Ɛfini RX-7



T H E S P O R T S C A R

スポーツカーに昂る

そのクルマを名実ともにTHE SPORTS CARとするために、男たちは全身全霊を捧げた。彼らはスポーツカーにおける純粋さを志し、〝ワインディングロードで本領を発揮する運動性能〟を探究した。鍵となるのは、絶対的な軽量化と出力アップ、そして高い限界とコントローラブルなハンドリング特性の獲得であった。かくして、εfini RX-7は誕生した。最高出力255ps/6500rpm(ネット*)2ローター13Bエンジン、前後重量配分50:50、パワーウェイトレシオ4.90kg/ps(Type S・5MT)、4輪トーコントロールの機能をさらに進化させた4輪ダイナミックジオメトリーコントロール＋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、それらと表裏一体に造形された独創のスポーツカーシルエット。その〝純粋さ〟と〝速さ〟は、日常の理性的なシーンであるいはサーキットで、かつてない刺激に充ちた昂りとなって表われるだろう。そしてεfini RX-7を創り上げた男たちは、その昂りをスポーツカーの本質を知るドライバーと分かち合うことを、夢みているのである。



＊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。

PHOTO:Type R　BODY COLOR:VINTAGE RED



Type R



Type R

■インストルメントパネルからセンターコンソールまで、情報・操作系のすべてを
ドライバー側に傾斜させたドライバーオリエンティッド・デザイン。
■大径のタコメーターを中央に据えた独立型のメーターナセル。
レーシングマシンと同じく全メーターをやや下向きの角度でマウントし、さらに
外周にクロームリングを装着。視認性の高さを追求している。
■3本スポーク本革巻ステアリングホイールは、ステアリングの向きを手のひらで
直感できるよう、グリップ位置に感触の異なるディンプル処理を施した。
また、偏心オーバル断面としグリップ感のよさを徹底追求した。
■5段マニュアルシフトは、手首のスナップだけで素早く直線的に操作できる
ショートストローク設計。しかも、シフトノブの一部に
ステアリングホイールと同じディンプル処理を施し、
操作系における触感の統一化を図った。
■オートマチックのセレクターノブはガングリップタイプ。
マニュアルライクなレンジセレクトが可能なホールドモード機能を、
より積極的に活用することを前提としている。
■ヒール&トウのしやすいペダル配置はいうに及ばず、アクセル＝樹脂製、
ブレーキ&クラッチ＝アルミ製として軽量化を徹底追求。
この軽さが、ペダルの操作フィールをよりリニアでダイレクトなものとしている。
■ウインドーシールド越しに見えるフロントフェンダーの盛り上がりが、
タイヤ位置を明示。シビアなライン取りに対応する造形だ。



PHOTO:Type R　BODY COLOR:VINTAGE RED

■ダッシュボード/センターコンソール/ドアトリムがドライバーを
カプセルのように包み込む、刺激的でタイトなコクピット造形。
■ドライバーの体に付かず離れずの位置と形状を持つドアトリム。
大きな横Gに対する安定姿勢の保持に寄与する。
■前後・横方向ともに体の不用意な揺れをしっかりとサポートするシート。
センターコンソール側に設けたニー〈膝〉パッドとともに、
クルマとのシュアな一体感を増幅する。
■Type Xのフロントシートはしなやかな高品質本革。
インテリアカラーには、スポーツカーの伝統的な色であるブラックとレッドを用意した
(Type Rはラックススエード、Type Sはフルファブリック。ともにブラック)。
■圧倒的な重低音&高密度サウンドを実現した、
世界初のスーパープレミアムミュージックシステムを搭載(Type X)。
なかでも、BOSE社と共同開発したアコースティックウエイブシステム
(センター×1/ドアトリム×2/リア×2の合計5スピーカーシステム)のリアスピーカーには、
スーパーウーハー×2(対面配置)を総延長2.7mの屈曲した共鳴ダクトに配した
アコースティックウェイブガイドを採用。
共鳴ダクト内1:3(長さ比)を持つこのシステムが、
500ℓエンクロージャー＋1000Wハイパワーアンプに相当する
高音質&低歪率を実現。大音量時はもとより、
ボリュームを絞っても音の粒立ちのいいクリアでダイナミックなサウンドを再現する。

