

**mazda**



# FAMILIA



INFINITI

**SPECIALLY TUNING & DESIGN**  
〈MECHANISM〉

1800 DOHC engine/Gass dampers(front)/  
Strut bar(front & rear)/ Performance-rod(rear)/  
Viscous LSD/BBS 5.5JJ×15 aluminum-alloy wheels/  
TRANPIO 195/50R15-81V steel radial tires/  
Specially tuned power steering(quick-ratio)

〈EXTERIOR〉

Specially designed engine-hood & grill/  
Full-colored bumpers & side protection mouldings/  
Rear spoiler with high-mounted brake lamp/  
Body color:Shade green metallic

〈INTERIOR〉

Specially designed full bucket seats(Ecsaine)/  
MOMO leather-wrapped steering wheel/  
Leather-wrapped shift-knob & boot











普通の道を普通にクルージングする時も  
サーキットに連れ出した時も  
ふところの深い走りを見せつける。  
今回のアンフィニは、そんなクルマにしたかった。

アンフィニ開発チーフ  
片倉 正美

量産のファミリアで、足はやり尽くした。  
これ以上はできないと思っていたところに、  
アンフィニをやれと言われた。  
もう、工場のラインから降ろして作るほかなかった。

サスペンション担当  
柴田 卓男


吹け、伸び、音質。  
この三つの言葉を、いつも寝言のように唱えていた。  
クルマの心臓は良いものができたが、おかげで  
私の心臓は、いささか休養を必要とするようだ。

