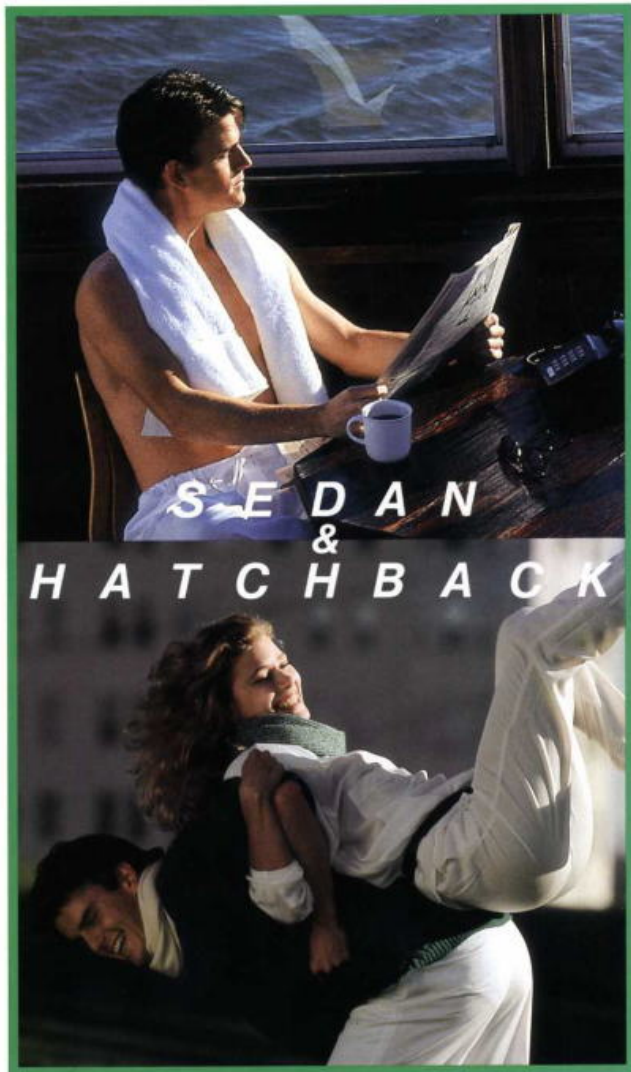


FAMILIA



mazda

いつも時代の前にいる。

見づめらむ走る時代が車。
4ドアのフォルムに、先鋭なシククの走りを含ませながら、
セダンとラトルタイム4WD+DOHCターボインジェクションターボ。
静かに走るときも、激しく走るときも、心に満ちてくると大きな誇り。
それはライバルにしてスポーラーな、NEWセダンの予感。
秘めた力が、いま美し。

フルタイム4WDセダン誕生。



ライブスポーツ NEWファミリア



くらしがスポーツしはじめる。

そこに1日クルマが加わるだけで、
くらしは急に輝きはじめる。かよいた道が新しい。
さりげない会話がきまめいて響く。そんな爽やかなスポーツ感覚
ここにすわり、新しい時代の走りが見えてきます。





スポーツセダンのラグジュアリーな味。表情にも違いがあります。
 大きく構えたエラセレントなボディ。豪華な専用インテリア。
 スポーツな走りの血筋を生かしながらラグジュアリーな装いをこらしたSXE
 セダンのもうひとつのテストです。

NEW1300&NEW1500、パワフルで静かな新エンジンです。

快適でイキキした走りのために、パワーを犠牲にすることなく、静粛性と経済性を徹底追求し、ゼロから新開発された1300と1500、新機構DICS(デュアルインダクションシステム)を採用し、低燃費をキープしながら、プラス100cc分のパワーアップを実現。(70km/h)コンピューターがアイドル回転数を最適に安定させる新機構ISC(インジェクションコントロール)により、騒音を抑え、実用燃費もアップ、バルブクリアランスを油圧で自動調整するHLA(ヘッドリフト調整)やオートチョークも採用されています。