スポーツカーに乗っていることを片時も忘れさせはしない。

PACKAGING

追求したのは、理想のスポーツカーパッケージング

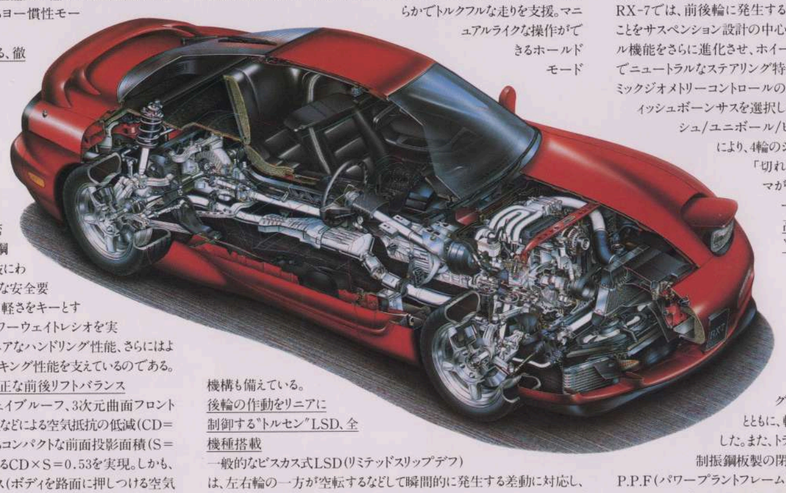
操縦することの昂りを直感させるスポーツカーシルエット、絶対的な動力性能、ワインディングロードやトリッキーなサーキットで右に出るもののいない操縦性能。そのターゲットを実現する最も根源的でかつ効果的なファクターは、パッケージングの究極化であった。すなわち、パワーウェイトレシオの小さきを典型とする徹底的な軽量化。前後重量配分50:50を実現し、ヨー慣性モーメントを低減する、マス重量のセンター集中化と低重心。さらには実効的な空力特性の練磨。RX-7が備えるすべてのフォルムとメカニズムは、パッケージングとの密接な関係のもとに語られるべきものなのである。

フロントミッドシップレイアウトが生む重量配分50:50

RX-7は、エンジンを前車軸より後方に搭載するフロントミッドシップ。RX-7伝統のこのレイアウトにより、理想的な前後重量配分50:50を実現した。しかも軽量コンパクトな2ローターエンジンゆえのショートノーズ&ショートオーバーハング。アルミボンネットフード、軽量バンパー、ローマウント燃料タンクなどによるボディ前後の重量軽減や低重心設計と相まって、シャープ&リニアな回頭性に直結するヨー慣性モーメントの軽減をもたらした。

そして運動性能のすべてを決定づける、徹底的な軽量設計

1991年ル・マン24時間耐久レースで歴史的な日本車初の総合優勝を遂げたロータリーマシン787Bは、車重830kg/出力700psでパワーウェイトレシオ1.19kg/ps。「軽さ」は、運動性能を規定する最大のファクターの一つなのである。RX-7は、2ローターエンジンの一層の小型軽量化、綿密なコンピューターボディ解析、高張力鋼板やアルミ・樹脂素材の多用など、多岐にわたるグラム単位の軽量化に挑戦。高度な安全要件を十分に充たしながら、車重自体の軽さをキーとする4.90kg/ps(Type S・5MT)のパワーウェイトレシオを実現した。これが、強烈な加速性能やリニアなハンドリング性能、さらには短い距離で確実に制動できるブレーキング性能を支えているのである。