エンジン担当  
磯村 定夫

アンフィニがターゲットとするクルマはない。  
めざしたのは、我々自身の願望であり、納得である。

ファミリア主査  
南 孝則





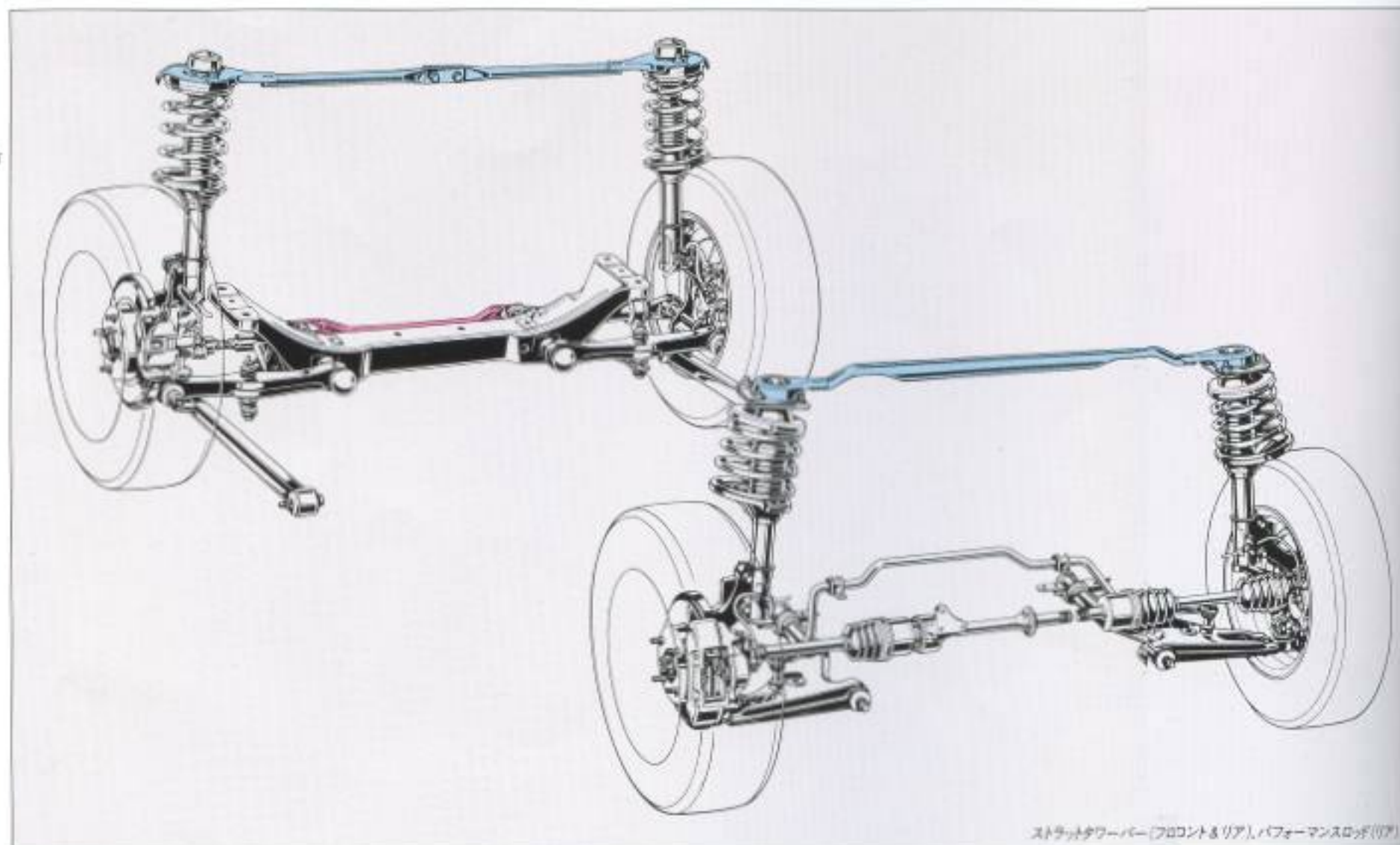
## 妥協なき調律。

1960年代、イギリスの自動車愛好家達のひそかな愉しみとして「バックヤード・スペシャル」があった。市販車では飽きたらない人々が、我が家の裏庭で愛車をコツコツとチューニングし、休日ともなると仲間が集まってヒルクライムなどの草レースを競った。走りへの限りない情熱を抱く人々にとって自分の想いを映す一台は、いつの時代にあっても見果てぬ恋人に似ている。

そんな普遍的な思いに近づくべく、私達マツダは大量生産の工程だけでは成しえない、いわば手づくり的要素をも込めたクルマを実現させたいと願った。言いかえれば、おなじベースを用いても技術者の個性やチューニングの狙いを徹底することで、走りの味が劇的なまでに変貌しうることを証明したいと思った。それが「アンフィニ＝無限」と名付けられたごく少量のクルマ達である。走りへの主張やこだわりを曲げることなく、メカニズムの細部にまで注いだ高度な調律。その系譜が先代のファミリアに始まり、RX-7アンフィニ、カペラ・アンフィニに受け継がれたことを一部の方々はご記憶に違いない。そして3年の歳月をへだてて、ファミリアはふたたび新たなアンフィニをセダンボディで放つ。エンジン、サス、ボディ剛性などベースのファミリアの基本性能の高さをもとに磨き上げたハンドリングと乗り心地。私達はそこに、妥協のない極限のポテンシャルをめざした。新しいファミリアの、新しいアンフィニ。想いの深さをおなじにする技術者が、それぞれの胸の奥にある裏庭で、愛情と信念を余すところなく注いだ、これは現代における特異な一台である。

洗練と強靱が融合する走りへ。  
 そんなサスへの想いは、量産ライン上だけでは成しえない  
 ハンドメイドの領域にまで及んだ。

*Gas dampers(front)*  
*Strut bar (front & rear)*  
*Performance-rod(rear)*  
*BBS 5.5J×15 aluminum-alloy wheels*  
*TRANPIO 195/50R15-81V steel radial tires*  
*Specially tuned power steering(quick-ratio)*



ストラットタワーバー(フロント&リア)、パフォーマンスロッド(リア)



言うまでもなく、アンフィニの最大の狙いはハンドリングの究極をめざすところにある。そしてその目標に至る道は数多く存在する。サスについては、スポーティな走りを最優先に強く締め上げるのが常道かもしれない。実際、前回のファミリア・アンフィニではそのような手法をとった。しかし、ハンドリングにこだわるというおなじ思想の中にも多様性があり、時代の流れがある。今回私達は前回のアンフィニの路線に一応の終止符を打ち、「さら

なるアンフィニ」をめざした。グリップを高め、ニュートラルステアに近い弱アンダーのサス・セッティングを狙う一方、乗り心地までも含むクルマ全体の洗練度をグレードアップさせたのである。走りと乗り心地の両立、というカタログ常套句はもう聞き飽きたとおっしゃる方々も多いに違いない。だが、私達はふたつの点を強調しておきたい。ひとつは、ベースのファミリア・セダンが2,500mmのロングホイールベースやきわめて高いボディ剛性の持ち

主であったという利点。もうひとつは走りと乗り心地のテーマをどちらかに片寄ることなく突き詰めるために、アンフィニはその工程の一部において量産ラインから降ろして作られたという事実である。ベースの資質と、アンフィニたるべく費やされた時間を重ね合わせれば、このプラットフォームがもたらすキャパシティの大きさをご想像いただけるのではないだろうか。「さらなるアンフィニ」はまずその洗練された脚力から語りたい。





ストラットタワーバー(フロント)

