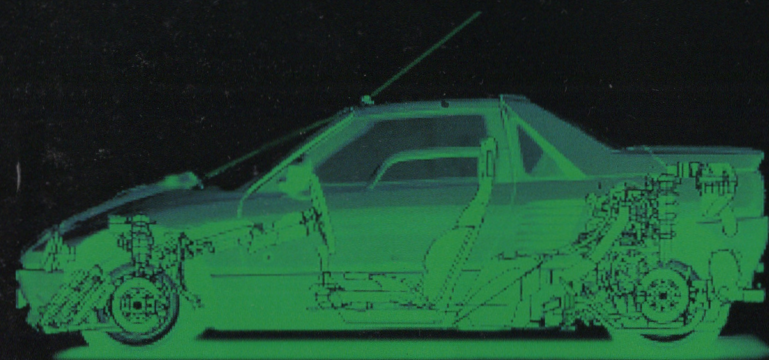


Autozam

AZ-1

GULLWING

STEEL SKELETON MONOCOQUE FRAME
ALL PLASTIC OUTER PANEL
2-SEATER CABIN
GULL WING DOORS
FULL GLASS CANOPY///
REAR MIDSHIP 660 DOHC TURBO ENGINE
INTER COOLER///
5-SPEED MANUAL TRANSMISSION
STRUT SUSPENSIONS
4-WHEEL DISC BRAKES
155/65R13 STEEL RADIAL TIRES ///



POWER UNIT
/// 660 DOHC 12-VALVE ENGINE
/// TURBO-CHARGER WITH INTER COOLER
/// EPI:ELECTRONIC PETROL INJECTION
/// MAX.POWER: 64ps/6500rpm(net)
/// MAX.TORQUE: 8.7kg-m/4000rpm

DIMENSIONS
/// OVERALL LENGTH:3295mm
/// OVERALL WIDTH:1395mm
/// OVERALL HEIGHT:1150mm
/// WHEEL BASE:2235mm
/// TREAD(FRONT/REAR):1200mm/1195mm
/// GROUND CLEARANCE:135mm
/// WEIGHT:720kg

絶対的なスピードでもなく、背伸びしたアビアランスでもなく。
手に入れたかったのは、いちばんピュアなクルマの原点、
“マンマシン・レスポンス”。
そしていま、かつてない超ハンドリング感覚に満ちた、
まったく新しいミッドシップ2シーターが生まれた。
オートザムAZ-1。
あえて常識を捨て、走る楽しさに徹したその成り立ちは、
ひょっとすると異端かもしれない。

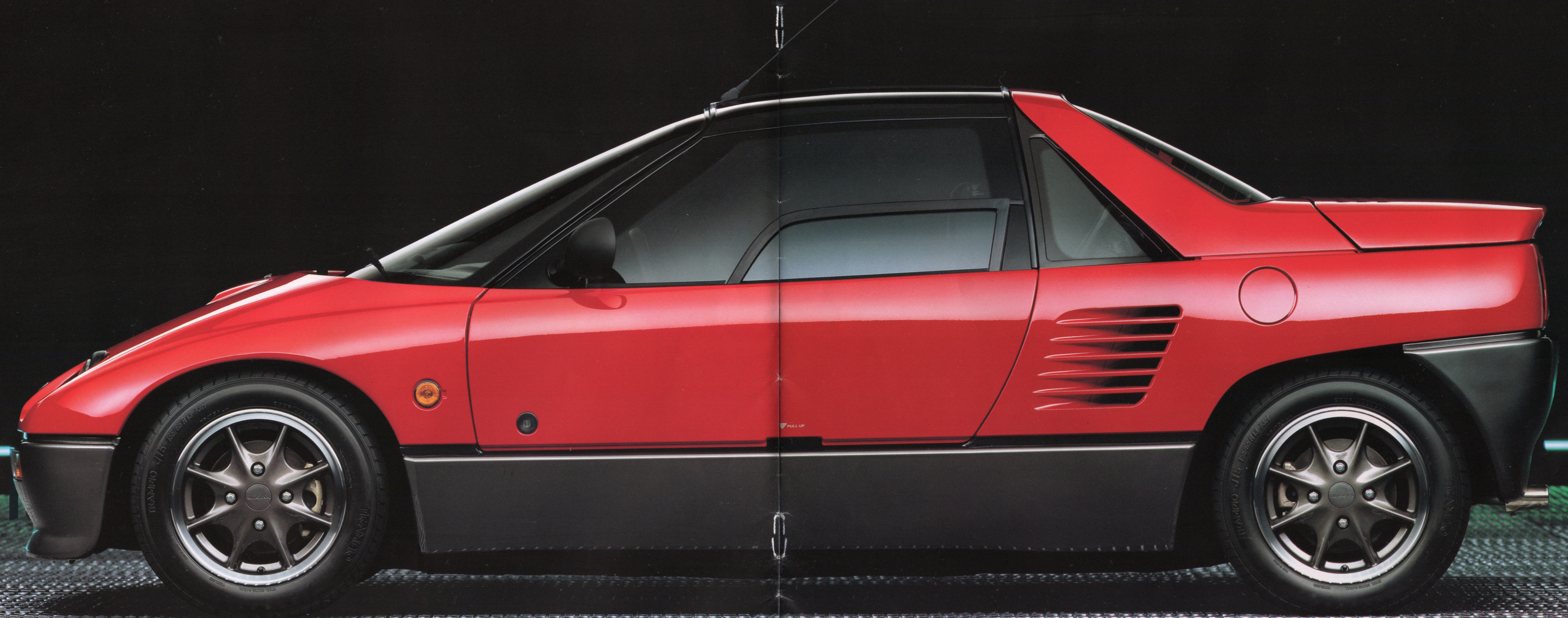
未体験ハンドリング マシン。

Autozam
AZ-1
GULLWING
誕生。



PRODUCT CONCEPT 1
HANDLING PLEASURE

///STEEL SKELETON MONOCOQUE FRAME
///WEIGHT DISTRIBUTION (F:R) 44:56 ///LOW CENTER OF GRAVITY 426mm ///RACK & PINION
STEERING (LOCK TO LOCK 2.2) ///HIGH-TUNED STRUT SUSPENSIONS
///REAR MIDSHIP 660 DOHC TURBO ENGINE ///155/65R13 STEEL RADIAL TIRES



