effet anti-plongée.

Une direction assistée par ordinateur

La direction à crémaillère d'une conception toute nouvelle présente deux caractéristiques spécifiques : douceur et maniabilité à basse et moyenne vitesse et tenue de cap rigoureuse à haute vitesse. Le dessin des roulements à faible friction du pivot de direction permet un engrènement du pignon et de la crémaillère sous un puissant ressort de pression. La partie centrale de la crémaillère est plus épaisse avec un léger renflement permettant une plus forte pression du ressort et renforce ainsi la fermeté en ligne droite. La direction assistée par ordinateur se raffermi à grande vitesse et en virages serrés. Ceci est rendu possible par la combinaison de capteurs et d'un régulateur.



Suspension arrière à effet dynamique

L'ampleur de l'assistance est modulée de manière à transmettre une sensation ferme et directe au volant en conduite rapide et à réagir correctement aux variations de résistance et de rugosité du revêtement routier. En réaction à l'accélération latérale élevée liée à un braquage énergique, par exemple, l'assistance se réduit afin que le conducteur prévoit et sente bien les limites en virages.

Un système de suspension à guidage dynamique

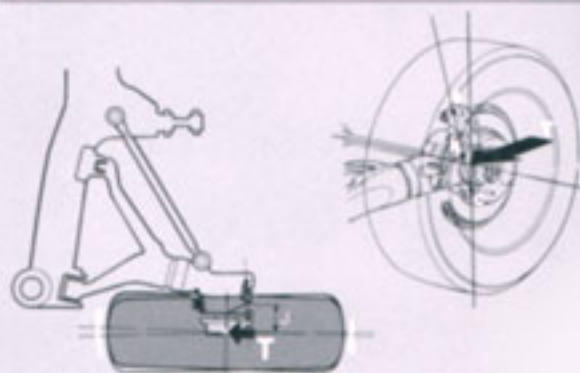
Pour la suspension arrière, en partant du principe que le contrôle actif du pincement constituait la clef de la stabilité, nous sommes parvenus à dessiner un mécanisme totalement nouveau basé sur le principe de la suspension à roue tirée par triangle oblique. Dénommé « Système de Suspension à Guidage Dynamique », son secret réside dans le mécanisme exclusif du moyeu flottant triaxial.

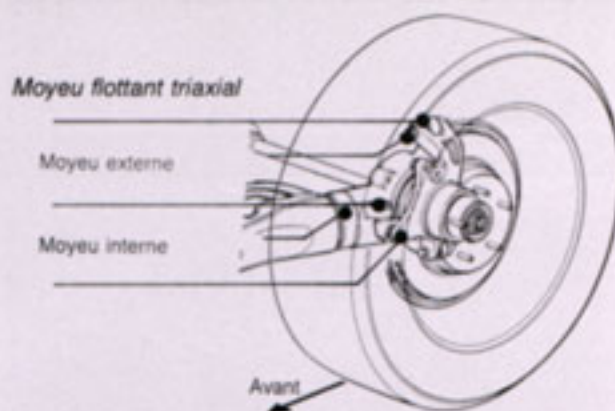
Le moyeu flottant triaxial

L'élément extérieur du « Moyeu Flottant Triaxial » est relié en trois points à l'élément intérieur, la ligne de force

étant décalée par rapport à l'axe de la roue. La structure intérieure du moyeu flottant triaxial, qui fait partie intégrante du bras tiré est reliée à son élément extérieur par une articulation à rotule fixe et deux bagues en caoutchouc (C + A et B). Doté d'un niveau de souplesse déterminé, l'élément

Pincement à l'accélération





extérieur du moyeu flottant triaxial est maintenu de façon à pouvoir pivoter et tourner autour de l'articulation C. L'axe d'un pivot de fusée imaginaire se prolongeant jusqu'à la route est ainsi formé sur un plan vertical passant par l'articulation C. Ceci constitue la géométrie de base qui confère à la nouvelle RX-7 une stabilité accrue, en procédant au pincement des roues arrière dès qu'une force, provenant par exemple d'un freinage, leur est appliquée, contribuant ainsi à la stabilité de conduite.