フロント・サスペンションに、低圧ガス封入式ダンパーと、ストラットタワーバーを採用。

ベースはストラット式。横剛性を高めるためにA型ロアアームの根元にクロスメンバーを設けて固定。また同じクロスメンバー上にステアリング機構もマウントしているため、ステアリング操作と車輪の動きにズレが少なく、リニアなハンドリングを実現している。ロール剛性を高めるスタビライザーも装備。さて、このサスをベースにしたアンフィニのためのスペシャルチューンだが、まず低圧ガス封入式ダンパーを挙げよう。通常のオイルダンパーの場合、激しい伸縮でオイルの流れが速くなるとオイル内部に気泡が生じる。この気泡は高圧を受けるとつぶれて衝撃を生み、ダンパーの作動にスムーズさを欠いたり、異音などの原因となる。ガス封入ダンパーの場合はガスの圧力によってこの気泡の発生を抑え、アンフィニがその本領を

発揮する過酷なワインディングロードやサーキット走行などにおいて安定した減衰力を得ることができる。加えて、ピストン部でのオイルリークが少ないピストン樹脂リングの採用などにより操安性と乗り心地の向上を図っている。さらにアンフィニのこのダンパーには、オイルの通路であるオリフィス部に微低速バルブという専用のバルブを設定した。これにより、微低速域(ピストンスピード0.1m/sec.以下)での減衰力がリアに立ち上がり、操舵初期のロール挙動を向上させている。また、ロール時のヘルパー役を果たすバンプストッパーも従来のラバーからウレタンへ変更してショックの吸収性を高めている。

ストラットタワーバーの効能については、よくご存知のことと思う。左右のストラットの先端を結合して、車体の横剛性とネジリ剛性を高めている。サスの位置決め精度がきわめて高くなるため、ステア

リングを一気に切り込んでも、レスポンスの良い回頭性としっかりとした乗り味を獲得。高度なコーナリング限界とエンジンパワーをもつ、このアンフィニにふさわしい武器といえる。

リア・サスペンションに、パフォーマンスロッドとストラットタワーバーを採用。

重心が前寄りにあり、かつ人や荷物による荷重変化によって重心位置が変わりやすいFF車にとって、リア・サスのコーナリングフォースをいかに高めるかは重要な課題である。幸い私達にはファミリアが世に送り、完成域にまで磨き上げてきたSSサスペンションがあった。一般に、コーナリング時などタイヤに前後方向の力が加わるとトーアウトしやすい。これに対しSSサスは台形のロアアームが変形してトーインし、後輪を常に進行方向へ向けて安定させる特性を持っている。この足回りにアンフィニが加えたのがパフォーマンスロ

ッドとストラットタワーバーである。パフォーマンスロッドは、タイヤの横方向の位置決めとして働く左右のラテラルリンクをつなぎ、サスの横剛性アップに大きく貢献。アンフィニのレスポンスの良い操縦フィールを根本から支えている。ストラットタワーバーもフロント同様に、リアの追従性をきわめて高いものになっている。さて、アンフィニでは「やらなかったこと」にも触れておきたい。それはリアにガス封入ダンパーを使用していない点である。私達は数多くのサスセッティングを試みたが、その結果、リアにはベースのダンパー(ファミリアGTと同タイプ)の方が好適と判断した。リアはバネ上のマス荷重がフロントに比べると小さく、実際にガスダンパーでテストしてみると操安性は多少上がった。でも、乗り心地は満足の行くレベルに達しなかった。パフォーマンスロッドとストラットタワーバーで十分にその目的を達したのである。スペツ



クではなく乗り込んで決める。アンフィニのアンフィニたる選択である。

#### パワーステアリング・ギアレシオ=15.5

ベースのファミリアのパワステは、一般のスポーティカーに比べても遜色のないシャープなフィールを持っているが、アンフィニにおいてはさらにそのスポーツ色を強調すべくギア比をダウンさせてクイックな味付けとした。ギア比15.5、ロック・ツー・ロック2.8回転。ファミリアGTの17.3.0回転に比

べ、10%速められている。ガッチリとした剛性感も両腕への朗報。連続するコーナーで切り込む意志に素早く応答すると同時に、路面からの情報をリアルにフィードバックしてくれる。

#### BBS15インチアルミホイール&トランビオ195/50R15 81Vスチールラジアルタイヤ

サスにこだわれば、ホイールやタイヤもそれに見合うものでなければならない。ホイールは西ドイツの名作BBS。鋳造に比べ約30%も軽く、しかも

強固な鍛造である。真円度の高さを優先してワンピース物とした。バネ下荷重の軽減によるタイヤの接地性向上は言うまでもない。またタイヤはトランビオの50。オリジナルのハイグリップ、ハイトラクション性能を維持しながら、セダンとしてのアンフィニにベストマッチするよう専用に設計し直し、多くの試作の中から乗り心地や静粛性に優れたものをチョイスした。走りの追求は、タイヤについてもここまでこだわり続けた。



