

新型ファミリア HATCHBACK & SALOON



個性がさまざまな。品質のアマゾン。

mazda

発信 **TO YOU** 君が打つ。僕が受ける。 一個のボールが人と人を結ぶように 新型ファミリアは、スポーツごころのメディアになった。

車格を超え、乗り手の性別や年齢を超えて、世界中でブームを呼んだファミリアが、さらにステップアップした。

アクティブに生きる人々の、体と心の高まりに応えたい。明るいスポーツ仲間との出会いをもっと広げたい。

そのために鍛えあげたスタイル、走り、広さ、スパークする全機能、いまナイスキャッチしてほしい。

スポーツごころのメディア、新型ファミリア。発信 TO YOU。



HATCHBACK



「毎日をスポーツと暮らしたい。」万能選手ファミリアに、シーズンオフはない。

3ドアハッチバック1500XG(電動リコンミラー装着車)アルミホイールはオプション



3ドアハッチバック1500XL



3ドアハッチバック1500XG(電動リコンミラー装着車)

発信 TO YOU

甘口のサルーンにはしたくなかった。
静かなファイティング・スピリットを秘めて、一新スラントノーズ。

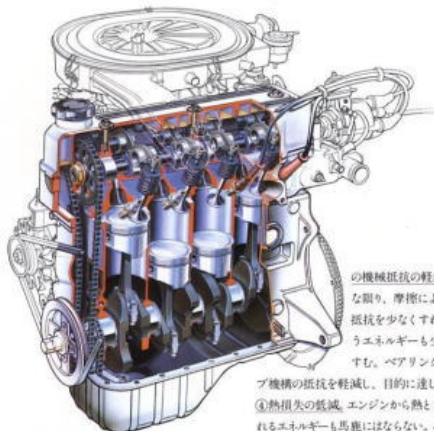
引き締まったシルエットに、熱いスポーツ心がある。新製ファミリアのもうひとつのユニフォームが、このサルーンだ。

ただおとなしいだけのファミリーセダンと明けて違うのは、スポーティサルーンと書ける機敏な走りだ。FFのおおらかな室内
いつまでもドライバースシートに産みつけたい、そんなハートの持ち主なら新製ファミリア・サルーン的能力をひと目で見分けることだろう。

スラントノーズに生まれ変わって呼びかける。発信 TO YOU

SALOON

低速トルクをアップして、スポーツ度を高めたE型エンジン。 熱成をとげたSSサスペンション。 待望のパワーステアリングも、やっつけた。



の機械抵抗の軽減、可能
な限り、摩擦による機械
抵抗を少なくすれば、失
うエネルギーも少なくて
すむ。ペダルやバル
ブ機構の抵抗を軽減し、目的に達している。

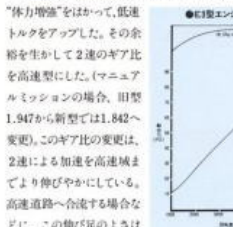
①熱損失の軽減 エンジンから熱と失われ
るエネルギーも馬力にはならない。エンジン
を必要以上に冷やさない冷却剤の採用で
熱損失の低減を徹底させた。加えて新設で
はラジエーターを小型化し(AT車を除く)、サブ
タンクを設置。熱エネルギーのロスを少なく
している。このように熱効率を追求した結果、
E型エンジンはパワーと低燃費を高い次元で
両立させた。まさに小さなカラダで大きな仕事
をおこなう。ファミリアの原動力にこそある。
E型エンジンの母胎であるマツダ独自の安定
燃焼方式が日本機械学会賞、機械振興協会
賞を受賞。ファミリアのE型エンジンをほじ
り、マツダのレシプロエンジンを採用の安定
燃焼に近づけて、これを得た。③エンジン内部