CD×S(前面投影面積)=0.53と適正な前後リフトバランス

ボディ上面の風を整流するエアロウェイブルーフ、3次元曲面フロントガラス、綿密なフラッシュサーフェス処理などによる空気抵抗の低減(CD=0.30)と、圧倒的なローシルエットによるコンパクトな前面投影面積(S=約1.77㎡)が、空力特性の真価であるCD×S=0.53を実現。しかも、高速走行時に効果的なダウンフォース(ボディを路面に押しつける空気の力)を発生させるため、前後リフト(揚力)バランスの適正化を追求。フロントスポイラー&リアウイング装着のType Rで、C_{lf}(揚力係数・フロント)=0.04、C_{lr}(同・リア)=0.01を達成した。この洗練された空力特性が、つねに確実な路面グリップ力とリニアで安定したハンドリングを支えている。

POWER TRAIN

新開発13Bロータリー+ニューシーケンシャルツインターボシステム

スポーツカーのエンジンは、高回転・高出力でレスポンス鋭く、かつこれまで紹介した理由から、小型軽量でなければならない。そのテーマを実現するのが、2ローター13Bロータリー+ニューシーケンシャルツインターボシステムだ。このニューシーケンシャルツインターボシステムは、低速域で1基、高速域で2基のターボを作動させるもの。ビッグトルク&ハイパワーをクイックレスポンスとともに発揮する。最高出力255ps/6500rpm(ネット*)、最大トルク30.0kg-m/5000rpm、レッドゾーン8000rpm。そしてパワーウェイトレシオ4.90kg/ps(Type S・5MT)。スポーツカーである以上、その性能はあくまでも実戦的でなければならないのだ。

そして、鋭いピックアップレスポンスを獲得

吸気抵抗を大幅に低減し、最適な燃料供給にも寄与するEGI-HS(ハイスピード)システム、吸気流速をアップさせたダイナミック共鳴過給システム、点火時期の最適電子制御、軽量フライホイールなどにより、アクセルワークに即応するクイックなレスポンスを実現した。

ハイパワーに呼応する高効率コンパクト冷却系

冷却系の小型化と性能向上を両立するため、より多量の走行風を導入するエアダクトを備えたラストマウントラジエーターを装着。フロントグリルからの直接風で冷却するインタークーラーやツインオイルクーラー(Type R)もその一環だ。なお全機種に、オイルクーラー冷却後の熱気がブレーキに当たらないよう迂回させる世界初のバイパスエアダクトを装着。熱気は、フロントフェンダーサイドのオイルクーラー・エアアウトレットから排出される。

5段マニュアル&電子制御4段オートマチック(EC-AT)

マニュアルトランスミッションには、強力なダブルコーンシンクロを採用。プルタイプクラッチなどと相まって、最小の動きで瞬時に確実にシフトできる俊敏な操作性を実現した。EC-ATはスリップ制御機構などを採用し、滑らかでトルクフルな走りを支援。マニュアルライクな操作ができるホールドモード機構も備えている。

後輪の作動をリニアに制御する"トルセン"LSD、全機種搭載

一般的なピスカス式LSD(リミテッドスリップデフ)は、左右輪の一方が空転するなどして瞬間的に発生する差動に対応し、「グリップしている車輪」のトルクを「空転している車輪」のレベルにまで下げて合わせることで、左右輪のトラクションバランスを保とうとするものだ。その分、駆動力が低下し加速力が損なわれることになる。これに対して"トルセン"LSDは、差動が発生すると同時に左右輪に適切なトルクを分配し直す。例えば旋回時には、空転状態で速く回転している車輪には小さなトルクを与えて回転を緩める一方、グリップ状態で遅く回転している車輪には大きなトルクを与えて駆動力を増すのである。これによって、旋回時のパワーオンにも安定したステア特性を保ち、アクセルワークにリニアに反応する加速力を発揮することで、コーナー脱出速度を高めるのだ。また、直進状態ではデフが左右輪を1本のシャフトで直結するのと同じ効果を発揮し、直進安定性の向上に寄与する。エンジンの力をつねに無駄なく路面に伝えることができる"トルセン"LSDは、ハンドリングオリエンテッドを旨とするスポーツカーにこそ必須のLSDなのである。