BODY COLOR : CLASSIC RED (ALUMINUM WHEEL : SHOP OPTION)



**PRODUCT CONCEPT 2
INSPIRED DESIGN**

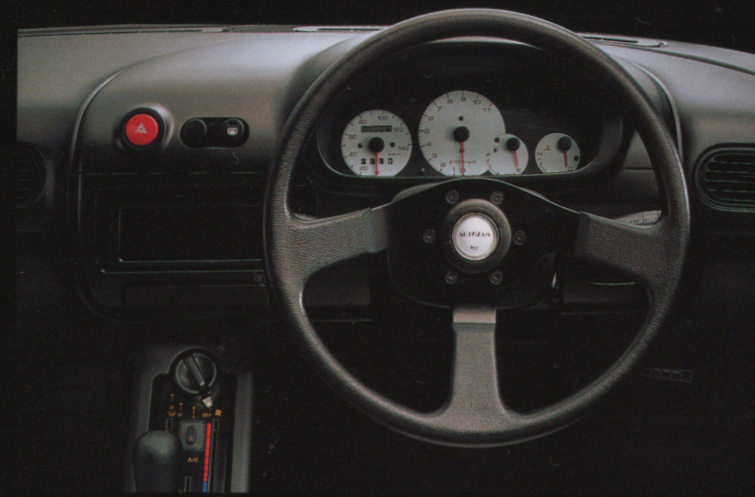
///ALL PLASTIC OUTER PANEL
///WEDGE SHAPE BODY ///2-SEATER CABIN///GULL WING DOORS ///FULL GLASS CANOPY
///OVERALL LENGTH 3295mm ///OVERALL WIDTH 1395mm ///OVERALL HEIGHT 1150mm
///WHEELBASE 2235mm ///TREAD (F/R) 1200mm/1195mm



**PRODUCT CONCEPT 3
SAFETY FIRST**

///HIGH RIGIDITY BODY STRUCTURE
///FRONT AND REAR CRASHABLE ZONE ///LARGE-SECTION SIDE SILL
///SIDE IMPACT BARS ///4-WHEEL ANTI-LOCK BRAKE SYSTEM (OPTION)
///HIGH MOUNTED STOP LAMP





SPACE FOR DIRECT HANDLING

///2-SEATER ///FULL GLASS CANOPY ///UNITARY CONSTRUCTED, LIGHT WEIGHT BUCKET SEAT
/// Ø 350mm 3-SPOKED STEERING WHEEL ///"SHORT STROKE SHIFT" 5-SPEED MANUAL TRANSMISSION
///TICKET WINDOWS



Handling Innovation

クルマを操ることがこんなに楽しいなんて、知らなかった。

クルマのすべての挙動が、ステアリングを握る

自分の手のうちにあるという実感。

走りの楽しさは、結局そこに行きつく。

なぜリアミッドシップなのか。なぜガルウィングなのか。

なぜスケルトンモノコック+プラスチックアウターパネルなのか。

AZ-1の2シーターキャビンに収まり、タイトコーナーを

ふたつみつつクリアしてみれば、その謎はたちどころに解ける。

そして、クルマを操ることがいかに楽しいものかを

おしえてくれるに違いない。

パッケージという性能。

走りの楽しさを決定づける最重要ファクター、ハンドリング性能。その鍵となるのが、いわゆるパッケージだ。

AZ-1は、2シーター、エンジンのリアミッドシップ、スベアタイヤのキャビン内搭載などにより、前後重量配分44:56(2名乗車時)を実現するとともに、ヨー慣性モーメントの極小化を追求。ステアリング操作に即応する俊敏な回頭性を身につけた。しかも、クルマが自分のからだを中心に向きを変えるダイレクトな一体感を提供するため、ドライバーの頭部とヒップ位置を車体のZ軸(車体重心点を垂直に通る仮想軸で、コマの心棒に当たる)に近接させている。さらに、圧倒的な低車高による低重心設計は、旋回時のコントロールバビリティとスタビリティを高めるシャシー性能の要にほかならない。しかし、こうした「理想」に近づくために、あえて見切ったものもある。例

オールプラスチックアウターパネル

軽量プラスチック製のボディアウターパネル。各種プラスチック素材はもとより、塗装についても、一般のスチールボディと同等の強度・耐久性を確保している。

スケルトンモノコックフレーム

ボディの骨格をなす、軽量強靱なスチール製のスケルトン(骨格)モノコック。ハンドリング性能に直結するダイナミック剛性とともに、堅固な耐衝撃強度を備える。またボディ前後に、万一の衝撃を効果的に吸収・拡散するクラッシュゾンを設けている。

前後重量配分44:56(2名乗車時)

前後重量配分44:56といたうえて、運転席を車体重心点位置に近接配置。クルマが自分のからだを中心に回頭するような一体感に満ちた操縦感覚を提供する。



ガルウィングドア

ドアを開ける時の側方への張り出し分は、最大でボディサイドから320mm(片側)。ドア内部には、側方からの衝撃をガードするサイドインパクトバーを備える。

リサイクル対応プラスチック

すべてのプラスチック部品に、材料としての再利用と熱エネルギー源としての再利用が可能な素材を使用。しかも全部品に樹脂の種類を明記し、再利用の効率化を図っている。

リアミッドシップ

軽量コンパクトな高性能DOHCターボエンジンをリアアクスル前方に搭載したリアミッドシップ。キャビン内搭載のスペアタイヤなどとともに、ヨー慣性モーメントの極小化に貢献している。