La maîtrise de l'épingle à cheveux

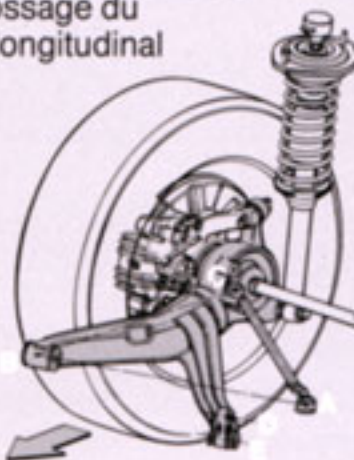
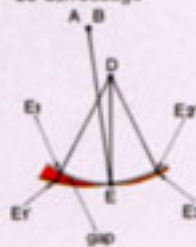
Une voiture de sport doit également pouvoir faire preuve d'une extrême agilité en virage, ce qui exige une légère ouverture des roues arrière. Virages serrés ou brusque changement de direction, provoquent d'abord une ouverture puis un nouveau pincement des roues, grâce au système de suspension à guidage dynamique. Ce qui permet à la RX-7 de tenir parfaitement son cap, en toutes circonstances. Le secret réside dans la conception révolutionnaire de la bague B, laquelle est préchargée pour se bloquer et empêcher tout décalage du

Moyeu Flottant Triaxial jusqu'à ce que les forces latérales atteignent une valeur de 0,4 à 0,5 G. En début de virage, la roue arrière extérieure se comporte en fonction de l'élasticité naturelle des bagues de triangle et s'ouvre légèrement, ce qui provoque un accroissement de l'agilité du véhicule. Lorsque les forces latérales sont devenues suffisamment importantes pour vaincre la force de blocage de la bague B, celle-ci peut fléchir et le pincement induit sur la géométrie décentrée du moyeu flottant triaxial peut commencer à s'exercer, permettant une stabilité accrue. Le pneu passe alors d'une ouverture en début de virage à un pincement plus avant dans le virage. Les roues arrière ne sont plus un élément passif de la direction, elles sont devenues un élément inter-réactif essentiel. Lors d'un changement de voie, par exemple, l'arrière de la voiture ne survire pas. La RX-7 semble au contraire « faire un pas » de côté. On peut observer le même mouvement, les roues arrière agissant de concert avec les roues avant, dans les virages en S.

Contrôle du carrossage

Le système de suspension à guidage dynamique comporte une innovation qui confère un excellent contact pneus/route, même sur revêtement difficile. Nous avons ajouté un bras de contrôle supplémentaire avec une barre au système traditionnel à roue tirée par triangle oblique, afin de séparer le contrôle du carrossage du positionnement longitudinal de la roue.

Mécanisme de contrôle de carrossage



Géométrie désaxée de contrôle de carrossage

Le bras triangulé est monté incliné vers le bas de la caisse à l'articulation E et relié vers le haut à l'articulation D qui est montée sur la caisse. La géométrie de ce montage permet à l'articulation E d'évoluer à la fois autour du point fixe D et de l'axe B et C, l'angle en C absorbant le changement. Les pneus conservent donc toujours un angle idéal par rapport à la route.

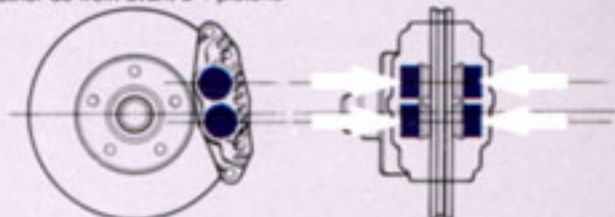
La suspension auto-ajustable

Pour que la nouvelle RX-7 ait une tenue de route encore plus exemplaire, Mazda l'a dotée de sa suspension auto-ajustable. L'amortissement à contrôle électronique assure en plus les fonctions d'un système anti-cabrage, anti-plongée et anti-roulis. On ajoutera que deux modes de réglage, Normal et Sport, sont disponibles selon la préférence du conducteur, déterminant un comportement routier exactement adapté à la vitesse du véhicule, à l'état de la route et au niveau de pilotage.