エネルギー効率に卓越したエンジン。このエ
ンジンこそ、新型ファミリアの実力を物語る。
エネルギー効率を追求し、E型エンジンは充分
なパワーと納得の低い燃費を実現した。①徹
底的なエンジン本体の軽量化、エンジン本体
の軽量コンパクト化は、性能と燃費に大きな
効果を生むことはいくらもない。ウエイトを
減らす。エネルギー効率の追求はますますこ
からスタートした。②ノイレベルの燃焼効率
軽量エンジンでハイパワーを得るには、燃焼
効率を高めることがポイント。燃焼室や吸気
管の形状を工夫することで、限りなく完全燃
焼に近づけて、これを得た。③エンジン内部



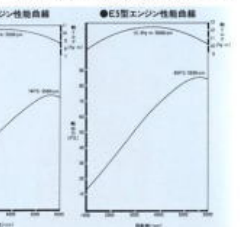
3ドアハッチバック1320cc(1)電動リフトバック装置も、アルミホイールはオプション

燃焼方式は、世界で最も厳しいとされている
日本の排出ガス規制に適合し、従来以上の燃
料経済性を果たした。しかも、シムランな
構造で実現した点を特筆したい。排気をクリ
ンに、そして低燃費型に。この安定燃焼方
式の優秀性は、日本機械学会賞や機械振興協
会賞の2大受賞がなにより明らかにしている。
新型ファミリアのエンジンは、よりスポー
ズ度を高めた。大きな低速トルク。新しいE型
エンジンは、吸気気のバルブタイミングなど
を改良し、高速出力を犠牲にすることなく低
速トルクをアップした。その結果、低速から
のダッシュが鋭い、パワーフルな加速が得られ
た。また、ノロノロ運転を強いられる市街地な
ども、大きな低速トルクにより、粘り強く走
れる。加速性能のよさ、扱いやすさ、さらに
燃費の点からも、これは新しいニュースだ。
低速トルクがアップしたエンジンは、ファミ
リアをどう変えたか。①伸びのいい直進のフ
ィーリング 新型ファミリアでは、エンジンの



“体力増強”をはかると、低速
トルクをアップした。その余
裕を生かして2速のギア比
を高速度型にした。(マヌエ
ルミッションの場合、旧型
1.947から新型では1.842へ
変更)。このギア比の変更は、
2速による加速を高速度域
までより伸びやかにしている。
③さらに低燃費で一定の低燃費にも、さ
らに磨きがかかった。旧型の17.0km/lから、
新型は17.2km/lへ一見わずかなアップだけ
れど、実用走行での値は大きい。つまり大
きくなった低速トルクにより従来よりも一段
高いギアが使え、そのことさらに燃費が
あがる、という好結果を生む。(“1300cc”
の比較、10モード燃費、運輸省審査値)

10モード燃費(マヌエアルミッション)運輸省審査値
17.2km/l
E3型・1300ccOHV
最高出力 74ps / 5500rpm
最大トルク 10.5kg-m / 3500rpm
10モード燃費(マヌエアルミッション)運輸省審査値
16.6km/l
E5型・1500ccOHV
最高出力 85ps / 5500rpm
最大トルク 12.3kg-m / 3500rpm



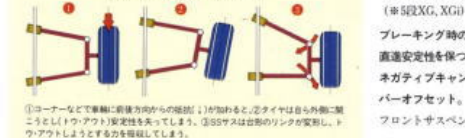
“体力増強”をはかると、低速
トルクをアップした。その余
裕を生かして2速のギア比
を高速度型にした。(マヌエ
ルミッションの場合、旧型
1.947から新型では1.842へ
変更)。このギア比の変更は、
2速による加速を高速度域
までより伸びやかにしている。
③さらに低燃費で一定の低燃費にも、さ
らに磨きがかかった。旧型の17.0km/lから、
新型は17.2km/lへ一見わずかなアップだけ
れど、実用走行での値は大きい。つまり大
きくなった低速トルクにより従来よりも一段
高いギアが使え、そのことさらに燃費が
あがる、という好結果を生む。(“1300cc”
の比較、10モード燃費、運輸省審査値)

SPORTS ENERGY.