HANDLING

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

サスペンションには、キャンバー/キャスターなど、路面に対するタイヤの基本的なジオメトリーをつねに適正に保つ能力に優れた、4輪ダブルウィッシュボーンを選定した。しかしそれには、タイヤの路面追随性を高めるための徹底した軽量化、すなわちバネ下重量の軽減が前提となる。そこで、全コントロールアーム&リンクをアルミ化。バネ下重量の低減に直結する超軽量ダブルウィッシュボーンを完成した。またそのコンパクトさが、2ローター13Bエンジンとともに、ひときわ低いボンネットをもたらした。そしてこのサスペンションは、ホイールアライメント(路面に対する車輪の姿勢)をつねに適正に制御する4輪ダイナミックジオメトリーコントロールを実現するための選択でもあった。

ニュートラルステアを実現。4輪トーコントロールの進化形、4輪ダイナミックジオメトリーコントロールシステム

走行中のホイールは、横G・駆動力・制動力・エンジンブレーキ力・路面の凹凸による上下力などの影響を受けて、そのトーに微妙な変化が生じる。例えば、旋回時に前輪を外側に開こうとする力(トーアウト成分)が大きすぎれば強いアンダーステアが表われる。また駆動力に伴って発生する後輪のトーイン成分が大きすぎれば、コーナー脱出時などに要求される機敏で安定したパワーコントロールも思うようにならない。そこでRX-7では、前後輪に発生するこうしたトーイン/アウト成分を緩和することをサスペンション設計の中心課題とした。すなわち、4輪トーコントロール機能をさらに進化させ、ホイールアライメントをつねに適正に保つことでニュートラルなステアリング特性を確保する、まったく新しい4輪ダイナミックジオメトリーコントロールの追求。そしてそのためこそ、4輪ダブルウィッシュボーンサスを選択したのである。リンク類の最適配置とブッシュ/ユニボール/ピローボール類のメカニカルな作動により、4輪のジオメトリーを最適制御するこの機構が、「切れば切っただけ、戻せば戻しただけクルマがリニア&ダイレクトに方向を変える」ニュートラルステアを実現した根幹なのだ。

高いボディ&サス剛性を実現、軽量"スペースモノコックフレームボディ"

"スペースモノコックフレームボディ"は、シャシーフレームにリジッド結合したサスクロスメンバー/ストラットバー/トンネルメンバー+ラテラルメンバーによって、サスの支持剛性を大幅に高める軽量のメンバー構造体。フロントサスを支持する独自のハウジング構造体(Type Rはストラットバーも装着)とともに、軽さを損なうことなく高いサス剛性を実現した。また、トランスミッション部とデフを高張力鋼板+制振鋼板製の閉断面構造フレームを介して一体化するP.P.F(パワープラントフレーム)も採用。ボディ剛性の向上に寄与するとともに、エンジントルクのリニアでダイレクトな伝達、剛性感に優れたシフトフィールを実現している。

全機種4W-ABS装備。前輪に対向4ピストンアルミキャリパー

フルブレーキング時にもクルマのコントロール性を失わず、安定した制動を支援する4W-ABS(4輪アンチロックブレーキシステム)を標準装備。またフロントに、RX-7伝統の対向4ピストンアルミキャリパーを装着した大口径16インチ4輪ベンチレーティッドディスクブレーキ、8'+8'タンデムの真空倍力装置、、さらには車重の軽さなどが、耐フェード性に優れた強力な制動力を生み出している。