Le freinage

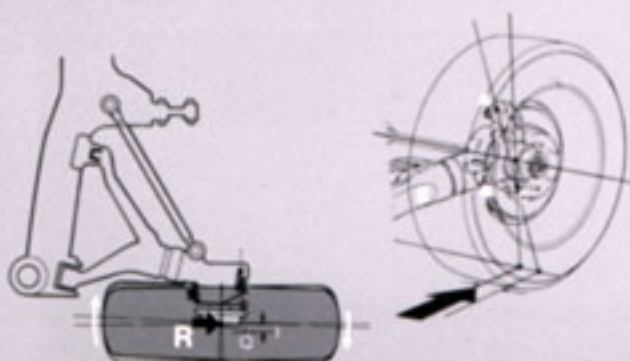
On ne s'est pas contenté d'équiper les

Etrier de frein avant à 4 pistons

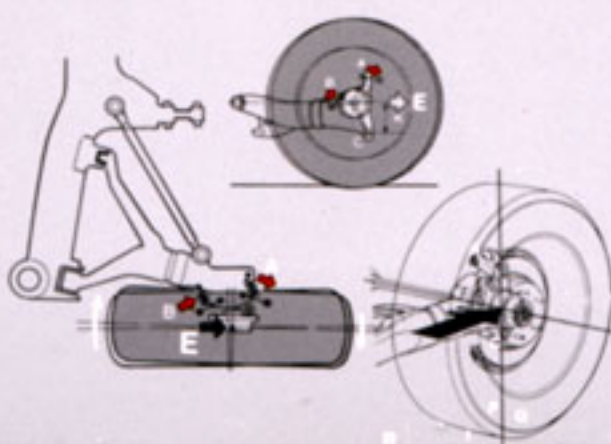


quatre roues de la RX-7 de freins à disque ventilés : on a monté sur les roues avant des freins à disque à étrier fixe à quatre pistons. Ce qui ne se rencontre habituellement, que sur les voitures de course. Ils permettent une pression plus uniforme et l'adoption d'une plaquette de dimension supérieure à celle qui équipe les modèles à un ou deux pistons. Insensibles au « fading », ces disques à quatre pistons produisent une sensation sûre à la pédale et les distances d'arrêt les plus courtes possibles. L'étrier aluminium contribue également à la réduction du poids non suspendu.

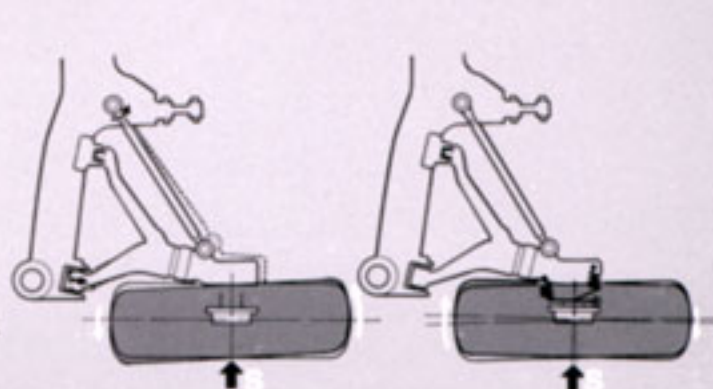
Pincement au freinage



Pincement en frein moteur



Ouverture → pincement en virage $G < 0,4$ $G > 0,5$ G





Pilotage. L'espace fonctionnel et luxueux où se rencontre l'homme
et la machine. Un lieu réservé, privilégié.
Un seul geste, un seul regard suffisent.
Tous les éléments de commande sont au bout des doigts.
Tous les instruments du contrôle sont sous les yeux.
La bête de race est à vous, attentive et docile.



