

走りをめざしたファミリア・ニューパワー。



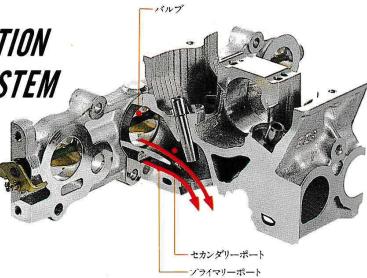
アハッチャックXG、フルカラースポーツパックはメーカーオプション、アルミホイールはオプション

NEW1300&NEW1500。快適な走りとパワーのために、すべてを一新。

静かでパワフルなエンジンを求めて、ゼロから新開発されたニュー1300&1500。新機構DICS(デュアル・インダクション・コントロール・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。(出力) DICSとは、吸気管の一部に異なる2つの通路を設け、その一方にバルブをセッティングした独自のシステム。このバルブをエンジン回転数に応じて閉鎖し、低回転時に吸気上カギをよくして出力を高めながら、燃焼音を抑えて、騒音の発生を防ぎます。このDICSに加え、コンピューターがアイドリングを最適に制御する新機構=ISC(アイドル・スピード・コントロール)も採用。ウォーミングアップ時やエアコン運転中など、あらゆる条件下でアイドル回転数を最適に安定し、騒音を抑えて、実用燃費を向上させます。もちろんアイドリング調整も不要です。さらに、バルブクリアランスを油圧で自動調整するHLA(ハイドロlick・ラッシュ・アジャスター)やオートチョーク電子制御フィードバック・キャブレターなど、最新のメカニズムを惜しみなく投入。しかも軽量・コンパクトな新エンジンです。

DUAL INDUCTION CONTROL SYSTEM

狭くカーブしたプライマリーポートを通るときは、吸気に強い満が発生。セカンダリーポートのバルブが開けば、一気に大量の空気を吸入。



このパワーと静かさを、走りのために。ベーシック・エンジンから新しいファミリア。

いつも快適にイキイキと走る。するために、すべてに最高レベルのバランスを追求したファミリアのエンジン。キビキビした走りの魅力をキープしながら、パワーの犠牲になりがちだった経済性の条件をクリアし、しかも騒音や振動を抑えて、高いクオリティを実現しています。1300、1500、1600EGIと、3つの新開発エンジンが登場。トルク重視のロングストローク設計をベースに、多くの新機構を採用。さらに圧縮比アップでパワーアップと燃費向上を実現し、エンジンブロックの剛性を高め、振動と騒音を低減しています。

5つのエンジンバリエーション
シリーズ最終のハイエンド。

1600 DOHC 16-VALVE EGI TURBO WITH INTERCOOLER

静いレスポンスが楽しめる。 1600 DOHC 16-VALVE	ゆとり性能で快適クルージング。 NEW 1600 EGI
140ps 6000rpm (ネット)*	110ps 6500rpm (ネット)*
12.0kg·m / 5000rpm	13.5kg·m / 4500rpm
11.4km / ℥ (FF車段マニュアル)	13.0km / ℥ (GT段マニュアル)
静かでパワフルでエコノミー。 NEW 1500	静かでパワフルでエコノミー。 1700 DIESEL
76ps 6000rpm (ネット)*	67ps / 5500rpm (ネット)*
11.4kg·m / 3500rpm	10.4kg·m / 3500rpm
10モード燃費(運転者審査値)	10モード燃費(運転者審査値)
17.0km / ℥ (FF車段マニュアル)	17.6km / ℥ (3WD XG,XJの4段マニュアル)
60km/定地燃費(運転者届出値)	33.0km / ℥ (5段マニュアル)



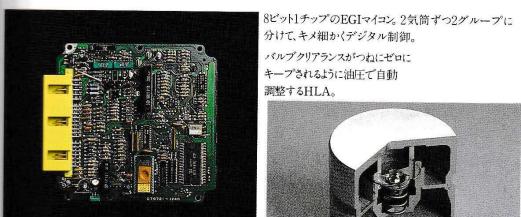
1600 DOHC 16-VALVE

低速でもたつかず、高速で強烈。可変吸気システムなど、ハイメカニズムを結集したDOHCエンジン。

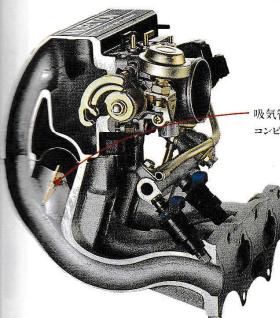


1700 DIESEL

パワーとトルクを高めた「走るディーゼル」。もちろんディーゼルの経済性は確実にキープ。



写真はDOHC用HLA



吸気管内にセットされた可変吸気バルブを、コンピューターが最適なタイミングで閉鎖。

1600 DOHC 16-VALVE EGI TURBO WITH INTERCOOLER

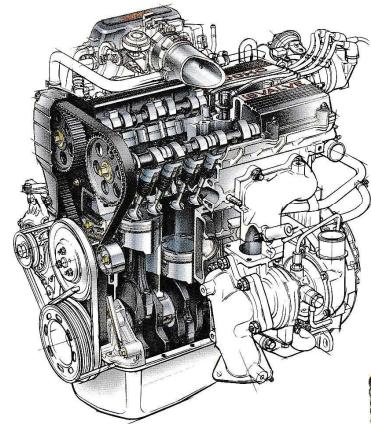
インターホー付EGIターボ装着の1600DOHC16バルブシリーズ最強です。

最高出力ネット*140ps/6000rpm、最大トルクは19.0kg·m/5000rpm。1600DOHC16バルブにEGIターボとインターホーを装着した、ファミリアの最強エンジンです。2500~5900rpmで最大トルクの90%以上を発生するという、驚るべきエンジン特性により、街中のノロノロ運転など低速でのユースでも運転しやすく、もちろん高速域ではネット140馬力のパワーで豪快な走りが楽しめます。しかもDOHCとの相性を考えて、ターボのコンプレッサーはやや大型にし、中低速トルクをアップ。どちらかといえば高速域得意とするDOHC、うまく相乗効果をあげています。またターボで圧縮され、高温になる吸入空気は、空冷式インターホーで冷却。さらに慣性過給システムやEGIのキメ細かい燃料制御により、全域をムラなくパワーアップしています。

1700ディーゼル。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ラグの採用で、待ち時間はゼロ。セル一発でスタートOK。走りを楽しめる1700ディーゼルです。経済性を基本に、60km/h定地燃費33.0km / ℥ (運転者届出値)をキープしながら、走りを追求。燃焼室の形状を改善し、さらに圧縮比を高めるなど、さまざまな対策で磨きをかけて、パワーもトルクも一段とアップ。しかも振動や騒音も追放し、ガソリン車などのフーリングで、静かに力強く走れます。マツダ独自の「底傾斜渦流室」により、始動や失火の対策も万全。傾斜した渦流室の底で燃料と空気が理想的に混合しますから、着火性が高まり、出力も向上します。

*「グロス」とはエンジン単体で測定したものです。「ネット」とはエンジンを車両搭載した状態で測定したものです。



1600DOHC+EGIターボ。
さらにインターホーで
ターボ効果を高めた、
フルメニュー・エンジン。