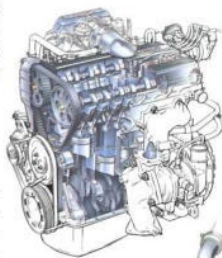
もつエンジンバリエーション
シフト機構のバリエーション

1600 DOHC 16-VALVE EGI TURBO WITH INTERCOOLER	新しいエンジンが追加される 1600 DOHC 16-VALVE	伸びと静粛で評価されるエンジン NEW 1600 EGI
140ps / 6000rpm (100km/h)	110ps / 6500rpm (100km/h)	85ps / 5500rpm (100km/h)
19.0kg-m / 5000rpm (100km/h)	13.5kg-m / 4500rpm (100km/h)	12.5kg-m / 2500rpm (100km/h)
11.4km / l (100km/h)	13.0km / l (100km/h)	13.4km / l (100km/h)

パワーと燃費のトレードオフを
NEW 1500

NEW 1500	キキキと走って、燃費も NEW 1300	静かでパワフルでエコノミー 1700DIESEL
76ps / 6000rpm (100km/h)	67ps / 5500rpm (100km/h)	58ps / 4700rpm (100km/h)
11.4kg-m / 3500rpm (100km/h)	10.4kg-m / 3500rpm (100km/h)	10.7kg-m / 3000rpm (100km/h)
17.0km / l (100km/h)	17.6km / l (100km/h)	32.0km / l (100km/h)

1600 DOHC 16-VALVE EGI TURBO WITH INTERCOOLER



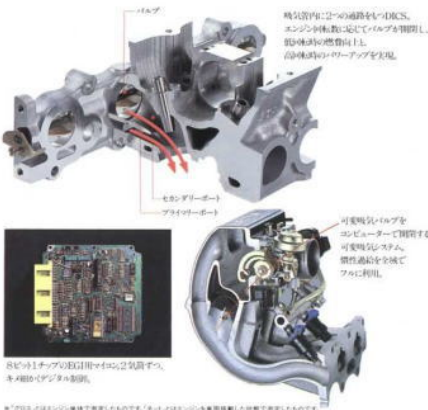
1700 DIESEL

やや大型のターボ採用して
中低速トルクをアップして
静か高速に燃費アップは
空冷式インタークーラーで静か



すべては走りのために。新エンジンをゼロから開発。

DUAL INDUCTION CONTROL SYSTEM



NEW1600EGI、低速で伸びる、高速で伸びる、パワーのゆとりが快適です。

新開発1600エンジンにEGIを装着、低速トルクを重視したロングスローク設計により、2500rpmで最大トルクを発生。シティユースやハイウェイクルージングなど、実用域で使いやすくなり、しかもEGI特有のクイックレスポンスと高速の伸びが楽しめます。新機構ISCやHLA、オートチョークなどの採用で、エンジンは、つりばえとコンディション意のままに運転できますから、気分よく走りを楽しめます。

可変吸気システムの1600DOHC。さらに頂点はインタークーラー付EGITターボ。

可変吸気システムにより全域のパワーを実現した1600DOHC16バルブ+EGIエンジン。中低速域でキキキ走れる使いやすさと、高速域のバシキチ力やかわるな、高性能と気味につきあえます。そしてこの1600DOHCに、さらにインタークーラー付ターボを装着したのがファミリアの最強エンジン。2500-5900rpmで最大トルクの90%以上を発生するため、街中のノロノロ運転なども運転しやすく、もちろん高速域では、ネット140馬力の痛快な走りを楽しめます。

ディーゼルの経済性を大切にしながら、パワーアップ、走りを楽しめます。

セラミックグローブプラグの採用で、待ち時間ゼロ、セル一発でスタートOK。60km/h定地燃費33.0km/l(100km/h)をキープしながら、パワーもトルクもアップし、しかも振動や騒音を追放。ガソリン車なみのフィーリングで、静かに力強く走れます。また、独自の「底傾斜減速装置」により、始動や失火の対策も万全です。