1:00

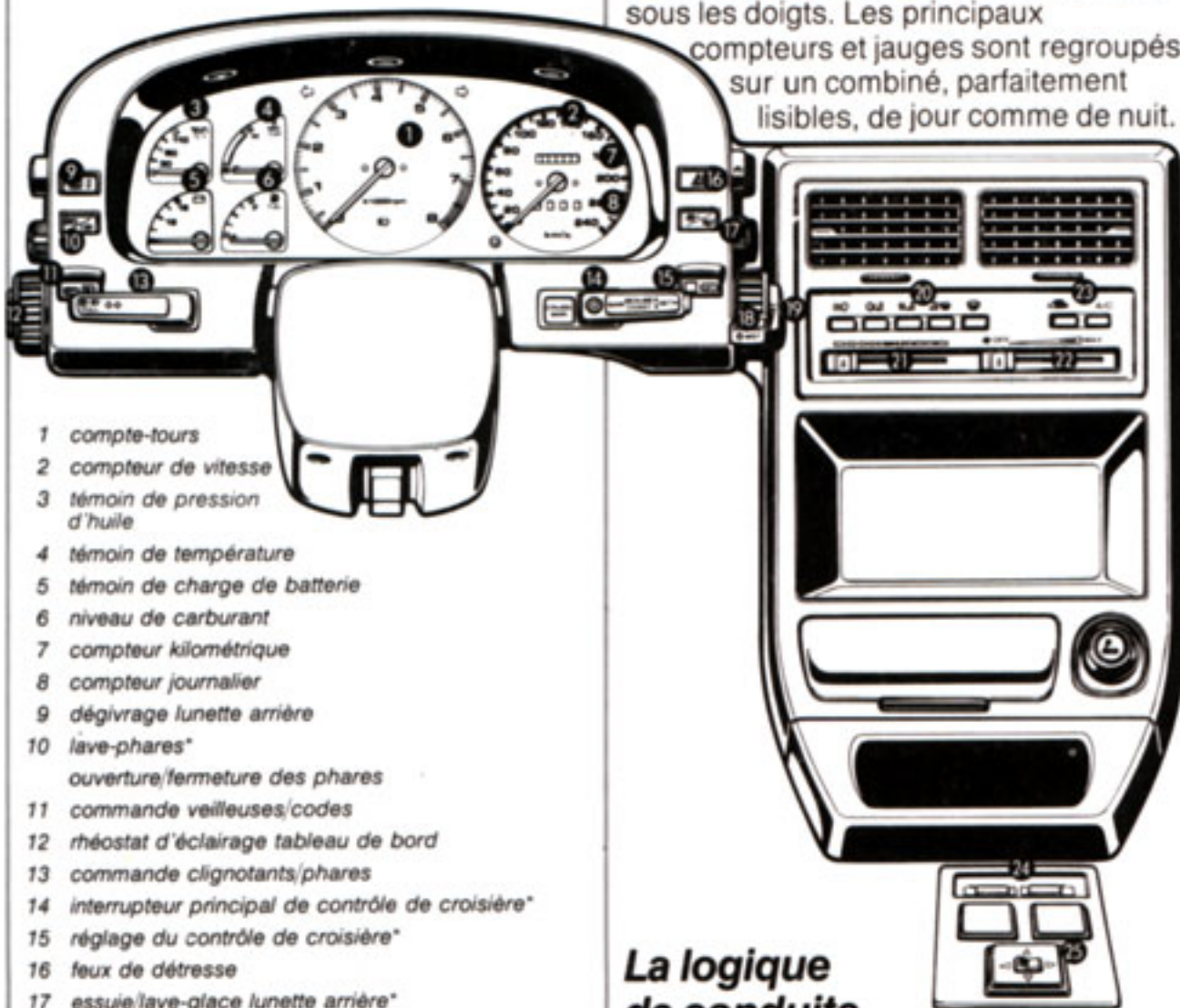
EO OIL M J P

OFF MAX

Le versatilibox Super est commercialisée en France équipée en série des équipements suivants :
- direction de cradelle
- air conditionné
- catalyseur à trois voies par pot

Un poste de pilotage

L'habitacle d'une voiture de sport est d'abord l'endroit où le conducteur et sa machine se rencontrent. C'est dans cet espace que doivent s'exprimer l'interaction dynamique et les sensationnelles capacités de la nouvelle RX-7. Aussi avons-nous créé un monde à la fois fonctionnel et séduisant qui assure la parfaite unité de l'homme et de la machine.



