

# MAZDA RX-7



ZOOM-  
ZOOM



**mazda**

# RX-7 SPIRI

3代目RX-7 [FD3S]。それは、4ローターマシンMAZDA 787Bが日本車初のル・マン24時間レース総合優勝を果たした1991年に登場した。以来10年を超える歳月の中で、[FD3S]は最高出力206kW(280PS)を獲得し、国産FR車最軽量のパワーウェイトレシオ6.11kg/kW(4.50kg/PS)\*を達成するに至った。小型・軽量・高出力ロータリーエンジンを前車軸後方に搭載するフロントミッドシップ。このレイアウトが可能にする、理想的な前後重量配分50:50とヨー慣性モーメントの極小化。そして徹底的なウェイト削減。初代 [SA22C]、2代目



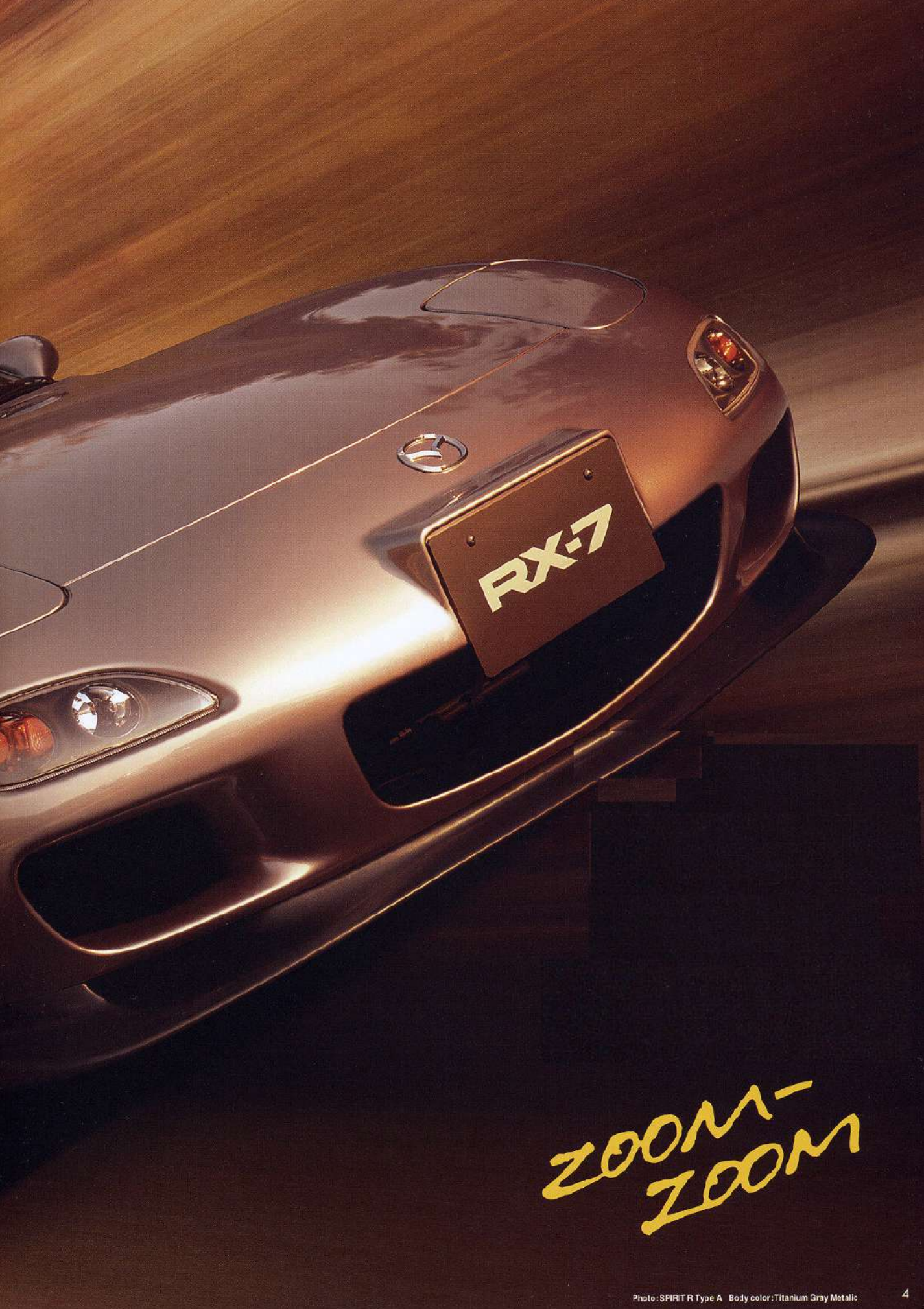
# TR SERIES

[FC3S]と受け継いできたロータリースポーツの真価を一気に花開かせた[FD3S]こそ、世界第一級のスポーツカーを目指すRX-7が到達したひとつの頂点なのである。そしていま、RX-7“SPIRIT R”シリーズ誕生。RECARO社製シート、2シーターType Aをはじめ、Type B、Type C(4AT)のシリーズ全車がBBS社製17インチ鍛造アルミホイールなどこだわりのスポーツアイテムを装備する、計1500台の限定モデルだ。車高調整式ダンパー搭載の特別仕様車Type Rパサーストも同時ラインアップ。RX-7にいま、自らの頂点を極める時が来た。\*Type Rパサースト



RX-7。それは、誰もが忘れられない、決して絶えることのない、スポーツカー。





**RX-7**

**ZOOM-  
ZOOM**

# 10 YEARS OF LI

RX-7 [FD3S]の日々。それはマツダの

[FD3S]は、ロータリースポーツというマツダのDNAをひたすらに研ぎ澄まし、これまでにそのひとつのアプローチとして取り組んできたのが、それぞれの特性を際立

## Type R2

(2シーターモデル。限定300台)

- 255PS/6500rpm ●レカロ社製超軽量フルバケットシート
- ピレリーP-ZEROタイヤ(225/50ZR18) ●サイズアップダンパー
- ファイナルギアレシオ4.300 ●ボディカラー：プリリアントブラック



## Type R-II

BATHURST (限定350台)

- 255PS/6500rpm
- トルセンLSD
- ボディカラー：プリリアントブラック



1992

1993

1994

1995



## Type R2

(2シーターモデル。限定150台)

- 255PS/6500rpm ●レカロ社製超軽量フルバケットシート
- エクスペディアS-07タイヤ(フロント235/45ZR17・リア255/40ZR17)
- BBS社製17インチ鍛造アルミホイール ●ビルシュユタインダンパー
- 強化トルセンLSD ●ファイナルギアレシオ4.300
- ボディカラー：プリリアントブラック