大断面サイドシル

ガルウィングドアの採用により、サイドシル断面(特に高さ方向)を飛躍的に大型化。ボディ剛性だけでなく、キャビン空間の強度をも大幅にアップしている。

アルミホイールはショップオプション

えば、そのキャビンスペースやラゲッジスペースは実用車ほどには広くない。むしろ、そういった部分に無関心であるかのように見えるだろう。AZ-1のパッケージは、ラクをして走るためでも、モノを運ぶためでもなく、運動性能に直結する要素のみを研ぎ澄まし、それ以外を深く切り捨てることで、ドライバーをかつてないハンドリングの領域へと誘うために開発されたものなのだ。

独創、スケルトンモノコックフレーム。

AZ-1のパッケージを支える文字通りの骨格となるのが、画期的なスケルトン(骨格)構造モノコックだ。そのすべてを強靱な閉断面部材で構成することにより、きわめて高い曲げ剛性・ねじり剛性を実現。ステアリングの剛性感と切れ味の鋭さを高めるとともに、すぐれた耐衝突強度を確保している。そして、この堅固なスケルトン構造によって可能になったのが、ボディアウターパネルのオールプラスチック化。車体トータルの減量に寄与するのももちろんのこと、低重心化や前後重量配分の適正化にも大きな効果を挙げている。走りの楽しさの原点であるハンドリング性能を、限りなくピュアに研ぎ澄ましたい。その思いは、AZ-1ならではの強靱な骨格、このスケルトンモノコックにも表われているのだ。

ガルウィングドアが象徴する高機能デザイン。

斬新なAZ-1のフォルムは、単なるユニークさを狙ってデザインされたものではない。エンジンを後車軸より前方に搭載するリアミッドシップによって実現した、明快なウェッジシェイプとローシルエット。これは、前面投影面積(S)をコンパクトに抑えることに貢献し、空気抵抗係数(CD)=0.36、CD×S=0.50を達成している。そしてAZ-1ならではのガルウィングドアは、きわめて堅固な大断面サイドシルを具現化するための選択。ボディのダイナミック剛性を高めるためにも、万が一の際の確かな耐衝撃強度を増すためにも、サイドシルの大断面化はぜひ実現したい。しかしサイドシルが高いと、通常のドア形式では乗り降りが非常に困難となる。そこでガルウィングドアの採用を決定した。AZ-1のフォルム。そのすべてに、必然のワケがあるのだ。

Features of Construction

ユニークなボディ構造には、それだけのワケがある。

ハンドリング指向の高剛性ボディ。

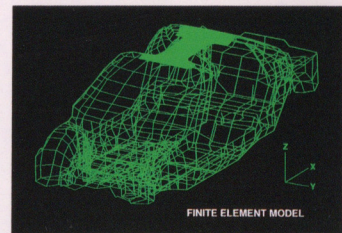
ドライバーの意志を過不足なくタイヤに伝達するにも、クルマの挙動を正確にドライバーにフィードバックするにも、ボディはがっしりと強靱でなければならない。そこでAZ-1では、スケルトンモノコックフレームという画期的なボディ構造を開発した。開断面のボディ外板をモノコック部材の一部として使うというこれまでの発想を捨て、そのすべてを高強度の閉断面部材で構成。コンピューターによる解析技術を駆使しながら、きわめて高剛性で軽量のモノコックボディを実現した。さらに、B・Cピラーを近接配置して、キャビン後部に頑強なトライアングル構造を形成したうえ、その上部とリアヘッダーを堅固に結合。ピラー部の強度・剛性を高めている。また、大断面サイドシルも特長だ。これは上下2段の閉断面部材からなり、一般的なものに比べて約2倍の高さを持つ。しかも、これを前後タイヤと同一線上に配置し、特に前後方向の強度・剛性を大幅に高めている。こうした大胆な発想と綿密な設計により、AZ-1は、ハンドリング性能の鍵である、ボディの高い曲げ剛性・ねじり剛性を確保しているのだ。