- 1 compte-tours
- 2 compteur de vitesse
- 3 témoin de pression d'huile
- 4 témoin de température
- 5 témoin de charge de batterie
- 6 niveau de carburant
- 7 compteur kilométrique
- 8 compteur journalier
- 9 dégivrage lunette arrière
- 10 lave-phares*
- ouverture/fermeture des phares
- 11 commande veilleuses/codes
- 12 rhéostat d'éclairage tableau de bord
- 13 commande clignotants/phares
- 14 interrupteur principal de contrôle de croisière*
- 15 réglage du contrôle de croisière*
- 16 feux de détresse
- 17 essuie-lave-glace lunette arrière*
- 18 essuie-glace
- essuie-glace intermittent réglable
- 19 lave-glace
- 20 réglage des points de ventilation
- 21 réglage de la température
- 22 réglage de la vitesse de ventilation
- 23 air conditionné*
- 24 réglage de la suspension auto-ajustable*
- 25 réglage électrique des rétroviseurs extérieurs*

* Sur RX 7 GLX Super Spécial uniquement

Remarque importante: pour vérifier la disponibilité de ces équipements selon les versions, veuillez consulter le tableau des équipements à la fin de ce catalogue.

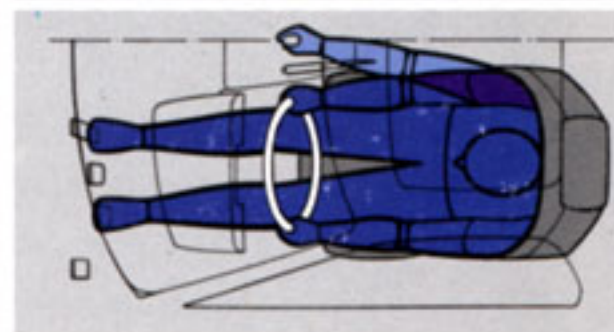
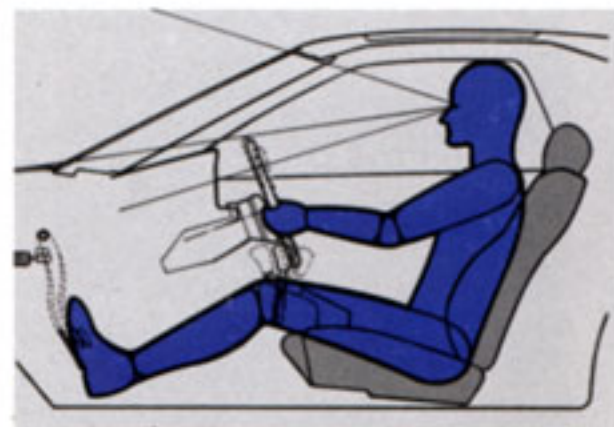
Des informations très lisibles

Prenez par exemple la planche de bord moulée: elle s'incurve des deux côtés et s'intègre aux panneaux de portières, donnant au conducteur le sentiment d'être parfaitement enveloppé. Le tableau des instruments, en forme de T, a été conçu de façon logique, avec des indicateurs fonctionnels et des commandes qui tombent naturellement sous les doigts. Les principaux compteurs et jauges sont regroupés sur un combiné, parfaitement lisibles, de jour comme de nuit.

La logique de conduite

Le volant, légèrement décentré, permet de mieux voir le compte-tours et l'indicateur de vitesse de grande dimension. Tous deux sont à cadran circulaire et à aiguille, à graduations orangées, très lisibles. Le combiné permet de manœuvrer du bout du doigt de nombreuses commandes sans lâcher le volant. La proximité, la forme et la taille des commandes diffèrent, de façon logique, permettant de les manœuvrer en toute sécurité sans même les regarder. Le commutateur des feux de détresse est monté sur la planche de bord côté passager afin d'être d'un accès facile à la fois pour celui-ci et pour le conducteur. Le robuste levier de vitesses à course

perpendiculaire permet des changements de rapports plus précis. Les pédales sont disposées de façon ergonomique. Les manœuvres talon-pointe s'exécutent en douceur et l'on dispose d'un repose pied judicieusement placé.