BBSアルミホイール&トランビオ50タイヤ



一瞬を争うより、一瞬を味わい尽くすために。  
エンジンはアンフィニ専用を採用し、  
ミッションはクロスレシオにまで踏み込んだ。



1800DOHC16バルブエンジン

1800 DOHC 16-valve engine  
Cross-ratio manual transmission  
Viscous LSD

乗り手に、走りの濃密な一瞬一瞬を送り届ける。アンフィニのパワートレインの思想である。私達はこのクルマを猛々しい信号グランプリ・カーにしたかったのではない。リラックスしたい時は何のストレスもなく、イザという時にも余分な緊張を強いることない冷静な高性能を求めたのだ。ひとことで規定するなら、「余裕性能」とでも言えば良いだろうか。だから、エンジンについてはマージンの大きさを求めてアンフィニ専用で1800DOHCを採用した。また5速マニュアルトランスミッションも、このエンジンの高トルクを使いこなすべく、専用のクロスレシオを採用。ベース車とはちよっとおもむきの違うプロフェッショナルなフィールを獲得した。両腕と右足の指揮に一条乱れず反応する、磨

かれたメカニズムのシンフォニー。スペック至上主義を卒業した、ふとこ深い乗り手にぜひお試しください。

1800DOHC16バルブ・ノーマルアスピレーションアンフィニ専用でこのエンジンを選んだのは、その大きなゆとりと洗練度からである。ゆとりの面では、この小柄なサイズのアンフィニに異例とも言える1800を搭載した。最高出力ネット135ps/7000rpm、最大トルク16.0kg-m/4500rpm。本来高回転を得意とするが、その充分なトルクによって、街中での控目なアクセルワークでも力強くボディを運んでゆく。また、そのスペックもさることながら、特にこのエンジンを採用した理由は「吹け、伸び、音質」といったドライバーの感性に直結する、パ

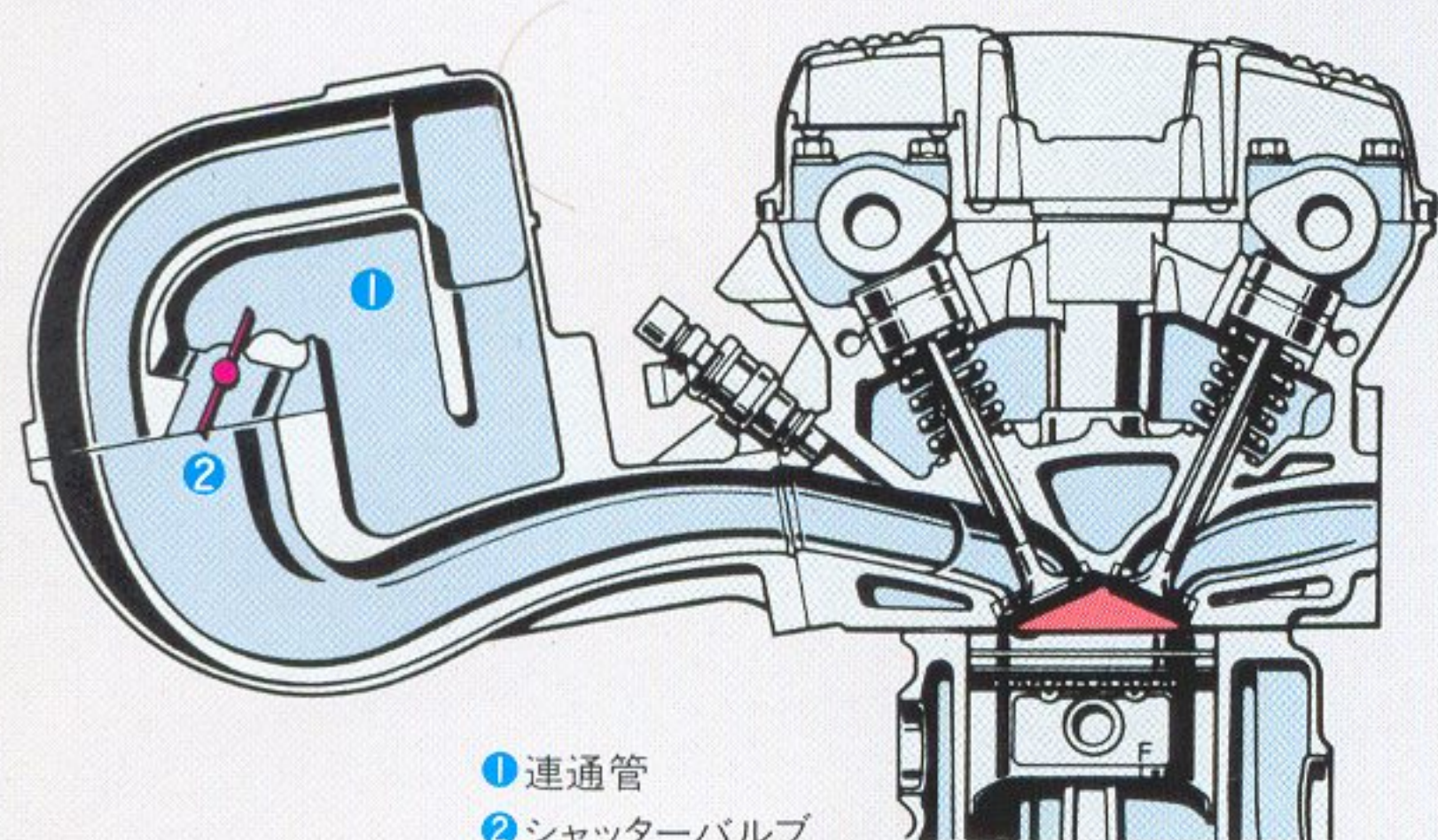
ワーユニットとしての洗練度を重視したからである。吹けや伸びについては、コンピューター制御で吸気管の有効長を5500rpmで切り換えて充填効率を高めるマツダ独自のVICS（バリアブル・