堅固なフレームに包まれた安全空間。

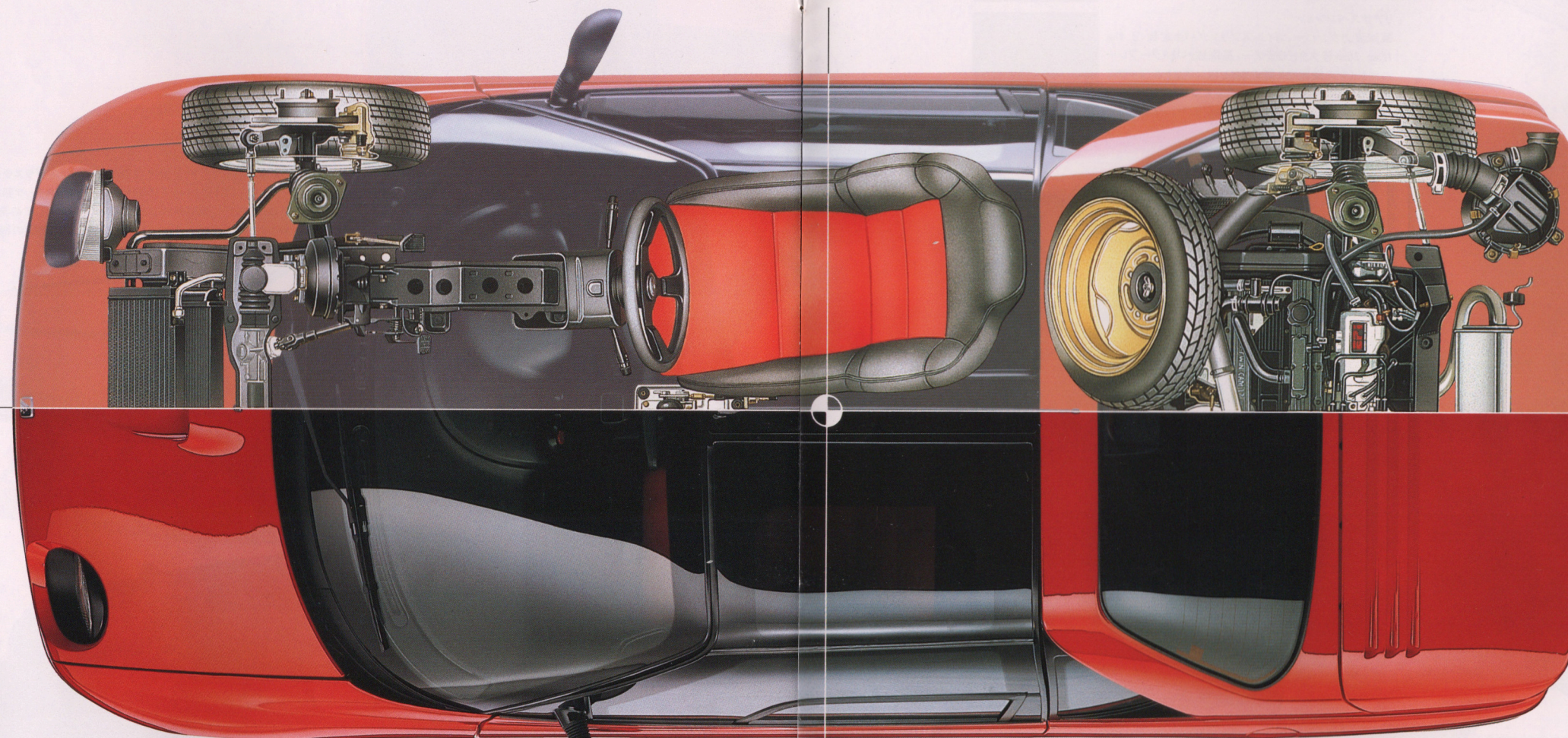
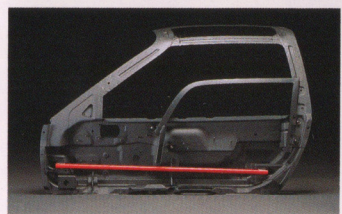
この高剛性ボディ構造は、乗員の安全性確保にも大きな効果を挙げる。まず、ボディ中央部に着座する2シーター、リアミッドシップなどにより、特にボディ前部にゆわりのクラッシュアブルゾーンを確保。衝突エネルギーをより効果的に減衰しキャビンへの伝達を抑制する。そのうえで、キャビンを全方位的にガードする堅固なケージ構造を採用している。B・Cピラーとリアヘッダーを結合した構造によるロールバー機能。万一の際の全ピラーの変形を抑制するため、フロント/リアヘッダーを短いスパンで堅固につないだ、ルーフ中央の閉断面部材。乗員の側方に走る大断面サイドシルとサイドインパクトバー。これらの複合効果により、万一の際にも居住空間の変形をきわめて効果的に抑制するのだ。



スケルトンモノコックフレーム
アンダーボディの要所要所に、横方向に走る強靱な補強メンバーを配置。フロント側下側の計5か所に配した補強ビームとともに横剛性を高め、側方からの衝撃荷重に対応している。

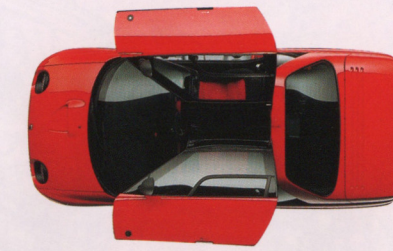


コンピューター・ボディ解析図
開発初期段階から、綿密なボディ部分解析および全体解析を多用。曲げ剛性 $2.12 \times 10^5 \text{kg} \cdot \text{m}^2$ 、ねじり剛性 $1.11 \times 10^5 \text{kg} \cdot \text{m}^2 / \text{rad}$ というクラスレベルを凌ぐ高剛性を実現した。



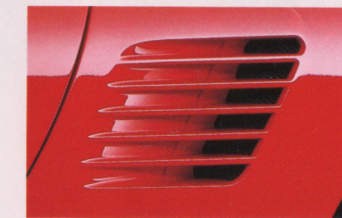
Z軸

クルマの挙動は、ロール(左右の傾き)/ピッチ(前後の傾き)/ヨー(回頭)の3種に集約することができる。これらはそれぞれ車体重心を通る3本の仮想軸、X軸/Y軸/Z軸を中心とする動きに図式化することができる。すなわちZ軸は、回転するコマの心棒に当たる。AZ-1は、ヨー慣性軸に運転席を近接させた。これにより、ドライバーを中心にクルマが旋回する、ダイレクトでリアルなハンドリングを実感できるのだ。



オールプラスチックアウターパネル。

スケルトンモノコックフレームがきわめて高いボディ剛性を備えていることにより、AZ-1は全ボディアウターパネルを軽量プラスチックにすることが可能となった。錆の心配が無用なことはもとより、その斬新でユニークなデザインは、成形の自由度が高いプラスチックだからこそ実現したもの。また、復元性に優れるため軽度のショックにもダメージが少ない、すべてボルトアップされているためパーツ交換が容易などのメリットも併せ持つ。そしてその軽さゆえに、車重を大きく増加させることなく、先に紹介した高剛性ボディを実現することができたのだ。パネル自体や塗装の強度についても厳格なテストを重ね、一般的なスチール製外板と同等の耐久性を確保している。またリサイクルにも配慮。材料としての再利用、熱エネルギーとしての再利用ともに可能な素材を使うとともに、全プラスチックパーツに樹脂の種類を明記。さらにアウターパネルを解体の容易な設計とするなど、より円滑な再利用に備えている。