Des sièges baquet

La vocation de la nouvelle RX-7 se concrétise également dans les sièges baquet. Avec un maintien au niveau des hanches et un support lombaire renforcé, le siège baquet profond assure un maintien ferme et complet, pour les styles de conduite les plus exigeants, et donne également au conducteur l'impression qu'il fait véritablement partie de la machine. Le rembourrage du siège procure une sensation de douceur tandis que les ressorts confèrent à l'assise la fermeté nécessaire.

De par sa conception, ce siège permet un meilleur maintien dès que l'accélération latérale s'accroît, lorsque l'on négocie des virages serrés.



Les sièges avant, baquets, sont à appuie-tête séparé sur RX-7 GLX Super Spécial seulement.





Intérieur. Tout ici n'est qu'harmonies subtiles, matériaux nobles et lignes pures.

Tout ici n'est que confort du corps et de l'esprit, pour un plaisir complet, total... Jusqu'au luxe suprême d'une irréprochable finition dans les moindres détails.



La version GLX Super Spécial commercialisée en France comporte en série les équipements suivants :

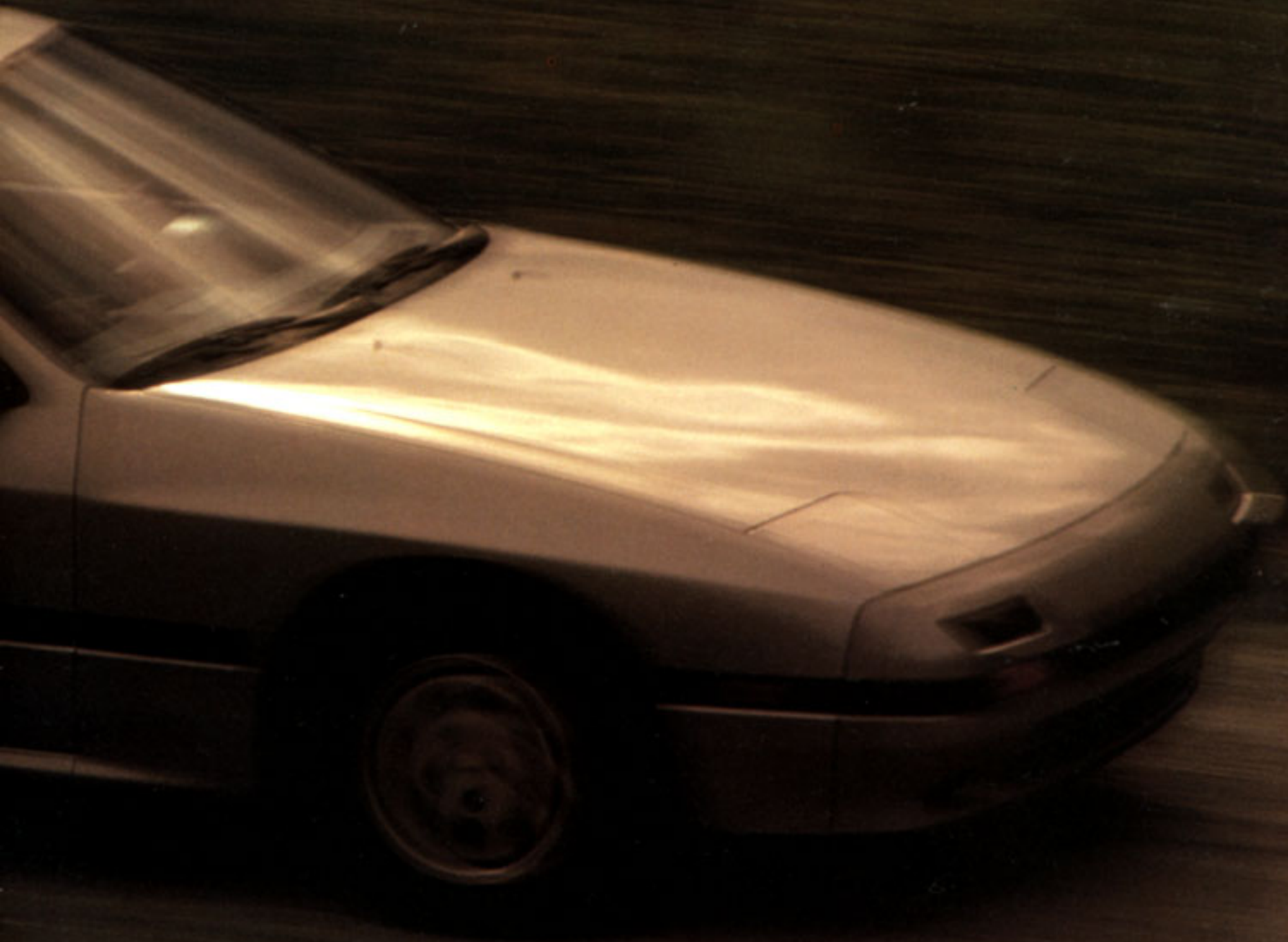
- contrôle de croisière
- air conditionné
- garniture des sièges et garniture intérieure partielle des portes en cuir