## Type R

BATHURST X (限定777台)

- 255PS/6500rpm ●2本ステイリアウイング
- MOMO社製本革巻ステアリング ●本革バケットシート(レッド)
- ガンメタリック16インチアルミホイール
- ボディカラー：プリリアントブラック、シャストホワイト、ウィンテージレッド



# MITED MODELS

スポーツDNAを研ぎ澄ます歳月だった。

多くのドライバーと、比類ないエキサイトメントとエンターテインメントを分かちあってきた。

たせた限定モデルの開発。1台1台に、[FD3S]の輝かしい歴史が刻まれている。

## Type R8 1996.12 BATHURST X (限定700台)

- 265PS/6500rpm ●フロントスポイラー&プロジェクターフォグランプ
- フローティングリアウィング&リアワイパー ●本革バケットシート(レッド)
- ボディカラー:プリリアントブラック、シャストホワイト



## Type R2 2000.10 (2シーターモデル。限定175台)

- 206kW(280PS)/6500rpm ●ビルシュタインダンパー
- ガンメタリックBBS社製17インチ鍛造アルミホイール ●レカロ社製軽量フルバケットシート
- NARDI社製本革巻ステアリング ●本革巻シフトノブ&シフトブーツ&パーキングブレーキレバーブーツ ●ボディカラー:スノーホワイトパールマイカ



1996 1997



## Type R5-R 1997.10 (限定500台)

- 265PS/6500rpm ●専用メーターグラフィック
- クロームメッキメーターリング ●ビルシュタインダンパー
- エクスペディアS-07タイヤ (フロント235/45ZR17・リア255/40ZR17)
- ガンメタリック17インチアルミホイール
- ボディカラー:サンバーストイエロー

2000 2001



## Type R 2001.8 BATHURST R (限定500台)

- 206kW(280PS)/6500rpm ●車高調整式ダンパー(大径ハード)
- カーボン調パネル ●マツダスピードカーボン×アルミシフトノブ
- マツダスピードカーボン×アルミパーキングブレーキレバー
- ボディカラー:サンバーストイエロー、インセントブルーマイカ、ピュアホワイト

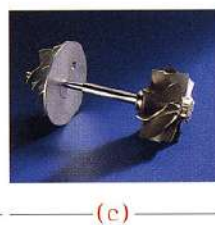
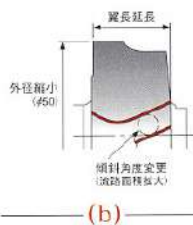
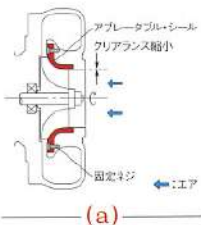
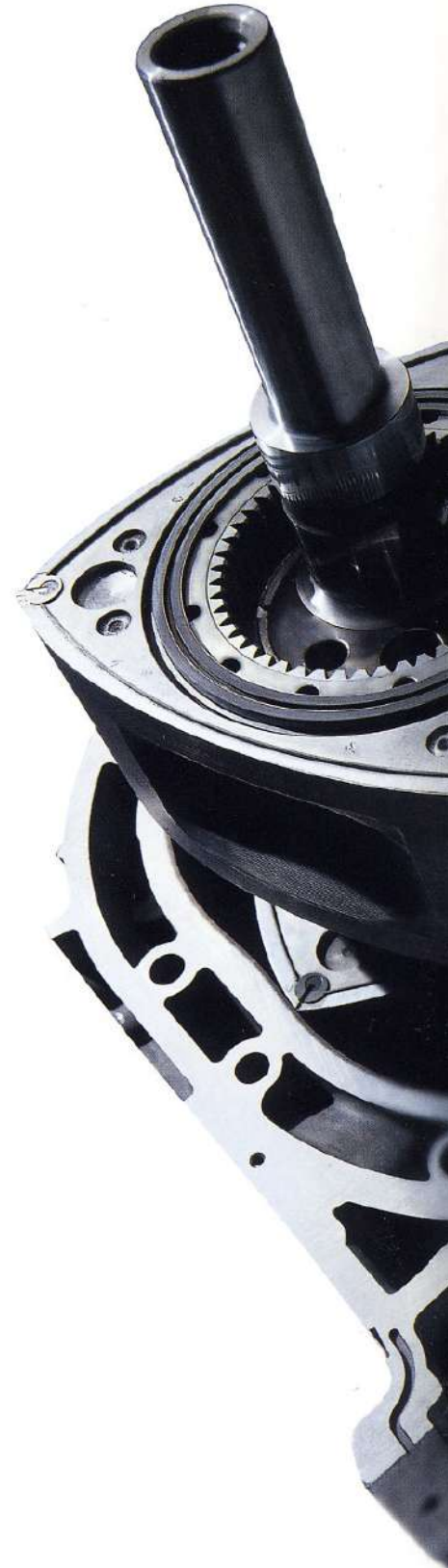
# ロータリーターボは、サーキットを走りきる性能を前提としなければならない。

## ● [13B-REW]ロータリーターボ、206kW(280PS)の狙い。

パワーアップに伴うエンジン重量増を抑え込み、パワーウェイトレシオを徹底的に低減する。8000rpmまでストレスなく駆け上がるロータリーの特徴をフルに活かし切り、高回転域の伸びと発進加速性能を研ぎ澄ます。そして、一般走行時の扱いやすさを洗練させる。ロータリーエンジンはこれらを重要な前提条件とし、最高出力206kW/6500rpm(280PS/6500rpm)(NET\*15MT車)をより現実的なパフォーマンスとして実現した。