この剛力はFF史のゴールドメダルだ。SS
サスペンション。一般にF車種の後輪は前輪
に比べ荷重が小さく、安定性に欠けやすい。
そこでファミリアの設計者たちは、ここに特別
な機構を設定しようと考え、SS(Self-
Stabilizing:自分で安定する)サスペンション
を開発した。その名の通り、後輪をつねにクル
マが通らうとする方向に向ける安定性が特
長である。コーナリングなどで車輪に前
後方向の抵抗が加わると、タイヤはトウ・ア
ウト(外側に向かう)し、安定性が妨げら
れるが、SSサスペンションは、自前のリン
クがこれに対応、変形し、トウ・アウトを自
ら打ち消す。さらに新型ファミリアでは、コ
イルスプリングに加えてウラン製ヘルパー



●後輪ストラット式
SSサスペンション
●A型ロアアーム
前輪ストラット式
サスペンション
●リアスタビライザー
●フロントスタビライ
ザー



スプリングを採用、乗車人
員や積載量が変わっても、
最適なスプリングの硬
さが得られるように改
良した。またボディの
傾き(ロール)を抑制しリアスタビライザー”を装
着している。(※1500XT, XL, XE, XG, XGI)

この剛力はFF史のゴールドメダルだ。SS
サスペンション。一般にF車種の後輪は前輪
に比べ荷重が小さく、安定性に欠けやすい。
そこでファミリアの設計者たちは、ここに特別
な機構を設定しようと考え、SS(Self-
Stabilizing:自分で安定する)サスペンション
を開発した。その名の通り、後輪をつねにクル
マが通らうとする方向に向ける安定性が特
長である。コーナリングなどで車輪に前
後方向の抵抗が加わると、タイヤはトウ・ア
ウト(外側に向かう)し、安定性が妨げら
れるが、SSサスペンションは、自前のリン
クがこれに対応、変形し、トウ・アウトを自
ら打ち消す。さらに新型ファミリアでは、コ
イルスプリングに加えてウラン製ヘルパー



車も設定。3ドアハッチバック:XT・XL
XG, 5ドアハッチバック:XT, サルーン:
XT-XGに工場注文装備:いずれも1500cc)、
素直しくシャープな操縦動作。ラック&ピニ
オン式ステアリング。しかもキックバックが
少ない。ステアリングを切った
時の恐怖がシャープなことから
スポーティカーに用いられるこ
との多いラック&ピニオン
式。従来この方式にあり
がちだったキックバック
(前輪の受けたショ

ックが、そのまま
ステアリングに伝わる
現象のこ)を少なくしている。
まきがいい、というより、信頼できる
という裏が隠れている安全設計。ブレーキ
システム。高速道路で、ブラインドコーナ
ーの連続する下り坂で、ブレーキはその真価を
靴(問われる。ファミリアの場合は、放熱性
(耐フェード性)に優れたフロントディスク
ブレーキ。真鍮で締めるように無理なく確
実に減速し、止まる。また、方がのケースに
備え、油圧回路を
左前輪⇄右後輪、
右前輪⇄左後輪
とX配管し、2例
方に分離独立。2例
一方の直圧回路に
異常が生じても、残った方の回路によって前
輪の一方を制動できる機構。前輪負担の大き
いF車には欠かせない安全設計だ。確実性
こそ絶対。早期ロック、スキッド現象に対しても
プロポーションング/バクが後輪への油圧を
直進にコントロールすることで予防策をとった。



HATCHBACK & SALOON

電動式スライディングガラスサンルーフ新装備。
好評のラウンジソファシートは
サルーン、5ドアハッチバックにも新採用。

SPORTS SOURCE.