Exception. La nouvelle Mazda RX-7 n'est pas — et ne sera jamais — une voiture comme les autres.

Ses innovations technologiques et ses performances lui réservent une place dans la grande histoire de l'automobile.

Et ceux à qui elle est destinée, ne sont pas des conducteurs comme les autres.



La version GLX Super Spécial commercialisée en France comporte en série des jantes aluminium.

EQUIPEMENTS

	LX	GLX Super Special
EXTERIEUR		
— Pneumatiques 205/60 VR 15	●	●
— Jantes acier avec capuchon de moyeu	●	—
— Jantes aluminium	—	●
— Projecteurs halogènes	●	●
— Lave-phares	—	●
— Pare-brise feuilleté et teinté	●	●
— Essuie-glace intermittent à fréquence réglable	●	●
— Lunette arrière thermique	●	●
— Essuie et lave-glace arrière	—	●
— Protections latérales	●	●
— Protection PVC et anticorrosion de bas de caisse	●	●
— Kit aérodynamique de bas de caisse	—	●
— Retroviseurs extérieurs	●	—
● à commande intérieure manuelle	—	●
● à commande électrique	—	●
— Toit ouvrant électrique	—	●
— Becquet arrière (Noir)	—	●
— Commande intérieure d'ouverture de la trappe à essence	●	●
— Commande intérieure d'ouverture de la malle arrière	●	●
INTERIEUR		
— Volant en uréthane	●	—
— Volant gainé de cuir	—	●