デュアルエクゾーストパイプ



VICS (バリエーブル・イナーシャ・チャージング・システム)



- ① 連通管
- ② シャッターバルブ

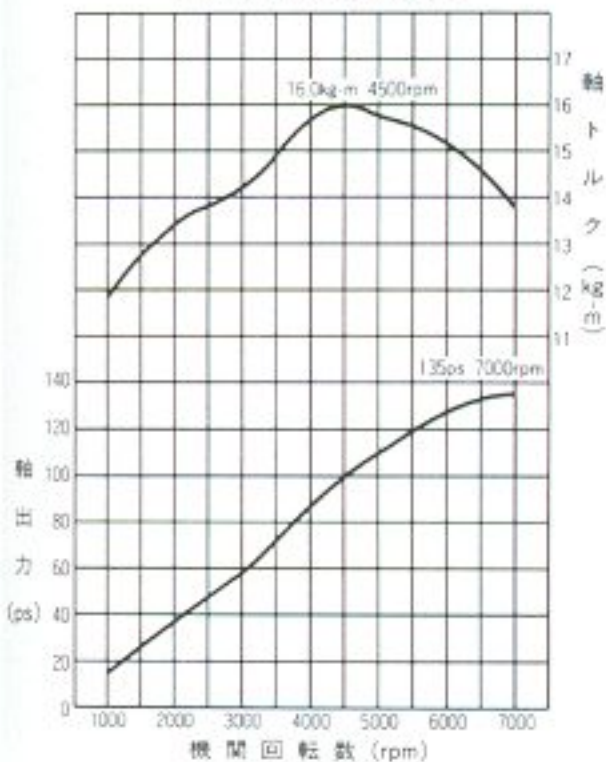


5500rpm以下ではシャッターバルブにより連通管を閉じ、実質吸気管長を長くすることで中低速トルクを獲得。

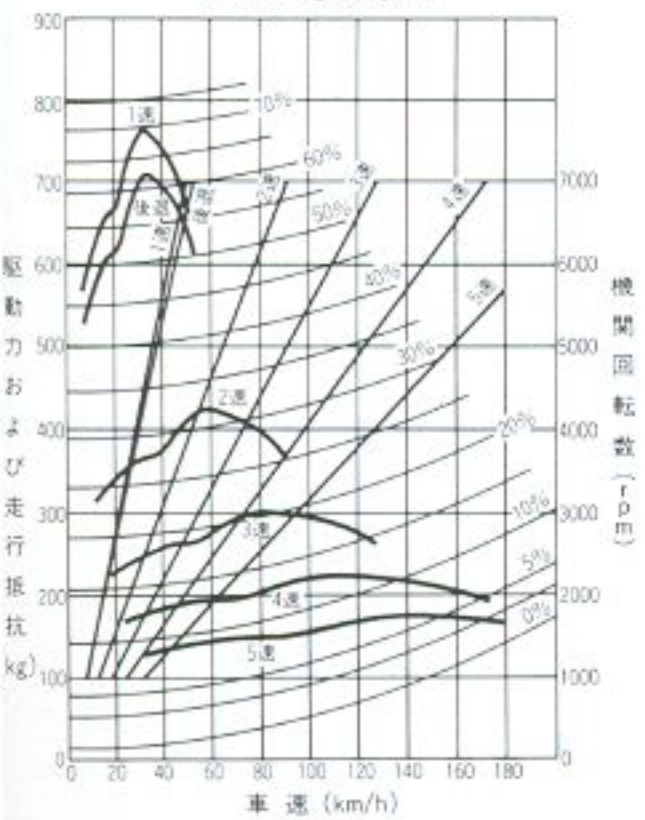


5500rpm以上はシャッターバルブを開き、実質吸気管長を短くしながら、他の吸気管内部に生じる圧力波も取りこんで吸入エアの充填効率を向上させ、中高速トルクをアップする。