専用開発225/50R16ラジアル+超軽量8JJ×16アルミホイール

専用開発のハイグリップ225/50タイヤ(Type Rは、左右非対称パターンの高性能ZRタイプ)は、10.5kg/1輪という軽さ。16インチサイズで超軽量(7.0kg/本)を達成したアルミホイールとともに、バネ下重量を大幅に軽減した。

*「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。

*"トルセン"は、DK GLEASON, INC.の登録商標です。

	Vintage Red	Silver Stone Me.	Brilliant Black	Montego Blue Mc.	Competition Yellow Mc.
TYPE X	Leather(Black)				
	Leather(Red)				
TYPE R	Luxe Suede(Black)				
TYPE S	Full Fabric(Black)				

Leather (Red)

TYPE X

- スーパープレミアムミュージックシステム(CDプレーヤー内蔵)
- ハイレフコート塗装
- 電動アウタースライドサンルーフ
- SRSエアバッグ
- リアパッケージトレイ
- オートスピードコントロール
- フルオートエアコンディショナー
- 軽量本格バケットシート(本革)
- プロジェクターハロゲンフォグランプ
- 225/50R16 92Vラジアルタイヤ+8JJ×16アルミホイール

Leather (Black)

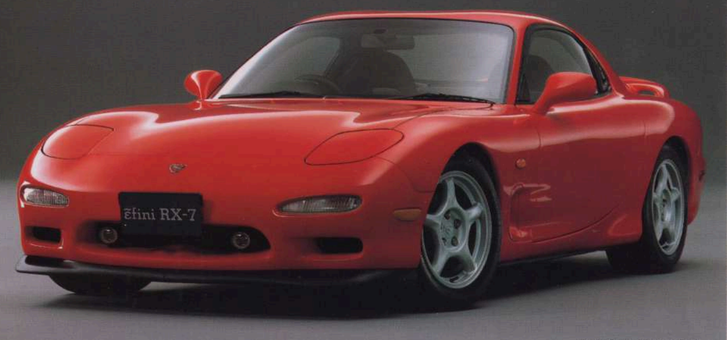


Body Color:Brilliant Black

Luxe Suede

TYPE R

- フロントスポイラー(ブレーキエアダクト付)
- フローティングリアウイング
- プロジェクターハロゲンフォグランプ
- オートエアコンディショナー(テンプオート)
- 軽量本格バケットシート(ラックススエード)
- FM/AM電子チューナー+電子制御フルロジックカセットデッキ+25W×5+5スピーカー
- ツインオイルクーラー
- ガス封入式シングルモードダンパー(HARD)
- フロント&リアストラットバー
- 225/50ZR16ラジアルタイヤ+8JJ×16アルミホイール



Body Color:Vintage Red

Full Fabric

TYPE S

- アルミボンネットフード
- 4W-ABS
- 本革巻ステアリング&シフトノブ
- エンジン回転数感応型パワーステアリング
- オートエアコンディショナー(テンプオート)
- 軽量本格バケットシート(フルファブリック)
- FM/AM電子チューナー+電子制御フルロジックカセットデッキ+25W×5+5スピーカー
- リアストラットバー
- トルセンLSD
- 225/50R16 92Vラジアルタイヤ+8JJ×16アルミホイール