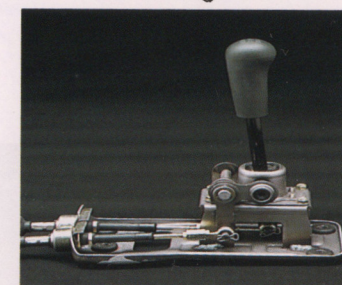
サイドエアインテーク

そして、走りに徹した2シーターキャビン。

AZ-1のキャビンはタイトな2シーター。ハンドリングの楽しさを最優先させたピュア&シンプルな空間だ。ガルウィングドアを開け、大きなサイドシルを跨ぐように乗り込むにはささか慣れが必要だが、それも楽しみの一つ。そのガルウィングドアはルーフ部までガラスを配し、開放的なフルグラスキャノピーを構成している。そして、車体Z軸に近接した低いドライバーズシート。成形プラスチックの構造体をウレタンパッドとクロス表皮で覆い、軽さとともに操縦装置というべき高いホールド性を有する。低い着座位置から見る風景も、AZ-1独自の刺激的なものだ。ステアリングはφ35mm。手もとに直立する5段マニュアルシフトは、もちろんショートストローク。手首を返すだけで小気味よいシフトワークを行なうことができる。走りに徹したAZ-1の2シーターコックピット。それは、軽やかな緊張感に満ちたタイトな空間だ。



超軽量バケットシート
0.8G以上の横向加速度まで、安定した操縦特性を発揮するハイチューンドサスに対応し、高いホールド性の確保と軽量化に専念。効果的なサイドサポート形状を持つ成形プラスチックの構造体を、必要最少限のウレタンパッドとクロス表皮で覆っている。



ショートストローク5段マニュアルシフト
俊敏かつ正確なシフトワークを支援するのが、5段マニュアルトランスミッションのショートストロークシフト。手首のスナップだけで確実にシフトできる小気味よさが、クルマとの軽快な一体感を増幅する。

Features of Drivability

走り出すと、もっと大きな驚きが待っている。

Lock to lock 2.2、クイックステアリング。

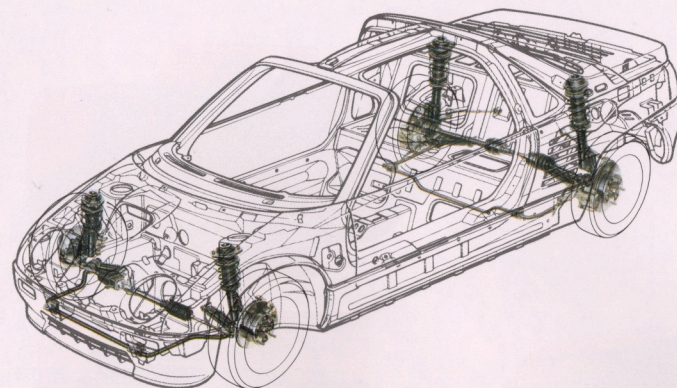
パッケージレイアウト、ボディ剛性、安全性など、走行性能の基本を高度に研ぎ澄ましたら、いよいよシャシーチューニングテクノロジーの出番だ。AZ-1ではまず、ドライバーと最も緊密にコミュニケーションするメディアとしてのステアリングシステムに注目。路面とタイヤの感触をつかみやすくするためパワーアシストを持たないラック&ピニオン式としたうえで、ロック トゥ ロック2.2回転となるクイックレシオを与えた。Z軸に近接する運転席ヒップポイントと相まって、AZ-1のドライバーは、手首の動きだけでクルマの走行ラインを的確にコントロールするという、きわめて俊敏でダイレクトな回頭性を満喫できる。まさに、未体験のハンドリング感覚だ。

ハイチューンド4輪ストラットサスペンション

サスペンションはフロント/リアとも、バネ下重量の軽さとコンパクトさが持ち前のストラット。高減衰力ダンパーに加え、フロントには25mm大径スタビライザー、高硬度ラバーブッシュ(ロアアームのボディ取付部及びスタビライザー支持部)を採用。さらに、ステアリングギアユニットをフロントアクスル前方の低位置に設置してパンプステアを低減し、タイヤの姿勢変化を最小限に抑制している。リアサスペンションは、高剛性ペリメーターフレームにマウント。トーコントロールリンクに採用したボールブッシュや20mm径スタビライザーによるファインチューニング、前後重量配分44:56、低重心設計などの相乗効果により、高いロール剛性と胸のすく回頭性を獲得した。その結果、0.8G以上の高い横向加速度域まで安定した弱アンダーステアをキープ。そして、リアサスペンションの挙動の穏やかさが、ボディサイズを忘れさせる、洗練されたコントロールビリティを提供する。

安定した制動力、4輪ディスクブレーキ。

ブレーキは、耐フェード性に優れ、連続使用や過酷なブレーキングにも安定した制動力を発揮する4輪ディスク。しかも、7インチの大型真空倍力装置を採用し、軽いペダル踏力と、ごく自然な操作性を実現している。



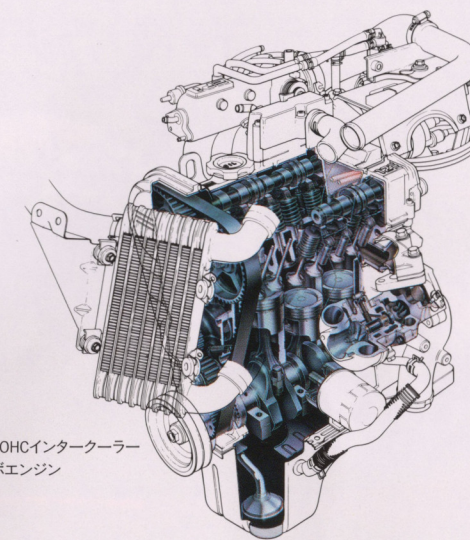
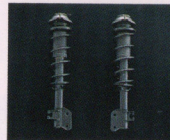
フロントサスペンション

高減衰力ダンパー、コイルスプリングバネ定数:1.8kg f/mm、25mm大径スタビライザー、高硬度ラバーブッシュを採用し、高いロール剛性を実現。ホイールストロークはパンプ:70mm/リバウンド80mm。バネ下重量の小ささと相まって優れた路面追従性を発揮。