エンジン性能曲線図



走行性能曲線図

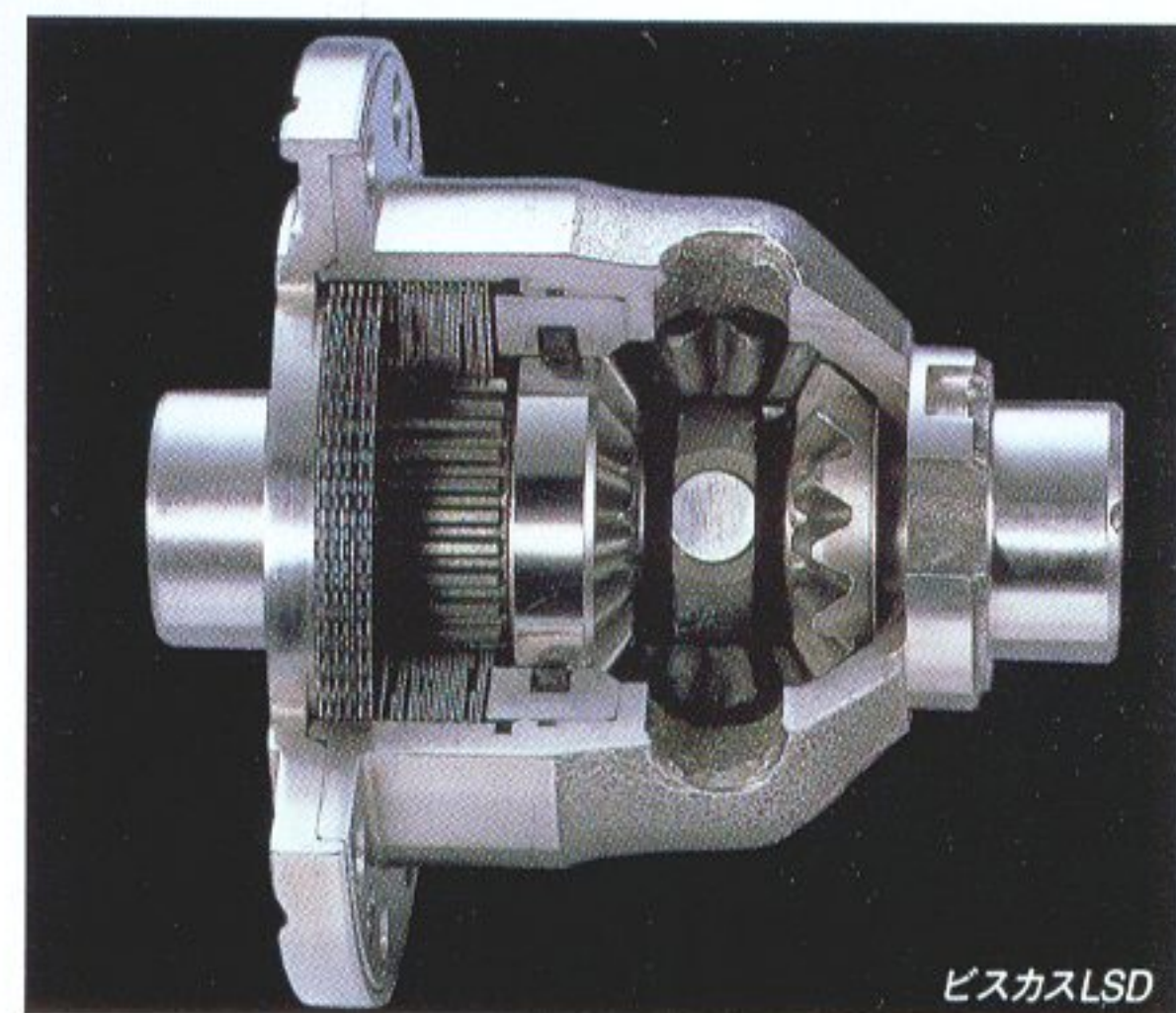


5速マニュアル・変速比	
1速	3.307
2速	1.833
3速	1.310
4速	0.970
5速	0.755
後退	3.166
減速比	4.388

イナーシャ・チャージング・システム)や、インレットマニホールド内蔵レゾネーター、中空カムシャフトなどを採用。瞬発力や全域での走りやすさを実現している。一方、音質については、8個のカウンターウェイトをもつ鍛造フルバランス・クランクシャフト、ベアリングキャップの振動を抑えながらシリンダーブロック全体の剛性を高めるメインベアリング・サポートプレート、肉厚のあるアルミ製オイルパンなどにより、レベルの高い静粛性や低振動性を実現。そのうえで、サイレンサーのチューニングにより、心地良いエクゾーストサウンドを作りあげている。