"トルセン"はDK GLEASON INCの登録商標です。



Body Color:Competition Yellow Mc

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。

BODY COLOR



Vintage Red
ヴィンテージレッド



Silver Stone Me.
シルバーストーンメタリック



Brilliant Black
ブリリアントブラック



Montego Blue Mc.
モンテゴブルーマイカ



Competition Yellow Mc.
コンペティションイエローマイカ
Type R、Type Sに設定

EQUIPMENT

		Type X	Type R	Type S
EXTERIOR	軽量リトラクタブルハロゲンヘッドランプ	●	●	●
	プレスベント3次曲面フロントウインドー	●	●	●
	スクープフィン付ワイパー(運転席)	●	●	●
	間欠式リアワイパー&ウォッシャー	●	●	●
	タイマー付リアデフォッガー	●	●	●
	アルミボンネットフード	●	●	●
	エアロアンダーカバー	●	●	●
	フロントスポイラー(ブレーキエアダクト付)	▲	●	—
	フロントエアダムスカート	●	—	●
	フローティングリアウイング	▲	●	—
	ハイレフコート塗装	●	—	—
	サイドシルピッチ塗装	●	●	●
	電動リモコンカラードドアミラー	●	●	●
	プロジェクターハロゲンフォグランプ(イエローバルブ)	●	●	—
	電動アウタースライドサンルーフ	●	—	—
	オイルクーラーエアアウトレット	●	●	●
SAFETY	4W-ABS(4センサー3チャネル式)	●	●	●
	ハイマウントストップランプ	●	●	●
	リア3点式シートベルト×2	●	●	●
	サイドインパクトバー	●	●	●
	SRSエアバッグシステム	●	—	—
	二重アクセルリターンスプリング	●	●	●
	燃料噴き出し防止装置	●	●	●
	シートベルトワーニング機構	●	●	●
	ロールオーバーバルブ	●	●	●
	インテリア難燃材	●	●	●
INTERIOR	本革巻3本スポークステアリングホイール	●	●	●
	本革巻シフトノブ&本革巻サイドブレーキノブ	●	●	●
	ニーパット(コンソール側)	●	●	●
	アルミ製クラッチペダル	●	●	●
	アルミ製ブレーキペダル	●	●	●
	ワンタッチ機構付パワーウインドー(キーOFF後作動可能)	●	●	●
	パワードアロック	●	●	●
	マップランプ付ルームランプ	●	●	●
	バニティミラー(助手席)	●	●	●
	ラゲッジルームランプ	●	●	●
	リアパッケージトレイ	●	●	●
	カーゴルームマット(不織布)	●	●	●
	サイレントパック	●	—	—

		Type X	Type R	Type S
INSTRUMENT PANEL	エンジン回転数感応型パワーステアリング	●	●	●
	パネルライトコントロール	●	●	●
	オートスピードコントロール	●	—	—
	イグニッションキー照明	●	●	●
	ドアキー照明	●	●	●
	油圧計	●	●	●
	シフトインジケーター	ATのみ		ATのみ
	シャワーダクト	●	●	●
	サイドデミスター	●	●	●
	ロジカルコントロール空調モードスイッチ(ダイヤル式)	●	●	●
	オートエアコンディショナー(テンプオート)	—	●	●
	〃 (フルオート)	●	—	—
	サングラスボックス	●	●	●
SEAT	軽量本格バケットシート	●	●	●
	シート生地・本革	●	—	—
	〃 ・ラックススエード	—	●	—
	〃 ・フルファブリック	—	—	●
	テンションレス3点式シートベルト(前席)	●	●	●
	ベルトインシート	●	●	●
AUDIO SYSTEM	FM/AM電子チューナー、電子制御ロジックカセットデッキ、25W×5スピーカー	—	●	●
	BOSEスーパープレミアムミュージックシステム(CDプレーヤー付)	●	—	—
	ダイバーシティアンテナシステム	●	●	●
	パワーアンテナ	●	●	●
MECHANISM	オイルクーラー	シングル—ツイン—シングル		
	ガス封入式シングルモードダンパー	NORMAL	HARD	NORMAL
	4輪ベンチレーティッドディスクブレーキ	●	●	●
	対向4ピストンアルミキャリパー(フロント)	●	●	●
	フロント&リアスタビライザー	●	●	●
	"トルセン"LSD	●	●	●
	フロントストラットバー	—	●	—
	リアストラットバー	●	●	●
	PPF(パワー・プラント・フレーム)	●	●	●
TIRES & WHEELS	225/50ZR16(左右非対称)(EXPEDIA S-07)	—	●	—
	225/50R16 92V	●	—	●
	8JJ×16インチハイブレッシャーキャスティングアルミホイール	●	●	●
	T135/70D16スペアタイヤ	●	●	●
	16×4Tスペアアルミホイール	●	●	●
	アルミ製ジャッキ	●	●	●