## ● 進化型シーケンシャルツインターボシステム(5MT車)。

シーケンシャルツインターボシステムは、低中速で1基、高速で2基のターボを作動させ、低中速のトルク&レスポンスと高速域のパワーを大幅に高めるもの。とりわけ、2基のターボが作動し始めたときの爆発的な加速力は他に類を見ない。そして、このターボシステムの効率をさらに向上させるのが、コンプレッサーケース側に設けた「アブレーダブル・シール」という樹脂製パーツだ(a)。吸気を加圧して燃焼室に送り込むコンプレッサーは、高回転時にコンプレッサーブレード(翼車)の先端がブレることを考慮し、ブレードとケース間に適度なチップクリアランスを持たせる必要がある。このため、その隙間から過給エアの一部がもれてしまい、わずかだがコンプレッサー効率にロスが生じる(a)。そこでアブレーダブル・シールをケース側に設け、チップクリアランスを限界まで縮小。過給エア漏れを最小限にとどめることを可能とし、コンプレッサー効率の大幅な向上を実現している。また、排気を受けて回転するタービンは、タービンブレードが小さいと高回転時の多量の排気に対応できなくなって過給効率が低下し、逆に大きいと排気流量が少ない低回転での応答性が悪くなってターボラグが生じる。そこで、タービン外径を縮小しブレードを長くしたウルトラハイフロータービン(b)(c)により、排気の流路面積を拡大。ブレード長の延長は、排気バルブを持たないロータリーならではのはっきりとした排気パルス(疎密波の脈動)の有効活用にも効果を上げ、タービンの大容量化を可能にしている。さらに、最高出力発生時の最大過給圧を75kPa(560mmHg)と高く設定。こうして、13B-REWロータリーターボのうち、5MT車に搭載されるユニットは、エンジン重量を増加させることなく、最高出力206kW/6500rpm(280PS/6500rpm)、最大トルク314N・m/5000rpm(32.0kg・m/5000rpm)のハイパフォーマンスと、俊敏なスロットレスポンスを実現しているのだ。







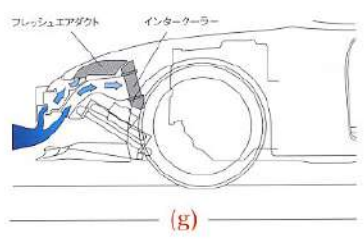
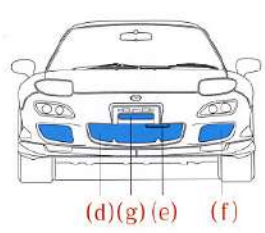
● 低排圧エグゾーストシステム(5MT車)。

最高出力206kW(280PS)を実現するために、5MT車のエグゾーストシステムには独自のチューニングを施している。フロントパイプを約0.5~1mm肉薄化し、外径を変えずに排気流路断面積を拡大。さらに、メインサイレンサーの内部構造もリファインして排気抵抗を低減。これらにより排圧を約10%(約13kPa(100mmHg))\*2低減し、より大きな排圧をスムーズにリリースすることを可能にしている。ドライで切れのいいロータリーサウンドをベースとした、より深みのある音質も楽しめる。

● パワーウェイトレシオ6.11kg/kW(4.50kg/PS)(Type Rバサースト)。206kW(280PS)のハイパワーと全身にわたる徹底した軽量設計により、2シーターのSPIRIT R Type Aで6.17kg/kW(4.54kg/PS)、SPIRIT R Type Bで6.21kg/kW(4.57kg/PS)、Type Rバサーストでは実に6.11kg/kW(4.50kg/PS)という国産FR車最軽量のパワーウェイトレシオを実現している。

● サーキット走行対応のクーリング性能。

RX-7は、サーキット走行で206kW(280PS)のパワーをフルに使いきるための優れたエンジン冷却性能も獲得している。まず、27mmの厚みを持つラジエーターコアが、高いクーラント冷却効果を確保(全車)。そして、ラジエーター(d)、インタークーラー(e)、オイルクーラー(f)の各エアインテーク閉口部面積を大きくするとともに、エアクリナーに外気を導入する専用エアインテーク(g)をナンバープレート取り付け部に装備している。さらに、2カ所の吸気口を持つ独立型のフレッシュエアダクトが、フレッシュエアをインタークーラーなどの熱源から離れた専用通路を通してエアクリナーに導入。インタークーラーやラジエーターの熱気をエアクリナーに送り込むことを防ぎ、夏場のサーキットなど高温・高負荷走行時の吸気温度を効果的に下げることが可能にしている。また、オイルクーラーは専用のインテーク&ダクトに加え、オイルクーラー冷却後の熱気がブレーキ回りに当たらないようにするためのエアバイパスシステムを備えている。こうした綿密な対策により、RX-7は、サーキットで周回を重ねてもパワーダウンを感じず、つねにエンジン性能をフルに発揮できる優れたクーリング性能を実現している。



\*1. NET(ネット)とはエンジンを車両に搭載した状態とは異なる条件下で測定したものです。\*2 SPIRIT R Type C[4AT]比

# エンジンパワーは、ロスを生じず 路面を蹴る力に変換されなければならない。



## ● 5速マニュアルトランスミッション。(a)

ドライバーの手もとに直立した短いシフトノブ、レバー比を限界まで短縮したショートストローク設計、カチリとしたシフトフィールを支える高剛性チェンジストッパーなどにより、手首のわずかなスナップで素早く正確にシフトできる心地よい操作感を提供する。

また2・3速のシンクロメッシュに、強力なダブルコーンシンクロを採用。トランスミッション各ギアの回転を同調させ、スムーズで確実なギアシフトをサポートするシンクロコーンを2か所に設けることにより、強大なエンジンパワーに対する余裕のキャパシティを備えている。

そして、高剛性・大容量のプルトイブクラッチも採用している。これは、一般的なプッシュタイプとは逆に、ダイヤフラムスプリングを手前に引いてクラッチディスクを切り離すことにより、大きなセット荷重と軽いペダル踏力という相反する要素を両立。快適なペダル操作感とともに、クラッチを瞬時にオン・オフしてシフトアップ&ダウンする際に生じる大きなストレスに余裕をもって

対応する。また新たに、クラッチペダルを踏み込んだ状態でエンジン始動が可能になる安全機構、クラッチスタートシステムを搭載した。(5MT車)

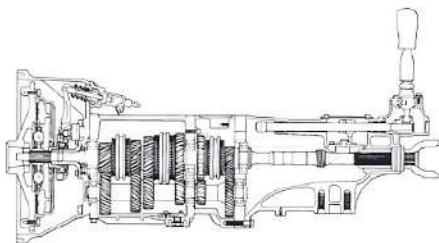
## ● 電子制御4速オートマチックトランスミッション[4EC-AT]。(b)

ロータリー専用開発のトルクコンバーターシステムにより、アクセル操作に即応する優れたレスポンスを発揮。しかも、トルクマネジメント制御が、自動シフト時にエンジンのトルクを瞬間的に制御してシフトショックを抑制。心地よく滑らかなシフトフィールを実現する。さらに、任意のシフトに固定することでより俊敏な走行性や効果的なエンジンブレーキが得られるホールドモードも搭載している。(SPIRIT R Type C)

## ● ダイレクトなトルク伝達を支えるP.P.F.

アクセルのオン・オフによるトルク変化を駆動輪にダイレクトに伝達し、より緊密な人馬一体感を提供するために。

RX-7は全車、高張力鋼板+制振鋼板による閉断面を持った軽量高剛性のP.P.F. (パワープラントフレーム。c)で、トランスミッション部とデフをリジッドに結合している。