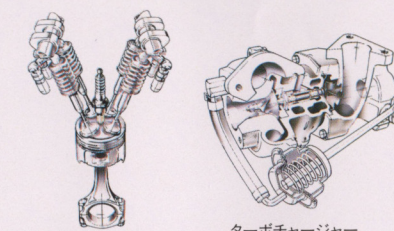


リアサスペンション

高減衰力ダンパー、コイルスプリングバネ定数:2.4kg f/mm、20mm径スタビライザー、高剛性ペリメーターフレームがタイヤの接地性を高めるとともに、アクセルワークに対するリニア&ダイレクトな加速感を支援。ホイールストロークはフロント同様、パンプ:70mm/リバウンド80mm。

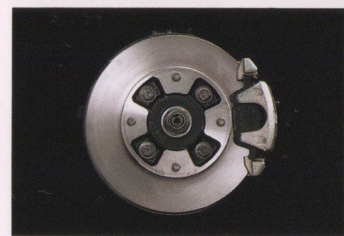


660 DOHC インタークーラーターボエンジン



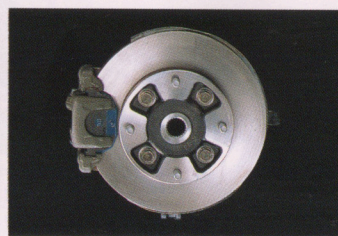
DOHC4バルブ

ターボチャージャー



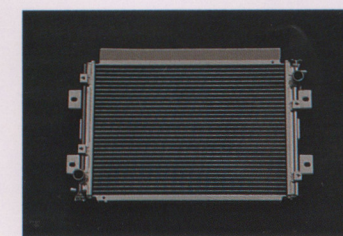
フロントディスクブレーキ

ディスクの制動有効半径は182mm(ディスク中央からキャリパー中心点までの長さ)。高い熱放散能力を備え、耐フェード性の向上に貢献している。



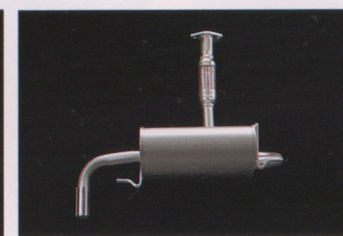
リアディスクブレーキ

リアには制動有効半径193mmのディスクを装着。大型真空倍力装置と対応して、確かなストップングパワーを提供する。



スラントマウントラジエター

フロントノーズ前端に小型軽量のラジエターをスラント(傾斜)マウント。優れた冷却効率を備えながら、AZ-1ならではのローボンネットの実現に寄与している。



オールステンレス製エグゾーストシステム

オールステンレス化とフレキシブルチューブの採用で、すぐれた耐久性を実現。また、ゆどりのサイレンサー容量を確保し、排気音のいっそうの静粛化を図っている。

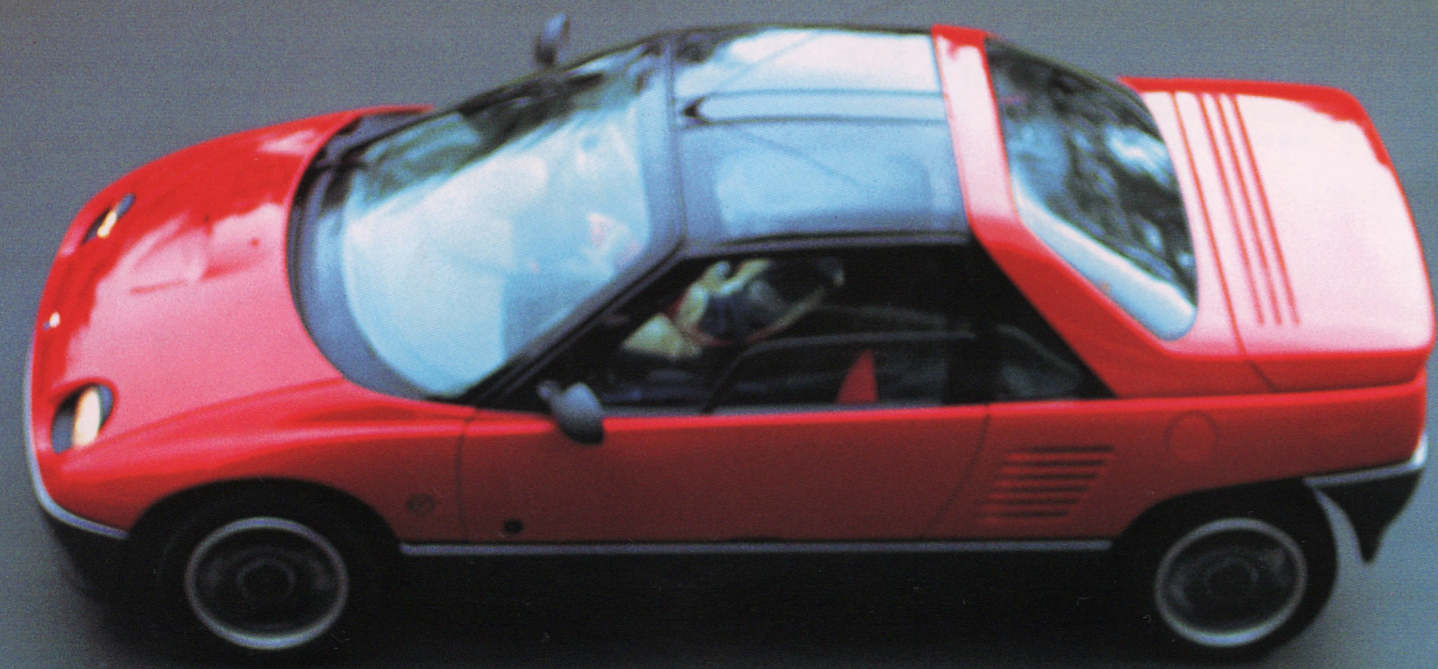
リアミッドシップ、660DOHC12バルブエンジン。

クイック&ダイレクトなハンドリング性能をパッケージの基本から追求し、AZ-1はリアミッドシップを選定した。そして、リアアクスル前方に横置きマウントしたのが、軽量コンパクトな660cc DOHC12バルブ・インタークーラー付ターボエンジンだ。燃焼効率に優れたコンパクトなペントルーフ燃焼室、特に高回転域で高い吸排気効率を発揮するDOHC12バルブ(3気筒×4バルブ)を基本に、インタークーラー付ターボチャージャーを搭載。また、EPI(電子制御燃料噴射装置)やESA(電子進角)システムなど、エンジンの作動を最適にコントロールする最新のコンピューター制御システムも採用。さらに、水冷式オイルクーラーや白金スパークプラグなど多岐にわたるハイポテンシャルの追求と相まって、最高出力64ps/6500rpm(ネット*)、最大トルク8.7kg-m/4000rpmを発生。全域ハイパワー&ビッグトルクを、研ぎ澄まされたスロットルレスポンスとともに提供する。