●は標準装備　"トルセン"はZEXEL-GLEASON USA, INCの登録商標です。
▲はセットオプション('92年1月より生産開始)

SPECIFICATIONS

TYPE	ボディタイプ	2ドアクーペ				
	車名・型式	マツダE-FD3S				
	エンジン	13B-REW(インタークーラー付シーケンシャルツインターボ)				
	機種名	Type X		Type R	Type S	
	変速機型式・変速段数	マニュアル・5段	EC-AT/S・4段	マニュアル・5段	マニュアル・5段	EC-AT/S・4段
	機種コード	JAD	JBD	JAE	JAA	JBA
DIMENSION & WEIGHT	全長 mm	4295				
	全幅 mm	1760				
	全高 mm	1230				
	室内長 mm	1415				
	室内幅 mm	1425				
	室内高 mm	1020		1025		
	ホイールベース mm	2425				
	トレッド・前 mm	1460				
	トレッド・後 mm	1460				
	最低地上高 mm	135				
	車両重量 kg	1290	1320	1260	1250	1280
	乗車定員 名	4				
PERFORMANCE	最小回転半径 m	5.1				
FUEL CONSUMPTION	10モード燃費 km/ℓ	7.3	7.0	7.3	7.7	7.0
	60km/h定地燃費 km/ℓ	14.8	14.4	14.8	14.8	14.4
STEERING	ギア形式	ラック&ピニオン式				
	倍力装置形式	インテグラル式パワーステアリング				
SUSPENSION	サスペンション・前	ダブルウイッシュボーン式				
	サスペンション・後	ダブルウイッシュボーン式				
	ショックアブソーバー・前	筒形複動式				
	ショックアブソーバー・後	筒形複動式				
	スタビライザー	トーションバー式				
BRAKES	主ブレーキ形式・前	ベンチレーティッドディスク				
	主ブレーキ形式・後	ベンチレーティッドディスク				
	倍力装置形式	8インチ+8インチ径タンデム真空倍力装置				
TIRES & WHEELS	タイヤ・前後	225/50R16 92V		225/50ZR16	225/50R16 92V	
	ホイール・前後	8JJ×16アルミホイール				
ENGINE	型式・種類	水冷直列2ローター				
	総排気量 cc	654×2				
	圧縮比	9.0				
	最高出力(ps/rpm)	255/6500(ネット)				
	最大トルク(kg-m/rpm)	30.0/5000(ネット)				
	燃料供給装置	EGI-HS				
	燃料及びタンク容量 ℓ	無鉛プレミアムガソリン・76				
DRIVE TRAIN	クラッチ形式	乾燥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)	乾燥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		3.027
	第2速	2.015	1.619	2.015		1.619
	第3速	1.391	1.000	1.391		1.000
	第4速	1.000	0.694	1.000		0.694
	第5速	0.806	—	0.806		—
	後 退	3.288	2.272	3.288		2.272
	減速比	3.909		4.100	3.909	

■EGI:電子制御燃料噴射装置■道路運送車両法による新型車届出書数値■付属品:スペアタイヤ、標準工具一式■燃料消費率は定められた条件のもとでの数値です。実際の走行時の、気象・道路・車両・運転・整備などの条件により異なってきます。■撮影、印刷条件によりボディカラーおよび内装色が実車とちがって見えることがあります。詳しくはセールスマンのカラーサンプルをご覧ください。■エンジンの出力表示には、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あり、「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15%程度低い値(自工会調べ)となっています。

このカタログについてのお問い合わせは、お近くのアンフィニ販売会社または、アンフィニコールセンター　0120-286919へどうぞ。　製造事業者名/マツダ株式会社　〒100　東京都千代田区内幸町1-1-7　このカタログは1991年10月現在のものです。　EK B110 9110MI