いいエンジンといいシャシーが出会ったとき、初めて、いいクルマが完成します。

ボディの剛性は、クルマ全体の総合性能を支える最もベーシックな性能。ですからファミリアは、まず骨格から、ボディをガッチリ組み上げています。ファミリアを運転すると感じられるシッカリした乗り心地、ドライバーの意志はピタリと一致する縦振リフィードバックを振動や騒音の少ない快適な走り、これらはすべて、高剛性ボディのたまもの、しかもこのボディを、定評のサスペンションが支えています。またダサい後輪SSサスペンションの前輪A型リアアーム、しなやかに走ってきたら、おどろかすほど、誰にでもコントロールしやすい、楽しさ、楽しさを運んできます。

ミニアックス、可変ダンパーなど、個性に合わせて8つの脚。

ファミリアのサスペンションは全部で8タイプ。機種ごとの走りの性格に合わせて、キメ細かく設定されています。①日常ユースの使いやすさを大切に、乗り心地を重視したノーマルサス(1階高調子)②キキキしたフットワークが楽しめるスポーツサス(2階高調子)③DOHCパワーのために脚まわりを一段とハードにチューンアップしたハードサス(3階高調子)④前後のダンパー減衰力がNORMAL→SPORTと自由に切り替えられる減衰力可変ダンパー+ハードサス(FF-GT-X)⑤フルタイム4WD専用スポーツサス(4階高調子)⑥車高を2段階に調整できるハイコントロール4WD+オートレベリング機構付の4WD専用ハードサス(GT-X)⑦4WD専用ハードサス(GT-A)⑧FF車の究極ハードチューニングサス(5階高調子)それぞれに個性と主張が明確です。

Self-Stabilizing SS SUSPENSION



剛性の高いA型リアアームの前輪サスペンション。二重バネで、走れば乗り心地を向上。

SSサスペンションの構造

- コーナーなどでタイヤに、前後左右の傾斜が加わると...
- 車軸は上下方向に傾くことで、タイヤが傾き、路面を滑りやすくなる。
- このタイヤは自動的にかつおどろかすほど、傾きを修正し、タイヤが傾き、路面を滑りやすくなる。

「走ればファミリア」の名を冠した後輪SS=Self Stabilizing(自分で安定する)サスペンション。その名の通り、乗ればつねに進行方向に向かう自動リアアームが特長。

ボディも性能。ファミリアはそう考えます。

4-speed Lockup Automatic Transmission



静かに走って、好燃費、ロックアップ付4段オートマチック新採用。

4段(OD付)ですから高速時のエンジン回転数が低く抑えられ、実用燃費が向上。変速ショックも小さく、静かに快適に走れます(100km/hで4000rpm)。また1500cc車にもロックアップ付3段オートマチックを採用(FF車)。一定のタービン回転数以上でトルクセンサーターボが直結され、エネルギーロスを防ぎます。

××にビスカスLSD(リミテッド・スリップ・デフ)搭載。

究極のサス・チューンを実現したスペシャルバージョン「××」のフロントデフに、限界性能を高めるビスカスLSDを装着。高粘度シリコンオイルを封入したビスカスカップリングによるLSDが、FFに新次元の走りをもたらしました。新しいコーナーリングで片輪がホイールスリップを起こして駆動力を逃がさず、残った1輪にパワーを伝達。また左右の駆動力の変化がなめらかなため、ホイールスリップ時の車体の挙動変化がスムーズです。



*70km/h定地燃費は100km/h定地燃費を換算したもので、70km/h定地燃費は実際の燃費とは異なります。



FAMILIA FULL TIME 4WD 1600DOHC TURBO GT-X Engine:1600DOHC 16-VALVE EGI TURBO WITH INTERCOOLER



セダンにフルタイム4WD誕生。

写真はすべてGT-X。ガラスサンルーフ、ヒレリール60タイプ、アルミホイールはハイパーカーオプション

舞台はオンロード。セダンに新ジャンルをひらく、高速・全天候ツアラー。

どんな悪条件の中でも、あらゆるライバーがより安全に、より速く……走りの理想をカタチにしたフルタイム4WD。ファミリアが日本で初めて実現した最先端スペックです。これまで味わうことができなかった鋭い加速と加減速感。すばやく安定したコーナリング。豪雨・横風・雪など、天候条件が不利になるほど本領を発揮する全天候クルージング。4輪駆動のすぐれた走破性と安定性をつねに発揮するフルタイム方式で2WD→4WDの切りかえも不要です。