高弾性シート。この価値は、長距離で実感となる。運転中、ということば、「張り続ける」ということだ。長時間走っても疲れないシートを目標に、新型ファミリアでは高弾性ウレタンを採用。弾性や形状を見直した。座った第一印象はいくぶん硬め。この方がやわなもののより長距離では疲労が少ない。形状もハード性に優れている。さらに腰線の支持の強弱を調節。疲労を軽減するランバーサポートも装備。またシート前部がアップするチルト機構**チルトステアリング**調整がキメ細かくなったリアライニングなどとの相乗効果によって、最適なドライビングポジションが得られる。(*XE, XG, XG。 **1500XL, XE, XG, XG。 **XCを除く全車)



このクラスで、フルフラットシートを広めたのもファミリアだった。限りなくベッドに近い。と好評なのがフルフラットシートである。フロントシートのヘッドレストを取りはずしリクライニングさせると、背もたれがリアシートと一体化。かなり大柄の人でもラクに横になれる大きなベッドができあがる。ロングドライブやアウトドアスポーツでの休息スペースにもってこい。室内をまるでワゴンのように使いこなせる。(1500XL, XE, XG, XG) 7段階に調節できるリアリクライニングシート。後席ファンが増えそうだ。前席がメイン、後席はサブと差別していたのでは、スポーツ仲間チームワークは乱れてくる。ファミリアのリアリクライニングシートなら、後席の人を飽かす、疲れさせない。ニュートラル位置から、前2段階、後4段階と計7段階にリクライニング。自由な姿勢が選べる。これはど



ファミリアの魅力、ラウンジソファシートが4ドアサルーン、5ドアハッチバックにも登場。クラストップレベルのワイドレットを生かし、ドアトリムとリアシートを一体設計した。肩まわり、ひじ共に余裕が生まれ、まるでリビングルームにいらながらドライブする感じだ。文字どおりファミリアの魅力となっているラウンジソファシートが新型では9機種にも広がった。サルーン、5ドアハッチバックに新採用して、バリエーションは充実した。どの新型ファミリアの、ラウンジソファにするか楽しみはつきない。(1500XL, XE, XG, XG)



楽しさ3ウェイ。電動式スライディングガラスサンルーフ。走行の臨場感が高まった。サンルーフには、オープン感覚の楽しさがある。走行中に外気を取り入れることもできるし、陽射しも入ってくる。それがガラスサンルーフに発展するところなるか。真冬や風の強い日もガラスを通して自然を身近に感じられているのだ。新型ファミリアでは、電動式でガラスサンルーフがスムーズにスライドする。サンルーフは①ガラス面の光線透過率が20%のメッシュドガラスパネル②ルーフの内側にサンシェードの2重構造を採用している。つまり、真冬や雨の日でも②のサンシェードを開けることで明るさが得られるし、反対にサンシェードを閉めることで、車内が太陽光線で暑くなる、あの不快な温室現象も防いでくれる。開口部も幅834mm×前後475mmとワイド。この開放感は大いさ。さすがファミリア。またまた思い切った装備を実現してしまった。(XG, XG)それぞれに非装着車および電動式スライディングガラスサンルーフも設定)



瞬間、スポーツを感じる。空力特性にすぐれたスクーター体型大型バンパー、バンパーの安全面(衝突時のエネルギー吸収性)と空力特性とを両立させ、バンパーを単なるプロテクター以上に高めた。走りの味と安全性と美しいシェイプがひとつになった。(XG, XG)



カーゴルームと分割可倒式リアシートのハッチバック。
トランクルームと4ウェイリアシートのサルーン。
プレイのスケールを広げる。

SPORTS MATES.

FFのメカニズムにビッグなカーゴルームやトランクススペースをプラスできたらどんなに楽しいことだろう。

ファミリアは、それをやっていた。真に使いこなす世代への要求に応えて大胆な発想から生まれた数か月のメトリック。世界がこれだ！と認めた。本当の広さ、本物の使い勝手がある。スポーツ仲間もツールも、一気に飲み込む。



デュアルボックスのメトリック



用途は大きい。(1500XL, XE, XG, XGI) 独自の275ℓ (SAE規格) デュアルボックスカーゴルーム。カーゴルームの下にもスペースが。FFは極端な話エンジンルーム以外を居住空間に使える。これこそFF最大のメリット。しかし従来のFFでは残念ながらこの利点を生かし切っていない。ファミリアは、広いカーゴルームの床板