*「ネット」とはエンジンを車両搭載状態で測定したものです。

インタークーラー付ターボチャージャー。

排気ガスのエネルギーを利用してタービンを回転させ、吸気密度を高め、出力を大幅に向上させるのがターボチャージャーの働き。実質的にはエンジン排気量をアップするのと同じ効果をもたらす。AZ-1のターボチャージャーの最大過給圧は、0.9kg/cm²。シリンダー内に、大気圧の実に2倍にまで圧縮された高密度を送り込む。しかも、慣性重量の小さい小型タービンにより、ターボラグを感じない俊敏なスロットルレスポンスを実現。高速回転性能に優れたDOHC12バルブエンジンと相まって、全域で胸のすくハイパワー&ハイレスポンスをもたらす。また、ターボチャージャーで圧縮され、高温になった吸気を冷却するのがインタークーラー。フェンダー右サイドに開口部を持つエアインテークから取り入れた走行風で吸気を効率よく冷やし、その密度をさらに高めてシリンダー内に送り込む。これにより、ターボチャージャー本来の過給効果を余すところなく発揮させるのだ。



BODY COLOR : 上/CLASSIC RED 下/SIBERIA BLUE (ALUMINUM WHEEL : SHOP OPTION)

Talking about AZ-1

ハンドリングの楽しさと安全性能。狙いは単純明快です。

私は「単純明快」ということをモットーにしています。そのため、クルマの開発においても、思ったこと、狙ったことをストレートに実現したいと考えています。このAZ-1の開発にあたっては、「絶対的な速さだけが走りの楽しさではない」と考え、たとえゆっくり走っても、自分の思い通りのコースを意のままにコントロールできるクルマを造ることに専念しました。この思いを具現化するには、まさに単純明快に徹することが

大切でした。すなわち、あれも有ると便利だ、と考える人々の欲望をどれだけ深く切り捨てられるかが、鍵となったのです。いうまでもなく、装備を多く搭載すると利便性はさらに高くなるでしょう。しかし、同時に重量が増えて、運動性能の基本を支える「軽さ」が望めなくなります。それは、我慢できない。私たちはそれを否定し、エネルギーのすべてを走る楽しさに注いだのです。そのために、迷うことなく2シーターのリアミッドシップを選択しました。これによって、運転席・助手席のポジションと重心の位置を近接させ、運動性能における理想的なレイアウトを実現したのです。また、前部のクラッシュブルゾンを大きくとることによって、高い衝突安全性能を備えました。後席やたっぷりとしたラゲッジスペースを持つことは出来ませんでした。このクルマにとって大切なものは、何よりも走る楽しさと確かな安全性能なのです。また、跳ね上げ式のガルウィングを採用したのも、サイドシルを大型化することによって、ダイレクトなハンドリン

グ性能を支えるボディ剛性と、キャビン部分をはっきりと保護して乗員を万一の衝撃から守る、高い安全性能を確保するためでした。この大型のサイドシルによって、乗り降りには少しのコツと慣れが必要になりましたが、こ



れもクルマとのふれあいを深める儀式のひとつとして楽しめると思います。また、オーディオはオプションとして標準装備から外していますが、それも軽量化にこだわり抜いたからにはかなりま

せん。際立った扱いやすさを特長とするこのサイズを基本に、ドライバーの心をときめかせる走りの楽しさと、確かな安心感を提供するハイセーフティ性能の実現に



専念した、AZ-1。これまでのクルマとは、ひと味もふた味も違ったはじめてのドライブフィールを、どうか存分にお楽しみください。

商品本部 主査 平井敏彦





BODY COLOR/
サイベリアブルー
+ベネシアングレーMe

BODY COLOR/クラシックレッド
+ベネシアングレーMe



エアコン



コインボックス



チケットウインドー



ハイマウントストップランプ

Shop Option

詳しくは、ショップ営業マン、ステラにおたずねください。



ステアリングホイール (MOMO製・革巻)



システム1 (FM/AMカセットCDオートチューニングシステム+サブワウパー+スピーカー・イコニア製)



アルミホイール (5Jx13)

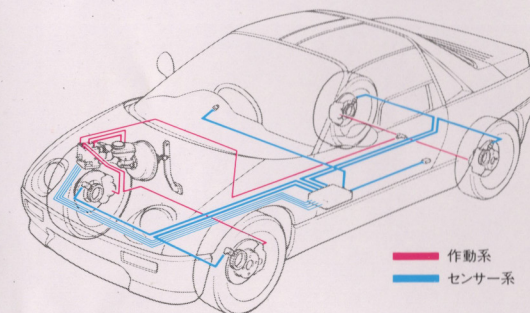


フォグランプ (CIBIE製・クリアレンズ クリアバルブ)