プラネタリーギアードセンターデフ採用。エンジンは3タイプのバリエーション。

センターデフ(デフロック付)により、4WDの弱点とされたタイトコーナーでのブレーキ現象を解消。車庫入れや駐車などの操作もスムーズです。前後輪へのパワー伝達がギアを介してダイレクトに(メカニカルに)行なわれますから、パワー伝達ロスが小さく、走行フィーリングもスポーティ。前後へのトルク配分が常に一定(50:50)ですから、サスペンション・チューニングもそれに合わせてベストに設定でき、クルマ全体のバランスを崩しません。しかもセンターデフは、量産車初のプラネタリーギアを用いた、軽量コンパクトな設計。室内スペースを犠牲にしません。またエンジンは、ネット140馬力の1600DOHCターボをはじめ、ゆとりある1600EGI、キビキビ走る1500と、バリエーションも豊富。ブレーキは前輪ベンチレーテッド4輪ディスク(GT-Xは14インチ、他は13インチ)、タイヤはボナンザ®185/60R14 82Hスチールラジアル(GT-X)など、高速ツアラーにふさわしい装備です。

FULL TIME 4WD



前後にトルクを分配しながら前後輪の回転差を吸収するセンターデフ。プラネタリーギアを用いたコンパクトな設計で軽量化と高剛性を実現。

写真は縦向きに分解しています。



電制式センターデフの機構のクローズアップ。写真の全周線などで1輪が浮いた場合でも、センターデフのゲージが上昇し、前後ともに駆動力をキープ。

高速・全天候ツアラー。フルタイム4WD。



スロット操作で車高が30mmアップ。あらゆる道をツアラーモードハイコントロール。しかもオートレベリング機構付(GT-X)

ハイコントロール・サスペンションで低い重心を実現。オートレベリング機構付。

GT-Xには、ダンパー上部の空気室の圧力によって車高をLOW-HIGH 2段階に切りかえられる“ハイコントロール・サスペンション”を採用。ベースのLOWの位置では、最低地上高はわずか130mm。高速走行では、その低い重心が威力を発揮し、また悪路では、車高を30mm高くして路面とのクリアランスを確保。ひどい凹凸道に出会ってもラクに走破できます。

もうひとつ画期的なのは、オートレベリング機構です。乗る人や荷物の違い、負荷重量が変化しても、それに応じて自動的に車高を微調整。LOW、HIGHそれぞれの選択レベルを正確にキープします。重心高が常に一定ですから、操縦安定性はつねにハイレベルに保たれます。



写真はすべてGT-X。ガラスサンルーフ、ヒレリール60タイプ、アルミホイールはハイパーカーオプション

ビスカスLSD+センターデフを搭載。ラリー・スペシャル、GT-A登場。

激しいラリー走行を前提に特別に開発されたフルタイム4WD。それかハッチバックの“GT-A”です。1600DOHCターボを搭載。リアデフにビスカスLSD(リミテッドスリップデフ)を装着。センターデフとの組み合わせで限界性能を高めています。ビスカスLSDにより、クワッての悪路走行でたとえ片輪が路面を離れても、そこから駆動力を逃がさず残った1輪にしっかりと駆動力を伝達。さらにストラットタワーバー、強化クラッチなどを標準装備。カーゴルームには専用ブラケットボルトを設定し、標準タイヤを固定してあります。またリアスポイラーなどはとりはずし、軽量化を図っています。