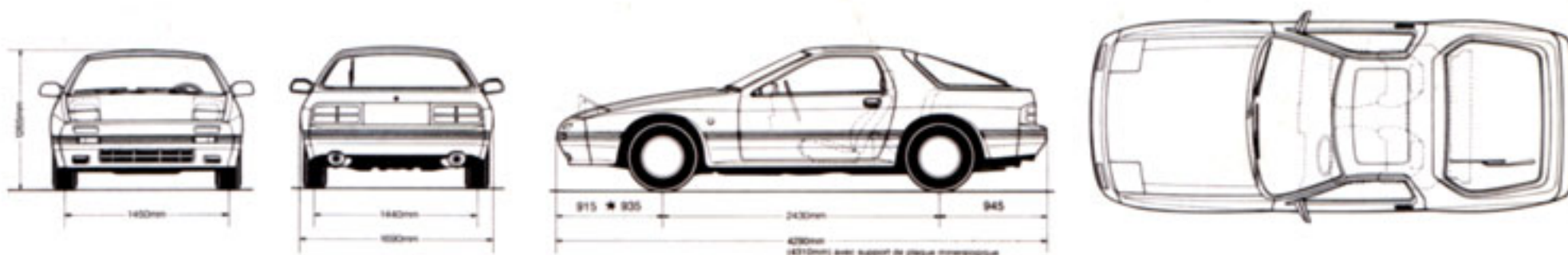


— Colonne de direction ajustable		•
— Direction assistée	—	•
— Compteurs analogiques	•	•
— Compte-tours	•	•
— Montre digitale	•	•
— Contrôle de croisière	—	•
— Allume-cigare lumineux	•	•
— Eclairage temporisé serrure de portière et serrure de contact	—	•
— Eclairage de bas de portes	—	•
— Boîte à gants avec serrure et éclairage	•	•
— Vide-poches central avec accoudoir	•	•
— Plafonnier avec spot	•	•
— Vide-poches et accoudoir de portières	—	•
— Garniture des sièges et des portes en velours	•	—
— Garniture des sièges et des portes en cuir	—	•
— Appuie-tête incorporés fixes	•	—
— Appuie-tête séparés et réglables	—	•
— Siège conducteur avec support lombaire	—	•
— Sièges arrière rabattables	•	•
— Ceintures de sécurité AV et AR à enrouleur	•	•
— Air conditionné	—	•
— Moquette au sol	•	•
— Repose-pied gauche conducteur	•	•
— Eclairage du coffre	•	•
— Lève-glaces électriques	—	•

RX 7 GLX Super Spécial.
Le modèle commercialisé en France comporte également en série un essuie-lave-glace arrière.



DIMENSIONS



CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

Dimensions et poids	Longueur 4 290 mm, largeur 1 690 mm, empattement 2 430 mm, voie : avant 1 450 mm - arrière 1 440 mm, poids à vide 1 205 kg
Moteur	Type 13 B. 2 rotors, cylindrée 654 cc × 2. Taux de compression 9,4/1. Puissance maximum 150 CH/6 500 tr/mn (ECE). Couple maximum 18,2 kg/m à 3 000 tr/mn (ECE)
Alimentation	Injection électronique Pompe à essence électrique. Capacité d'huile moteur 5,8 l. Capacité du circuit de refroidissement 8,7 l Filtre à air sec. Allumage électronique, bougies à 4 électrodes Batterie 12 V 50 A Capacité du réservoir de carburant 63 litres
Transmission	Manuelle 5 vitesses Rapports 1 ^{re} : 3,475 - 2 ^e : 2,002 - 3 ^e : 1,366 - 4 ^e : 1,000 - 5 ^e : 0,758 - AR: 3,493 - pont: 4,300
Embrayage monodisque à sec	
Chassis	Semi-monocoque
Suspension	Suspension avant, roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, bras triangulés Suspension arrière, roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et guidage dynamique
Direction	Direction à crémaillère assistée sur GLX Super Spécial Rayon de braquage : 5,3 m
Freins	Disques ventilés sur les 4 roues — Etriers à 4 pistons à l'avant — Diamètre extérieur des disques 276 mm (AV) - 273 mm (AR) Roues et pneumatiques : 205/60 VR 15 - jantes 6 JJ 15
Performances	Vitesse maxi : 210 km/h (sur circuit) Accélération : 0 à 100 km/h en 8 secondes - 0 à 400 m en 16,1 secondes CX 0,32 - 0,30 pour RX-7 GLX Super Spécial Consommation : à 90 km/h : 8,4 l/100 km - 120 km/h : 11,3 l/100 km En cycle urbain : 17,1 l/100 km Puissance administrative : 15 CV

3 ANS DE GARANTIE + 3 ANS D'ASSISTANCE

pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité
et 6 ans de garantie anti-corrosion

La présente édition annule et remplace toutes les éditions précédentes. Le constructeur se réserve le droit de modifier sans préavis toutes les caractéristiques données dans ce catalogue. Par ailleurs, celles-ci pouvant varier selon les pays, veuillez consulter votre concessionnaire Mazda. Edition 04/86.

votre concessionnaire :

Importateur exclusif :

FRANCE MOTORS S.A.

Z.I. du Haut-Galy RN 370

93600 Aulnay-sous-Bois

Tél. : (1) 48.65.42.44

Automobiles

Mazda