Equipment

EXTERIOR	オールプラスチックアウターパネル リアウインドーデフォッガー 異形ハロゲンヘッドランプ カラードバンパー リアフィニッシャー ロッド式ルーフアンテナ
INSTRUMENT PANEL	エアコンディショナー 透過式メーターパネル照明 タコメーター フロント間欠シングルアームワイパー コインボックス シガーライター & アッシュトレイ
SEAT	一体成形フルバケットシート シート生地 (ファブリック) 運転席シートスライド
INTERIOR	フットレスト 防眩式ルームミラー 3ポジションルームランプ ルームランプ連動ドアスイッチ フロアカーペット フューエルリッドオープナー スペアタイヤカバー ドキュメントホルダー
SAFETY	サイドインパクトバー ハイマウントストップランプ シートベルト未装着警告灯 二重アクセルリターンズプリング 難燃性室内乗材 ロールオーバーバルブ 燃料噴出防止装置 安全合わせガラス
MECHANISM	4輪ディスクブレーキ 155/65R13 73Hラジアルタイヤ オールステンレス製エグゾーストシステム インタークーラー 水冷式オイルクーラー
MAKER OPTION	メーカーオプション 4W-ABS

■スペアタイヤは応急タイヤT105/80D13となります。■速度警報装置、LSD (リミテッドスリップ・デフ) はショップオプション ■フェンダーミラー装着車も設定



4W-ABS (4輪アンチロック・ブレーキシステム、メーカーオプション)
4輪すべてに配したセンサーが車輪のスリップ状況を検知し、その情報をもとに各輪 (前左右輪独立・後輪統合) の制動力を適切にコントロール。安定した車体姿勢を維持しながら、スムーズな停止を叶える。

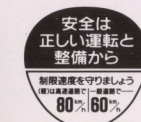
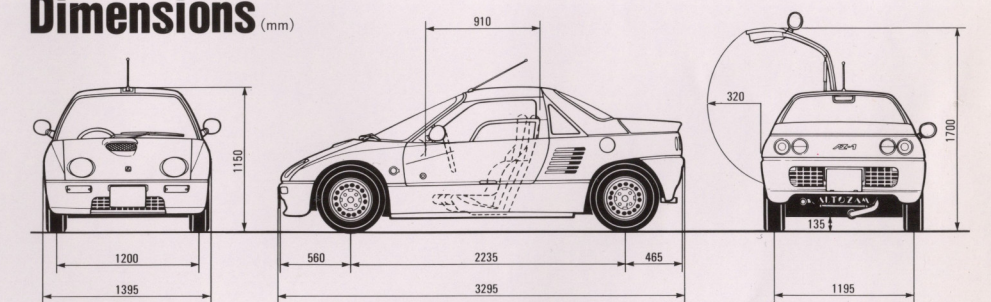
■ 作動系
■ センサー系

Specifications

ボディタイプ	2ドアクーペ	最高出力 (ネット)	ps/rpm	64/6500
車名・型式	マツダ・E-PG6SA	最大トルク	kg-m/rpm	8.7/4000
エンジン	660DOHCインタークーラーターボ	燃料供給装置	EPI (電子制御燃料噴射装置)	
変速機形式・変速段数	マニュアルフロアシフト・5段	燃料およびタンク容量	ℓ	無鉛レギュラーガソリン・30
機種コード	ABA*	■駆動装置主要諸元		
■寸法・重量				
全長	mm	3295	クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム
全幅	mm	1395	変速比 第1速	3.818
全高	mm	1150	第2速	2.277
室内長	mm	910	第3速	1.521
室内幅	mm	1150	第4速	1.030
室内高	mm	965	第5速	0.837
ホイールベース	mm	2235	後退	3.583
トレッド・前	mm	1200	減速比	4.705
トレッド・後	mm	1195	■ステアリング	
最低地上高	mm	135	ステアリング形式	ラック & ペニオン
車両重量	kg	720	■サスペンション	
乗車定員	名	2	懸架方式 前・後	ストラット式
■性能				
最小回転半径	m	4.7	ショックアブソーバー形式 前・後	筒形複動式
10・15モード燃費 (運輸省省定値)	km/ℓ	18.4	スタビライザー形式 前・後	トーションバー式
60km/h定地燃費 (運輸省省定値)	km/ℓ	30.3	■制動力装置	
■エンジン主要諸元				
型式・種類	F6A型直列4気筒DOHC12バルブインタークーラー			
総排気量	cc	657	主ブレーキ形式 前	ディスク
内径×行程	mm	65.0×66.0	主ブレーキ形式 後	ディスク
圧縮比		8.3	制動倍力装置	真空倍力式
■タイヤ&ホイール				
タイヤ 前・後	155/65R13 73H			
ホイール 前・後	5Jx13スチール			

*4W-ABS装着車はABBとなります。●道路運送車両法による新型車届出数値 ●付属品:スペアタイヤ、標準工具一式 ●モード走行時における燃料消費率の表示は、順次「10モード」から「10・15モード」に切り替わります。「10・15モード」は都市内高速走行などが加味されているため、同じ車両で測定した場合「10モード」より平均的には7%程度高い値 (自工会調べ) となります。なお、これらの燃料消費率は定められた試験条件のもので、実際の走行時にはこの条件 (気象、道路、車両、運転、整備などの状況) が異なってきますので、それに応じて燃料消費率が異なります。●エンジン出力表示には、ネット値とグロス値があります。「グロス」はエンジン単体で測定したもので、「ネット」とはエンジンを車両に搭載した状態とほぼ同条件で測定したものです。同じエンジンで測定した場合、「ネット」は「グロス」よりも約10%程度低い値 (自工会調べ) となっています。●撮影、印刷条件によりボディカラー及び内装色が実車と異なって見えることがあります。●スタイル・諸元・色・機種などは予告なく変更することがあります。●製造事業者/マツダ株式会社

Dimensions (mm)



安全は正しい運転と整備から
安全は私達の願い
安全速度で安心運転。シートベルトも忘れずに。
◆軽四輪自動車にも保管場所が必要です。

このカタログについてのお問い合わせは、お近くのオートザム販売店または株式会社オートザムお客様相談センターへどうぞ。Tel.03(3508)5155
〒105 東京都港区虎の門5丁目12番1号 株式会社オートザム
●このカタログは1992年9月現在のものです。 ZKG010 9209MI

安全は私達の願い

安全速度で安心運転、シートベルトも忘れずに。

AUTOZAM