(a)



(b)



## T R A I N

いわば、エンジン/トランスミッション/デフの一体化構造だ。

これにより、トランスミッションからアウトプットされたエンジントルクは、デフのワインドアップ現象(トルクによってデフが上方に回転するように動いてしまう現象)を引き起こすことなく、駆動力としてそのままタイヤに伝わる。

P.P.F.はまた、ドライブトレイン系の構造剛性に貢献する一方、安全性に配慮したクラッシュャブル構造も備える。

正面衝突の場合、P.P.F.自体が段階的に変形して前方からの衝撃を吸収。さらに、衝撃に対してデフを上方に回転させることで、燃料タンクに直接的なダメージが及ぶことを抑制する。

●つねに安定したステア特性を支援する“トルセン”LSD。

RX-7は全車、“トルセン”LSD(リミテッドスリップデフ、d)を備える。旋回時、タイヤの接地荷重が小さい内輪側は、接地荷重の大きな外輪側に比べて駆動力が小さくなる。一般的なLSDでは、接地荷重の小さい内輪側に対して外輪側の駆動力を高めることができおめて困難なうえ、トルクが再配分されるまでにタイムラグを生じやすい。

したがって、旋回加速時にアクセルワークによる的確な

車両コントロールが難しくなる。これに対して“トルセン”LSDは、旋回加速時に内輪の接地荷重が減少して差動が生じると同時に駆動輪トルクを再配分し、駆動力を内輪から外輪へシフトさせる。

“トルセン”LSDのこうした働きによって、

RX-7はつねに適切な駆動力を維持しやすく、

車両の回頭性を高めるとともに、アクセルワークによる

ダイレクト感あふれる車両コントロールを可能にするのである。

また、5MT車にはレーシングマシン直系の

強化“トルセン”LSDを採用。レース用の素材を使用することで、

ギアの強度を示す「静破壊トルク」を飛躍的に高め、

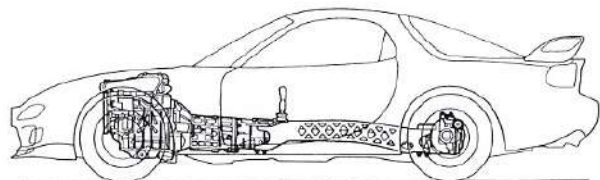
高負荷を受けながらの長時間走行を可能にした、

まさにサーキット対応のLSDである。SPIRIT R Type A/Type Bでは

さらに、ファイナルギアをよりローギアードな4.300に設定。

ロータリーターボ本来の強烈な加速Gと伸びのよさ、

シャープなアクセルピックアップをさらに研ぎ澄ましている。

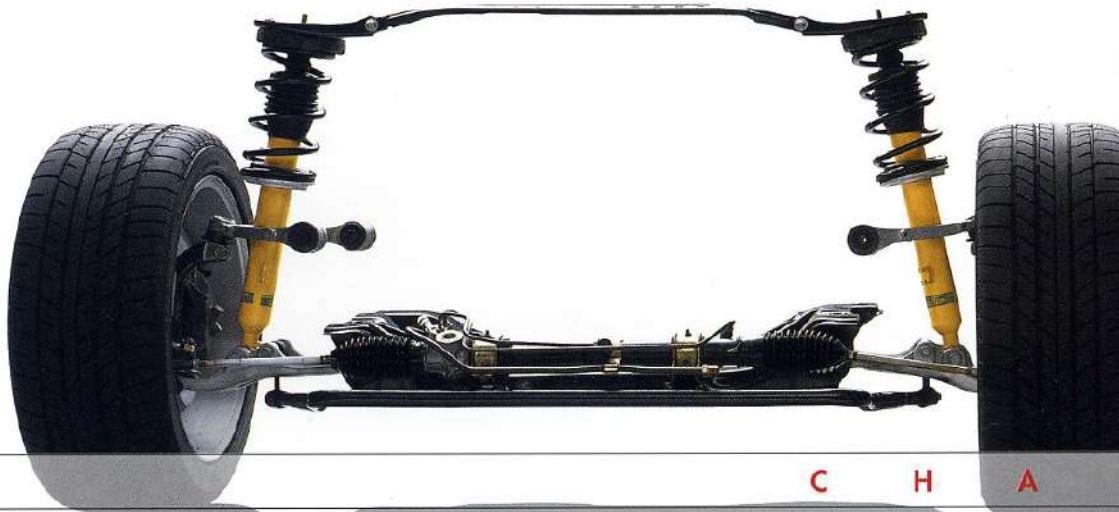


(c)



(d)

# シャシーは、テクニカルサーキットでその速さを証明しなければならない。

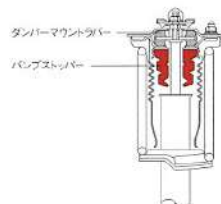


● オールアルミ製4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション。  
「タイヤがつねに路面をなめるように動くこと」が優れた操縦安定性の基本であるという視点に立てば、それは乗り心地と対立するものではない。そこで、RX-7のオールアルミ製4輪ダブルウィッシュボーンサスペンション (a) は、まずダンパーマウントラバー (b) の予圧縮を5.2mmと高くしてダンパーロッド自体の上下動を抑えることで、ダンパーの伸び側減衰力を相対的にソフト化。つまり、ダンパーの作動をよりしなやかにしてタイヤの路面追従性を向上させ、コントロール性とトラクション、フラットな乗り心地の基本となる優れた接地性を獲得している。フロント&リアのウレタン製バンプストッパー (b) も、接地性のアップに貢献している。そして、SPIRIT R Type A/Type Bが搭載するビルシュタインダンパー (c-1) では、ダンパーピストンスピード0.01~0.03m/秒の微低速度域から最適な減衰力を発生させることでロールを適切に抑制し、路面を確実に捉える粘りのある脚と

固すぎない乗り心地を実現している。また、大径モノチューブ構造のためキャビテーションが起きにくく、過酷なサーキット走行でも安定した減衰性能を維持する。一方SPIRIT R Type C[4AT]は、高いコントロール性としなやかな乗り心地のツインチューブダンパー (スタンダードタイプ) (c-2)。Type Rバサーストは、走行条件などに応じて車高+5mm~-20mmの範囲で調整し、重心高を適切に下げられる車高調整式ダンパー (大径ハードタイプ) (c-3) を搭載。さらに、ステアリングのキックバックを抑制するため、パワーステアリングの油圧回路にチェックバルブを採用するとともに、SPIRIT R Type C[4AT]のダンパー減衰力をややソフト方向に設定している。そして、独自の球面理論に基づいた4輪ダイナミックジオメトリークントロール機構が、ホイールに加わる各種の外力に即応して、サスペンションのジオメトリを適切に制御。横力、駆動力、エンジンブレーキ発生時などさまざまな走行状況下で、高G領域までニュートラルステアを保つべく機能する。