FF車だけがもつ空間に大型コンソールボックス。見せかけのFF車でない例、乗前機構をエンジンルームに収めるFFには、広いレッグスペースが生まれる。このスペースをそのままにしている、FFメリットを生かしたことはない。ファミリアは、ここに着脱式で簡単にクリーニングできる大型コンソールボックスを設定。ロングツーリングでの

用途は大きい。(1500XL, XE, XG, XGI) 独自の275ℓ (SAE規格) デュアルボックスカーゴルーム。カーゴルームの下にもスペースが。FFは極端な話エンジンルーム以外を居住空間に使える。これこそFF最大の

用途は大きい。(1500XL, XE, XG, XGI) 独自の275ℓ (SAE規格) デュアルボックスカーゴルーム。カーゴルームの下にもスペースが。FFは極端な話エンジンルーム以外を居住空間に使える。これこそFF最大の



を上げると、その下にもカーゴルームが現れる。2重底設計。リアにデフ機構を持たないFFの利点からこうしたアイデアが生まれた。

これは単純に広さをかせぐたけではなく、濡れた水着や泥の付いたスポーツシューズなどを入れるのに便利だ。さらに、カーゴルーム側面のデッドスペースをうまく利用したはめ込み式のツールポケットまであって、こちらは工具用。広さばかりが便利さでもベストである。④乗車人員と積載物で変化するファミリアのスポーツスペース。例えば、スキングイピングではボンベ、ウェアスーツなどかさばるものが多い。分割可倒式シートを左右とも前方に倒せば、それもラクに積める。(XCは一体可倒) ⑤あるいは、後座に乘る人のスペースを用意した上で、アイスホッケーのスティックのような長尺物も積み、スポーツライフに使いやすい。⑥チームメイトと出かける。スポーツバッグが加わる。そんな時こそファミリアが活躍する。ユニフォーム姿の休日だが、今シーズンは何回ぐらいやってくださるだろうか楽しみである。



ドアに、ロードマップが入るポケットがある。左右のフロントドアにポケットを装着。ゲレンゲへのロードマップやガイドマップを入れておくのに便利だ。(1500XL, XE, XG, XGI)



ドアに、ロードマップが入るポケットがある。左右のフロントドアにポケットを装着。ゲレンゲへのロードマップやガイドマップを入れておくのに便利だ。(1500XL, XE, XG, XGI)



この使い勝手とスペースは想像を超えている。分割可倒式4ウェイリアシート。広い室内をさらに多目的に生かすためには、リアシートがトランクルームと直結するよう工夫すればよい。設計者たちの鋭い観察眼は、後座シートバックを「6:4」の割合で分割し、前方に倒す方法をとった。荷物の形に応じて、シートを①小さい方を倒す②大きい方を倒す③両方とも倒してフルに活用④倒さずそのまま使う……と4通りに使い分けられる。トランクに入りきらないスキーやカサばる楽器などもらくらく収納可能。またトランクに積んだものも室内からも取り出せ、機能性に徹している。(1500XL, XE, XG, XGI)



SALOON

容量366ℓ (SAE規格)。デュアルボックストランクルーム。床下にもスペース。サルーンでは後輪からボディの最後部までのハッチバック



ックに比べて225ミリ長いため、奥行きの高いトランクをものにしている。さらに、リアにデフ機構を持たないFF車のメリットを利用して、床下にもうひとつの収納スペースを実現させた。しかも、スペアタイヤをたてることにより、スキーバックなど背の高いものもムリなく積める。(1500XL, XE, XG, XGI)



発信 TO YOU

一点の曇りもなく吹き上がる。
洗練の95馬力、EGI。
これは、快晴のエンジンと表現したい。

敏捷さこそスポーツと信じるファミリアが、その考えの延長線上で10馬力アップを試みた。95馬力EGIエンジン搭載、XGi誕生。
このパワーは、荒々しい走りのためのものではない、右足に瞬時に応えるハイレスポンスのための95馬力だ。快晴の吹き上がりで、発信 TO YOU。