クロスレシオの5速マニュアル

コーナーが迫る。ヒール&トウでシフトダウン。クリッピングポイントを立ち上がるや、電光石火のシフトアップ。弾かれるようなGの感覚。ドラマティックな走りを楽しむ人にとって、シフトワークはクルマと一体になる歓びに満ちている。アンフィニはそんなシフトの快感をさらに拡大するためにクロスレシオを採用した。シフトアップ・ダウンでのエンジンの回転数変動が少ないため、ミッションのつながりが良く、トルクバンドを生かした加速の良さを存分に体感できる。シフトフィールもFF車とは思



ビスカスLSD

えないカッチリとした手応えと適切なストローク。1800DOHCエンジンのシャープな切れ味と力感あふれるパワー&トルクを思うがままに引き出していただきたい。

フロントにビスカスLSD(リミテッド・スリップデフ)

高速コーナリング時のアンダーステア、オーバーステアは、そのクルマの重心がどこに位置しているかで変わってくる。FF車はFR車に比べて機構上重心がノーズ寄りにあり、その重心を中心としてコーナーの外側へ引っ張られるため、アンダーステア傾向が強くなりがちである。このアンダーステアを改善し、アンフィニの活発な走りをおぎやかに開花させる手段として、フロントデフにビスカスLSDを採用した。内輪で引き込むようなコーナリングが可能のため、アンダー傾向を弱め、ステアリング操作との格闘から解放してくれる。同時に激しい走行やミューの低い路面で、片輪が路面を離れたりスリップした場合でも、残った片輪に駆動力を逃さず伝達。さらに外乱に対して車体が向きを変える際の左右輪のトルク差をカバーし、直進安定性を向上させている。また、たんなるメカニカルタイプのLSDをFF車に装着するとステア特性が急変する欠点があるため、ビスカスカップリング(高粘度シリコンオイル封入の粘性クラッチ)を採用。左右の駆動力変化をなめらかにし、挙動をスムーズなものとしている。





ボディカラー:シェイドグリーンメタリック



■ MOMO コブラ ステアリングホイール  
(本革巻)



■ 本革シフトノブ & ブーツ



■ 専用ボンネット & ラジエターグリル  
■ ヘッドライト(ハッチバックタイプ)