(a)



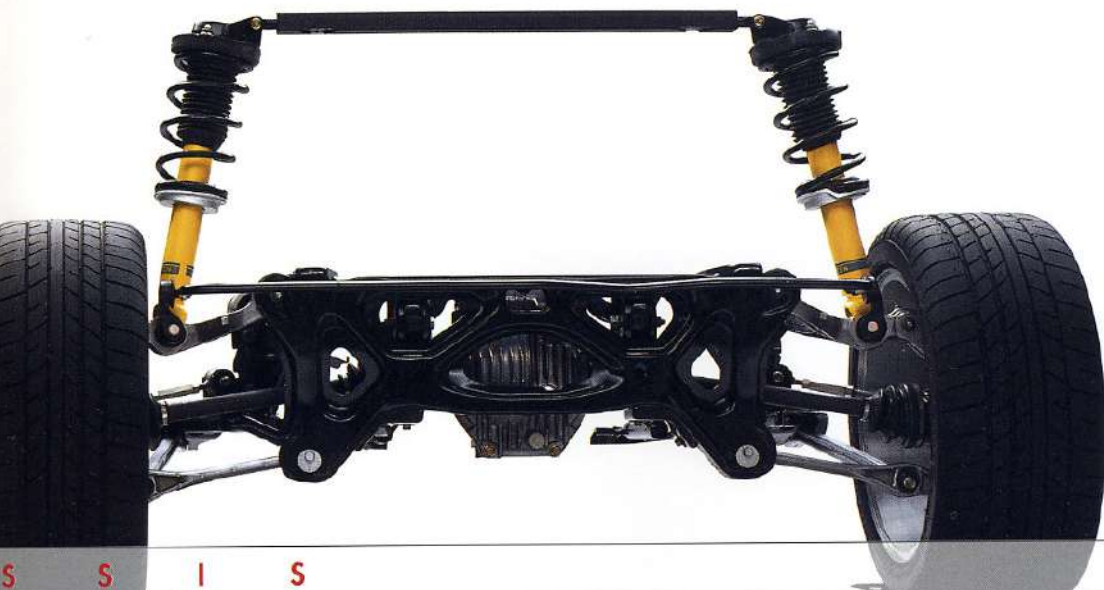
(b)



(c-1)

(c-2)

(c-3)



S S I S

●サーキットを見据えたブレーキ冷却性能。

ブレーキ専用大開口エアインテーク&エアダクトと導風板付フロントブレーキダストカバー (d)。オイルクーラー冷却後の熱気を、ブレーキ回りを迂回して排出するエアバイパスシステム。これらにより、過酷なサーキット走行にも優れたブレーキ冷却性能を発揮する。

●ハイポテンシャル、4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ。

SPIRIT R Type A/Type Bの17インチホイール対応大径ディスクローターは、放熱性をより高めるドリルドタイプ (e)。サーキット走行にも対応する高いフェード性と制動力を発揮する。SPIRIT R Type C[4AT]とType Rバサーストの16インチホイール対応型は、2分割型冷却フィンディスクローター (f)により優れた放熱性を実現。またSPIRIT Rシリーズは全車、対向4ピストンアルミキャリパーとリアキャリパーをレッド塗装としたほか、Type A/Type Bにはよりリニアなペダルフィールを提供する高剛性ステンレスメッシュブレーキホースを装着した。

●スポーツカーセッティング4W-ABSとEBDを全車に搭載。

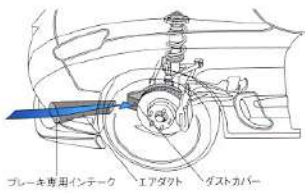
4W-ABS (4輪アンチロックブレーキシステム) 本来の危険回避のための

機能に加え、ブレーキを積極活用して走る楽しさを追求。路面の $\mu$ 変化に対応するABSの特性をRX-7の走りに最適なセッティングとしている。

さらに、EBD (電子制御制動力配分システム) が、車速と後輪荷重に応じて前・後輪の制動力配分を最適化。フルブレーキング時など的確な制動力をより安定して発揮する。

●POTENZA S-07、BBS社製17インチアルミホイール。

操縦性とトラクションをハイバランスさせた SPIRIT Rシリーズ全車のフロント235/45ZR17+リア255/40ZR17 左右非対称タイヤ (g) (h)、Type Rバサーストの225/50ZR16左右非対称タイヤとも、ブリヂストン社共同開発のポテンザS-07を採用。シリカ配合コンパウンドとF1で培われたテクノロジーにより、強大なトラクションに有利なウェット性能、ドライ路でのグリップ限界域におけるコントロール性、高G域での耐久性を実現している。また、SPIRIT Rシリーズ全車に軽量高剛性のBBS社製鍛造17インチアルミホイール(フロント:8JJ、リア:8 1/2JJ)を装着。Type Aはガンメタリック (g)、Type BとType C[4AT] (h) はシルバーとなる。



ブレーキ専用エアインテーク エアダクト ダストカバー

(d)



(e)



(f)



(g)



(h)


**SPIRIT R**  
**TYPE A**



**Type A [SMT]**

● SPIRIT Rシリーズ Type A 専用装備 ● 主な標準装備

- 大径4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ(ドリルドタイプ)
- レッド塗装ブレーキキャリパー(フロントはピストン異径タイプ)
- 高剛性ステンレスメッシュブレーキホース ● BBS社製 17インチ鍛造アルミホイール(ガンメタリック)
- レッド塗装フロントストラットバー ● レカロ社製軽量フルバケットシート(レッド)
- NARDI社製本革巻ステアリング(レッドステッチ付)
- 本革巻シフトノブ & シフトノブフット(レッドステッチ付)
- 本革パーキングブレーキレバー(レッドステッチ付) ● 専用メーター ● 専用キー
- ビルシュタインダンパー ● トルセンLSD(強化タイプ) ● リアストラットバー
- 運転席 & 助手席 SRSエアバッグシステム ● 4-ABS & EBD
- ウィッカー付可変式大型リアスポイラー ● ダークティンテッドリアガラス
- AM/FM電子チューナー+5スピーカー