XGi HATCHBACK & SALOON

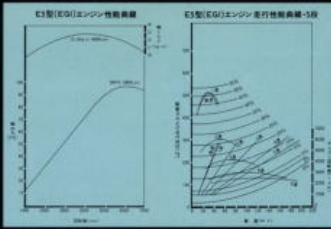
3ドアハッチバック1500XGi(スポーティストライプ、電動リモコンミラー(標準車)、アルミホイールはオプション)



Yes、レスポンス、95馬力EGI新搭載。パワンスの強さ、レスポンスの切れ味こそ、新型ファミリアのエンジンに対する主張である。EGI搭載によって、新型ファミリアは従来な走りを使いやすさを手に入れた。さてEGIとは電子制御燃料噴射装置のこと。キャブレーターを使わず、コンピューターの制御で、あらゆる運転状況にもっとも適したガス量を、エンジンの各シリンダーに噴射する装置だ。コンピューターは、まず吸入エアの量とその時出た吸気温度(エンジン冷却水の温度)をスロットル開度(アクセルをどれほど踏んだか)をチェックする。さらにO₂センサーが排気ガス中の酸素濃度までもチェック。これらの諸情報

はセル一足、チョークリアクセル操作も必要ない。寒い冬の朝も機嫌よく目覚めてくれる。しかも、95馬力にして10モード燃費15.4km/l(運輸省審査値)、10馬力パワーアップしたにもかかわらず、この経済性には驚かされるはずだ。EGIのメリットは、こういった点にもある。走り、燃費と条件は揃った。快晴のエンジンその切れ味を全身で味わっていただきたい。

最高出力
95ps/5800rpm
燃費 12.6kg-m / 4000rpm
15.4km/l (運輸省審査値)



このクラスに驚異。なんとポテンザRE86を標準装備。EGIには、この足が欲しかった。抑えりある動力性能と、ハーダーキスをもつXGi。スポーツこころがはじける走りを感じる存分ひきたすために、タイヤはポテンザ(POTENZA RE86)を標準装備した。強靭なグリップパワーを通して、路面との間に感性が通いあう。EGIパワーを受けとめる最良のシューズだ。(175-70SR13は175mm(タイヤ装備)路面との対話がセンシティブに伝わる。革新的ステアリングホイール。ドライブの手にしっくりとなじみ、汗を喚びしてくれる平巻巻きステアリング。すべらない、というメリット以上に、路面の表情を手のひらで感じとれる走行感が素晴らしい。正確なハンドリングが約束され、ロングドライブにも疲れが少ない。



いちと見かけたら忘れられない表情。スポーティストライプ、サイドプロテクターモールの下に、ワイドな黒のストライプ。赤と黒のラインも入ってXGiは快晴。(175mm(タイヤ装備)路面との対話がセンシティブに伝わる。革新的ステアリングホイール。ドライブの手にしっくりとなじみ、汗を喚びしてくれる平巻巻きステアリング。すべらない、というメリット以上に、路面の表情を手のひらで感じとれる走行感が素晴らしい。正確なハンドリングが約束され、ロングドライブにも疲れが少ない。

サロンの1500XGi(スポーティストライプ(標準車))アルミホイールはオプション

新たに3ドアXGi、5ドアXEを加えて13機種。

HATCHBACK

発信 TOYOU.



3ドアハッチバック1500XGi(電動リモコンミラー装備車)。アルミホイールはオプション

スポーツこころを醸成してXG、XGiを加えた8機種。

SALOON

発信 TOYOU.



1500XGサルーン。アルミホイールはオプション

3door

1300XL



1500XL



1500XGi



1300XT



1500XT



1500XG



1300XC



1300XL



1500XL



5door

1300XT



1500XT



1500XE



1300XC



1500XGi



1500XT



1500XG



1300XL



1500XE



1300XT



1500XL



1300XC



●写真の1500XGiはスポーツドライブ、電動リモコンミラー装備車、アルミホイールはオプション●1500XGは電動リモコンミラー装備車、アルミホイールはオプション

●写真の1500XGはスポーツドライブ装備車、アルミホイールはオプション●1500XGのアルミホイールはオプション