ボディカラー：フルタイム4WD GT-X、ビルレリ-602イヤーアルミホイールはメーカーオプション

1300 XC

- 102マニュアル ●102オートマチック
- 最高出力67ps/3600rpm (ネット)* ●最大トルク12.4kg-m/2500rpm



ボディカラー：ゴールドシルバーメタリック

1600 EGI S-XE

- 102マニュアル ●102オートマチック (ロックアップ付)
- 最高出力85ps/5500rpm (ネット)* ●最大トルク12.3kg-m/2500rpm



ボディカラー：ノーブルホワイト、ビルレリ-602イヤーアルミホイールはメーカーオプション

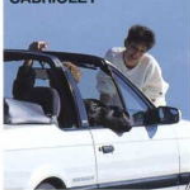
1600 DOHC CABRIOLET

- 102マニュアル ●102オートマチック (ロックアップ付)
- 最高出力110ps/5500rpm (ネット)* ●最大トルク13.5kg-m/4500rpm



ボディカラー：パールホワイトメタリック、ビルレリ-602イヤーアルミホイールはメーカーオプション

CABRIOLET



1600 DOHC GT

- 102マニュアル ●102オートマチック (ロックアップ付)
- 最高出力110ps/5500rpm (ネット)* ●最大トルク13.5kg-m/4500rpm



ボディカラー：エキスポートブルーメタリック、ビルレリ-602イヤーアルミホイールはメーカーオプション

1600 DOHC TURBO GT-X

- 102マニュアル ●最高出力140ps/6000rpm (ネット)*
- 最大トルク19.0kg-m/3000rpm



ボディカラー：ノーブルホワイト、ビルレリ-602イヤーアルミホイールはメーカーオプション

FULL TIME 4WD 1600 DOHC TURBO GT-X

- 102マニュアル ●最高出力140ps/6000rpm (ネット)*
- 最大トルク19.0kg-m/3000rpm



ボディカラー：サンダーメタリック、ビルレリ-602イヤーアルミホイールはメーカーオプション

HATCHBACK



ボディカラー：フルタイム4WD GT-X、ビルレリ-602イヤーアルミホイールはメーカーオプション

1300 シャトレ

- 102マニュアル ●102オートマチック
- 最高出力75ps/3500rpm (ネット)* ●最大トルク10.4kg-m/2000rpm



ボディカラー：ノーブルホワイト

1700 DIESEL XJ

- 102マニュアル ●102オートマチック (ロックアップ付)
- 最高出力55ps/4300rpm (ネット)* ●最大トルク10.7kg-m/3000rpm



ボディカラー：マジョリカブルー

1600 EGI XGi

- 102マニュアル ●102オートマチック (ロックアップ付)
- 最高出力85ps/5500rpm (ネット)* ●最大トルク13.5kg-m/2500rpm



ボディカラー：エキスポートブルーメタリック、リアスポイラーとアルミホイールはメーカーオプション

1600 DOHC GT

- 102マニュアル ●102オートマチック (ロックアップ付)
- 最高出力110ps/5500rpm (ネット)* ●最大トルク13.5kg-m/4500rpm



ボディカラー：サンダーメタリック、フルタイム4WD GT-Xはメーカーオプション

FULL TIME 4WD 1600 DOHC TURBO GT-X

- 102マニュアル ●最高出力140ps/6000rpm (ネット)*
- 最大トルク19.0kg-m/3000rpm



ボディカラー：ノーブルホワイト、ビルレリ-602イヤーアルミホイールはメーカーオプション

1500 XG

- 102マニュアル ●102オートマチック (ロックアップ付)
- 最高出力16ps/6000rpm (ネット)* ●最大トルク11.4kg-m/3300rpm



ボディカラー：エキスポートブルーメタリック、リアスポイラーはメーカーオプション

*1000kg、20km/h以上でエンジン回転が安定した状態で、70km/h以上でエンジン回転が安定した状態で測定したものです。

この画は一部機構を省略して取り上げ、より正確なイメージを伝えるために、本カタログを参照下さい。