メーカー希望小売価格

**399.8万円**

- 記載の価格は、メーカー希望小売価格です。
- 価格については販売会社が独自に定めていますので、各販売会社へお問い合わせ下さい。
- 保険料や税金(含む消費税)、登録等に伴う費用や販売店でセットする付属品は別途申し受けます。
- 記載の価格には、スペアタイヤ(応急用)、タイヤ交換工具が含まれています。



# SPiRiT R Type B



## Type B [SMT]

●SPIRiT Rシリーズ Type B 専用装備 ●主な標準装備

- 大径4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ(ドリルドタイプ)
- レッド塗装ブレーキキャリパー(フロントはピストン異径タイプ)
  - 高剛性ステンレスメッシュブレーキホース
  - BBS社製17インチ鍛造アルミホイール(シルバー)
- レッド塗装フロントストラットバー ●本革製バケットシート(レッド)
  - NARDI社製本革巻ステアリング(レッドステッチ付)
  - 本革巻シフトノブ&シフトノブフーツ(レッドステッチ付)
- 本革パーキングブレーキレバー(レッドステッチ付) ●専用メーター ●専用キー
- ビルシュタインダンパー ●トルセンLSD(強化タイプ) ●リアストラットバー
  - 運転席&助手席SRSエアバッグシステム ●4-ABS & EBD
  - ウィッカー付可変式大型リアスポイラー ●ダークティンテッドリアガラス
  - AM/FM電子チューナー+5スピーカー

メーカー希望小売価格

### 399.8万円

●記載の価格は、メーカー希望小売価格です。

価格については販売会社が独自に定めていますので、各販売会社へお問い合わせ下さい。

●保険料や税金(含む消費税)、登録等に伴う費用や販売店でセットする付属品は別途申し付けします。

●記載の価格には、スペアタイヤ(非着用)、タイヤ交換工具が含まれています。



**SPIRIT R**  
**TYPE C**



**Type C [4AT]**

●SPIRIT Rシリーズ Type C専用装備 ●主な標準装備

- レッド塗装ブレーキキャリパー
- BBS社製17インチ鍛造アルミホイール(シルバー) ●レッド塗装フロントストラットバー
- 本革製/ケットシート(レッド) ●NARDI社製本革巻ステアリング(レッドステッチ付)
- 本革パーキングブレーキレバー(レッドステッチ付)
- 専用メーター ●専用キー
- トルセンLSD ●リアストラットバー ●運転席&助手席SRSエアバッグシステム
- 4-ABS & EBD ●ウィッカー付可変式大型リアスポイラー
- ダークティンテッドリアガラス ●本革巻ATシフトノブ
- AM/FM電子チューナー+5スピーカー

メーカー希望小売価格

**339.8万円**

●記載の価格は、メーカー希望小売価格です。  
 価格については販売会社が独自に定めていますので、各販売会社へお問い合わせ下さい。  
 ●保険料や税金(含む消費税)、登録等に伴う費用や販売店でセットする付属品は別途申し受けます。  
 ●記載の価格には、スペアタイヤ(応急用)、タイヤ交換工具が含まれています。



# Type R BATHURST



## Type R BATHURST [SMT]

○Type Rバサースト専用装備 ●主な標準装備

- 車高調整式ダンパー(大径ハードタイプ) ○フロントフォグランプ
- トルセンLSD(強化タイプ) ●ストラットバー(フロント&リア)
- 運転席&助手席SRSエアバックシステム ●4-ABS & EBD
- フィッカー付可変式大型リアスポイラー ●ダークティンテッドリアガラス
- NARDI社製本革巻ステアリング ●本革巻シフトノブ
- AM/FM電子チューナー+5スピーカー

メーカー希望小売価格

**339.8万円**

- 記載の価格は、メーカー希望小売価格です。
- 価格については販売会社が独自に定めていますので、各販売会社へお問い合わせ下さい。
- 保険料や税金(含む消費税)、登録等に伴う費用や販売店でセットする付属品は別途申し受けます。
- 記載の価格には、スペアタイヤ(応急用)、タイヤ交換工具が含まれています。



# STANDARD EQUIPMENT



## 新発想オーディオシステム。

全車の2DINオーディオスペースには、AM/FM電子チューナー(写真①)を標準装備。ディーラーオプションとして、上段にはCDキット(写真②)もしくはインダッシュ6連奏CDチェンジャーキット(写真③)のどちらかを装着できる。下段には、カセットキット(写真④)もしくはMDキット(写真⑤)が好みに応じて装着できる。

●は標準装備、●はディーラーオプション。

\*CDキットとインダッシュ6連奏CDチェンジャーキット、カセットキットとMDキットの同時装着はできません。標準仕様もしくはメーカーオプションであらかじめ装着されているキットを別のキットと交換する場合、交換するキット費用及び取付費はお客様のご負担となります。詳しくは営業スタッフにご確認ください。各種オーディオキットはディーラーオプション。交換、取り付け作業は販売店にお任せください。



フロントストラットバー  
[全車に標準装備、SPIRIT Rシリーズはレッド塗装]



リアストラットバー  
[全車に標準装備]



ダークティントリアガラス  
[全車に標準装備]



リアサイドマーカー  
[全車に標準装備]



ターボブースト計  
[全車に標準装備 Photo:SPIRIT Rシリーズ]



ニーパッド(コンソール側)  
[全車に標準装備]



シガーライター&灰皿  
[SPIRIT R Type Cを除く全車に標準装備]



アームレストコンソールボックス  
[SPIRIT R Type Cに標準装備]

# FEATURING OPTIONAL PARTS

- a) フォグランブ(マルチリフレクタータイプ) b) ホワイトレンズ
- c) サイドエアダムスカート d) マッドフラップ(リア) e) リアスポイラー-B
- f) シフトノブ(チタン・5MT) g) パーキングブレーキレバーハンドル(チタン)
- h) フットレスト(チタン) i) ヘダルセット(チタン)
- j) フロアマット(SPIRIT R Series専用)

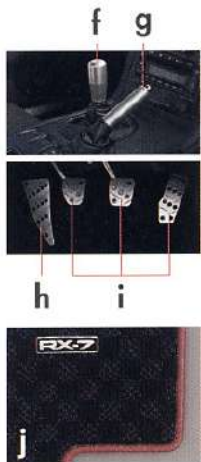


Photo: SPORTS PACKAGE ベース車: Type Rバサースト Body Color: ビュアホワイト  
ディーラーオプションは、このほかにも多量取りそろえております。詳しくはショップオプションカタログをご覧ください。

BODY COLORS



ヴァンテージレッド [全車]

ピュアホワイト [全車]



ブリリアントブラック [全車]

イノセントブルーマイカ [全車]

サンライトシルバーメタリック [Type R/バサースト専用色]



チタニウムグレーメタリック [SPIRIT R シリーズ専用色]

SEAT MATERIALS



RECARO社製軽量フルバケットシート  
[SPIRIT R Type A]



本革製バケットシート  
[SPIRIT R Type B、SPIRIT R Type C]



ファブリックシート  
[Type R/バサースト]

# EQUIPMENT

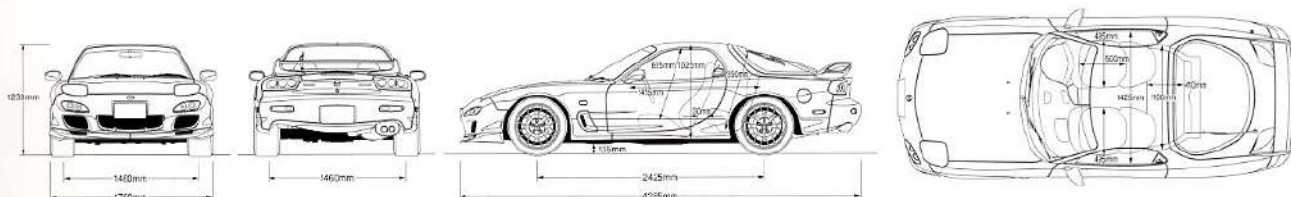
## ■主要装備

○:標準装備

機種名	SPIRIT R Type A	SPIRIT R Type B	SPIRIT R Type C	Type R BATHURST
変速機形式・変速段数	5速マニュアル			4EC-AT
シャシー&メカニズム	[標準装備] ●P.P.F.(パワープラントフレーム) ●クラッチスタートシステム(マニュアル車)			
ダンパー	○(ビルシュタイン)		○(スタンダード)	○車高調整式(大径ホートタイプ)
トルセンLSD	○(強化タイプ)		○	○(強化タイプ)
フロントストラットバー	○(レッド塗装)			
リアストラットバー	○		○	○
フロントスタビライザー	○	○	○	○
リアスタビライザー	○(大径サイズ)		○	○(大径サイズ)
4輪ベンチレーテッドディスクブレーキ	○(17インチホイール対応)ドリルドタイプ		○	○
対向4ピストンアルミブレーキキャリパー(フロント)	○(ピストン異径タイプ)&レッド塗装		○レッド塗装	
ステンレスメッシュブレーキホース	○			
空冷式エンジンオイルクーラー	○(ツインタイプ)		○(シングルタイプ)	○(ツインタイプ)
ATオイルクーラー			○	
タイヤ&ホイール	フロント:235/45ZR17左右非対称タイヤ+リア:255/40ZR17左右非対称タイヤ			○(POTENZA S-07)
フロント&リア:225/50ZR16左右非対称タイヤ				○(POTENZA S-07)
16インチアルミホイール(フロント/リア:8JJ)				○
BBS社製17インチアルミホイール(フロント:8JJ+リア:8 1/2JJ)	○(ガンメタ)		○(シルバー)	
スベアタイヤ(T125/70D17タイヤ+17×4Tアルミホイール)	○		○	
スベアタイヤ(T135/70D16タイヤ+16×4Tスチールホイール)				○
セーフティ	[標準装備] ●サイドインパクトバー ●ハイマウントストップランプ ●前席ELF3点式シートベルト ●後席3点式シートベルト ●シートベルト非装着ワーニング(運転席) ●サウンドワーニング(キー抜き忘れ&ライト消し忘れ) ●タイマー付熱線プリント式リアデフォグガー ●ウインドー接着式防眩ルームミラー ●間欠時間調整式フロントワイパー ●間欠式リアワイパー&ウォッシャー ●フロント安全合わせガラス ●インテリア音燃材 ●二重アクセルリターンスプリング ●ロールオーバーバルブ ●燃料噴き出し防止機構			
運転席&助手席SRSエアバッグシステム	○			
4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)&EBD(電子制御制動力配分システム)	○		○	
フロントフォグランプ	○			
エクステリア	[標準装備] ●アルミ製ボンネットフード ●オイルクーラーエアアウトレット ●軽量リトラクタブルハロゲンヘッドランプ ●電動リモコン式カラードアミラー(可倒式) ●スクーフイン付フロントワイパー(運転席側) ●グリーンベンガラス(フロントサンシェード付) ●プレスバント3次元曲面フロントウインドー ●サイドシルピッチ塗装			
フロントスポイラー(フロントブレーキエアダクト付)	○		○	○
ウィッカー付可変式大型リアスポイラー	○		○	○
アンダーフロア整流板	○		○	○
ダークティンテッドリアガラス	○		○	○
リアサイドマーカーランプ	○		○	○
インテリア	[標準装備] ●デジタルトリップ&オドメーター ●パワウインドー(運転席ワンタッチ機構付) ●パワードアロック ●イグニッションキー照明 ●運転席フットレスト ●マップランプ付ルームランプ ●グローブボックス ●サンダラボックス(運転席) ●コインホルダー ●軽量フロアカーペット(ルーフパイル) ●カーゴルームマット(不織布) ●アルミ製ジャッキ			
エンジン回転数感知型パワーステアリング	○		○(レッドステッチ)	○
NARDI社製本革巻ステアリング	○		○(レッドステッチ)	○
本革巻シフトノブ	○		○(レッドステッチ)	○
本革巻シフトノブブーツ	○		○(レッドステッチ)	○
本革パーキングブレーキレバー	○		○(レッドステッチ)	○
ホワイトメーター&クロームメッキメーターリング	○		○	○
シルバーメーター&クロームメッキメーターリング	○		○	○
カラードパネル(ソフト塗装)	○		○	○
専用キー	○		○	○
インストールメントパネル・レッド照明	○		○	○
垂直ゼロ指針タコメーター	○		○	○
ターボブースト計	○		○	○
ATシフトインジケーター	○		○	○
ニーパッド(コンソール側)	○(ノドアトリム側)		○	○
助手席アルミフットレストボード	○		○	○
アルミ製ブレーキ&クラッチペダル	○		○	○
シガーライター&照明付きアッシュトレイ	○		○	○
アームレストコンソールボックス	○		○	○
シート	シートバックポケット(運転席&助手席)			
可倒式後席シートバック	○		○	○
リアストレージボックス	○		○	○
軽量バケットシート	○(赤RECAROバケット)		○(赤革)	○(ファブリック)
オーディオ	[標準装備] ●ダイバーシティアンテナ(オートアンテナ&ガラスプリントアンテナ)			
AM/FM電子チューナー+5スピーカー	○		○	○
空調	○		○	○
寒冷地仕様	○		○	○
大型バッテリー+寒冷地用ワイパーモーター	○		○	○

●SRS:Supplemental Restraint System(乗員保護補助装置)/運転席・助手席エアバッグは横方向や後方からの衝突、横転および転覆した場合や衝撃が小さい場合は作動しません。エアバッグシステムはシートベルトをしようての補助安全装置です。シートベルトを必ず装着して下さい。 ●“トルセン”はZEXEL TORSEN INC.の登録商標です。

## ■四面図(SPIRIT R Type B)



## ■主要諸元

車名・型式	ボディタイプ	2ドア・クーペ				
	車名・型式	マツダ・GF-FD3S				
	機種名	SPIRIT R Type A	SPIRIT R Type B	SPIRIT R Type C	Type R BATHURST	
	エンジン	13B-REW				
変速機形式・変速段数	5速マニュアル		4速オートマチック		5速マニュアル	
	駆動方式					
寸法・重量・定員	全長×全幅×全高	mm	4285×1760×1230			
	室内長×室内幅×室内高	mm	1415×1425×1025			
	ホイールベース	mm	2425			
	トレッド・前/後	mm	1460/1460			
	最低地上高	mm	135			
	車両重量	kg	1270	1260	1260	
	乗車定員	人	2			
	性能・燃費	最小回転半径	m	5.1		
		10・15モード燃費(運輸省審査値)*1	km/ℓ	7.2	7.7	8.1
	ステアリング	ステアリング形式/倍力装置形式	ラック&ピニオン式/インテグラル式/パワーステアリング			
サスペンション	懸架方式・前/後	ダブルウィッシュボーン式/ダブルウィッシュボーン式				
	ショックアブソーバー・前/後	筒型複動式/筒型複動式				
	ダンパー	タイプ	ビルシュタイン	スタンダード	大径ハード(車高調整式)	
		構造形式	ガス加圧式モノチューブ	ガス加圧式ツインチューブ		
	外筒内径/ピストン径	mm	φ46.0/46.0	φ41.8/30.0	φ47.6/36.0	
		コイルスプリング	スタンダード			
	スタビライザー	フロント	トーションバー式φ28.6×14.5			
		リア	トーションバー式φ15.9×11.8	トーションバー式φ13.8×12.3	トーションバー式φ13.8×12.3	
	フロントアッパーアームブッシュ(ボディ側・前後)	ピローボールブッシュ				
	フロントローアームブッシュ(前)	スライディングブッシュ	ノーマル	スライディングブッシュ		
リアアッパーアームブッシュ	アクスル側:ピローボール、ダンパーボトム部:スライディングブッシュ					
リアローアームブッシュ	ボディ側:ピローボールブッシュ、アクスル側:ピローボール、トレーリングリンク取付部:ピローボール					
ブレーキ	主ブレーキ形式(前後)/ブレーキ倍力装置	ベンチレーテッドディスク/8インチ+7インチ径タンデム真空倍力式				
タイヤ&ホイール	タイヤ・前	235/45ZR17		225/50ZR16		
	タイヤ・後	255/40ZR17		225/50ZR15		
ホイール・前/後	17×8JJ / 17×8 1/2JJ		16×8JJ / 16×8JJ			
	エンジン	型式	13B-REW型			
エンジン	種類	水冷直列2ローター+空冷式インタークーラー付シーケンシャルツインターボ				
	総排気量	cc	654×2			
	圧縮比		9.0			
	最高出力(ネット)*2	kW/rpm	206/6500 (280PS/6500rpm)	188/6500 (255PS/6500rpm)	206/6500 (280PS/6500rpm)	
	最大トルク(ネット)*2	N・m/rpm	314/5000 (32.0kg-m/5000rpm)	294/5000 (30.0kg-m/5000rpm)	314/5000 (32.0kg-m/5000rpm)	
	燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置(EGI-HS)				
	燃料 及び燃料タンク容量	ℓ	無鉛プレミアムガソリン*3、76			
	変速機	トランスミッション	5速マニュアル		電子制御4速オートマチック[EC-AT]	
		クラッチ形式	乾式単板ダイヤフラム式		3要素1段2相形(ロックアップ機構付)	
		変速比	第1速	3.483	3.027	3.483
第2速			2.015	1.619	2.015	
第3速			1.391	1.000	1.391	
第4速			1.000	0.694	1.000	
第5速			0.762	—	0.806	
後退			3.288	2.272	3.288	
最終減速比		4.300	3.909	4.100		

\*1:燃料消費率は定められた試験条件での値です。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、それに依りて燃料消費率も異なります。

\*2:ネット値。「ネット」とはエンジンに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」よりもガソリン車で約15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

エンジン出力表示は「PS/rpm」から「kW/rpm」へ、トルク表示は「kg-m/rpm」から「N・m/rpm」へ切り替わりました。( )内は旧単位の参考値です。

【参考】1PS=0.7355kW、1kg-m=9.80665N・m(カタログ数値は、少数第1位四捨五入で表示。)

\*3:無鉛プレミアムガソリン適合。なお、レギュラーガソリンを使用した際にも自動対応するシステムを装備しており、エンジンの信頼性には問題ありません。但し、若干出力が低下します。

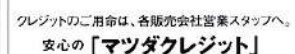
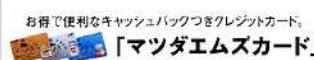
■道路運送車両法による型式指定申請書

◆付属品:スペアタイヤ(応急用)、タイヤ交換用具

◆本カタログの写真は撮影・印刷条件により、実物と印象が相違する場合があります。また、ボディカラー及び内装色が実車と違って見えることがあります。詳しくは、営業スタッフにご確認下さい。

◆本仕様・装備は予告なく変更する場合があります。

■製造事業者:マツダ株式会社



(このカタログについてのお問い合わせ先) お近くの販売会社または、マツダ(株) コールセンターへどうぞ。

全国共通フリーダイヤル ☎0120-386-919 受付時間 月曜～金曜(除く祝祭日)9:00～19:00

このカタログは2002年3月現在のものです。森林資源保護のため再生紙を使用しています。 391410改 0204M1

**マツダ株式会社**

〒730-8670 広島県安芸郡府中町新地3-1



**mazda**

走りのときめきを、もっとあなたに。

<http://www.rx-7.mazda.co.jp/>