■ フルカラーバンパー



■ ハイマウントストップランプ付リアスポイラー



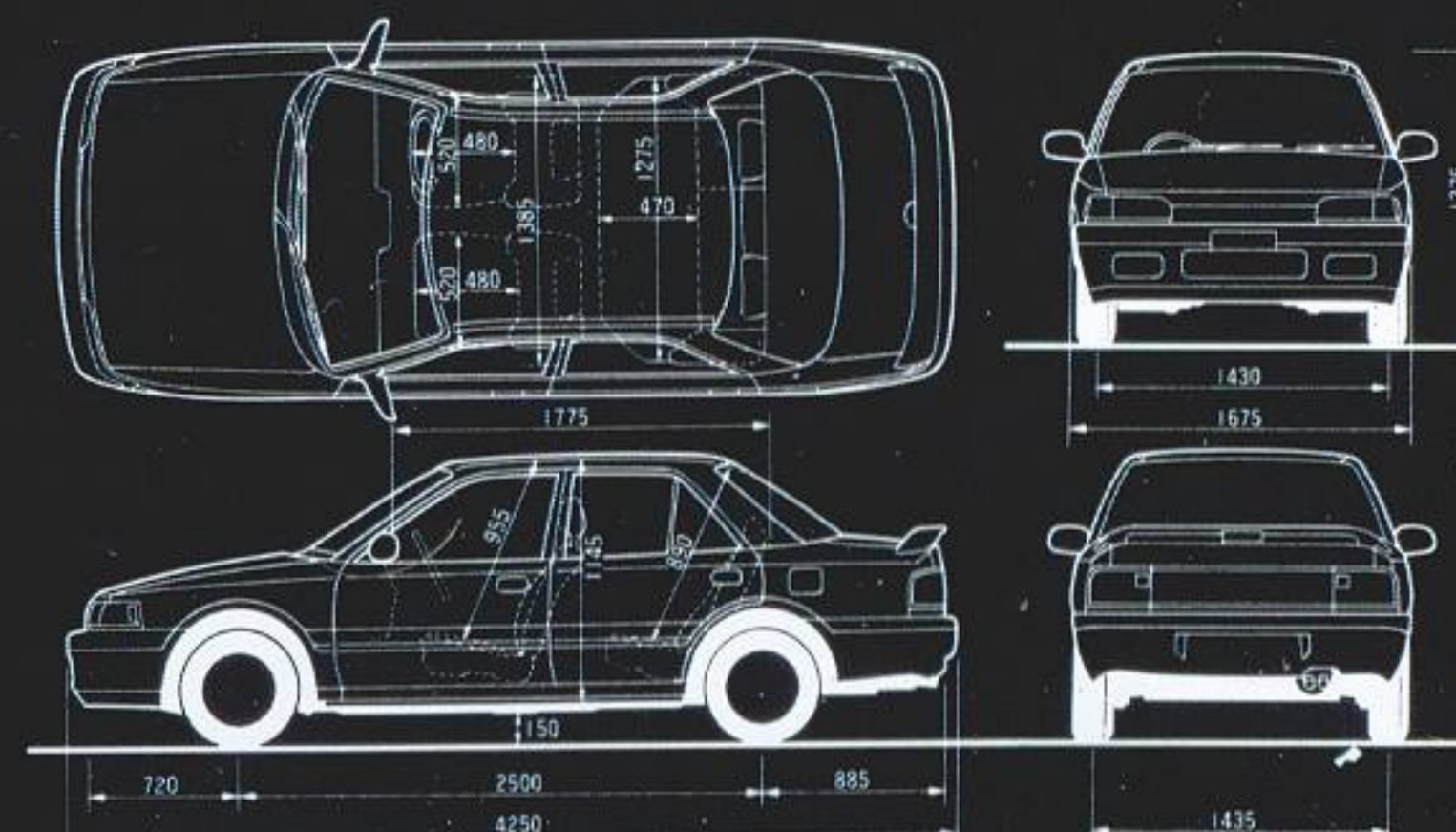


## ■主要諸元

ボディタイプ	4ドアセダン
車名・型式	マツダ・E-BG8P
エンジン	I800DOHC
機種名	∞
変速機形式・変速段数	マニュアル5段
●寸法・重量	
全長 mm	4250
全幅 mm	1675
全高 mm	1375
室内長 mm	1775
室内幅 mm	1385
室内高 mm	1145
ホイールベース mm	2500
トレッド・前 mm	1430
トレッド・後 mm	1435
最低地上高 mm	150
車両重量 kg	1030
乗車定員 名	5
●性能	
最小回転半径 m	4.8
●燃料消費率	
10モード燃費(運輸省審査値) km/ℓ	11.0
60km/h定地燃費(運輸省届出値) km/ℓ	20.0
●エンジン	
型式・種類	BP・水冷直列4気筒DOHC
内径×行程 mm	83.0×85.0
総排気量 cc	1839
圧縮比	9.0
最高出力(ネット) ps/rpm	135/7000
最大トルク kg-m/rpm	16.0/4500
燃料供給装置	電子制御燃料噴射装置
燃料およびタンク容量 ℓ	無鉛レギュラーガソリン・50
●駆動装置	
クラッチ形式	乾燥単板ダイヤフラム
変速比 第1速	3.307
第2速	1.833
第3速	1.310
第4速	0.970
第5速	0.755
後退	3.166
減速比	4.388
●操向装置	
ギア形式	ラック&ピニオン
倍力装置形式	エンジン回転数感応式
●懸架装置	
サスペンション・前	ストラット式独立懸架
サスペンション・後	ストラット式独立懸架
ショックアブソーバー・前	筒型複動式
ショックアブソーバー・後	筒型複動式
スタビライザー・前	トーションバー式
スタビライザー・後	トーションバー式
●制動装置	
主ブレーキ形式・前	油圧式ベンチレーテッドディスク
主ブレーキ形式・後	油圧式ベンチレーテッドディスク
倍力装置形式	7+8インチ タンデム真空倍力装置
●タイヤ&ホイール	
タイヤ・前後	195/50R15 81Vスチールラジアルタイヤ
ホイール・前後	5.5J×15

■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。 ■速度警報装置は、オプションとなっています。 ■フェンダーミラー(マニュアルタイプ)装着車も設定。 ■本仕様は予告なく変更することがあります。

## ■外観4面図



## ■ファミリア・アンフィニ主要装備(●は専用装備)

- 運転席まわり ●MOMOコブラⅡ本革巻ステアリングホイール●エンジン回転数感応式パワーステアリング●チルトステアリング●本革シフトノブ&ブーツ
- ワーニング(燃料残量、半ドア)●カレンダー付デジタル時計●間欠時間調整式フロントワイパー●ワンタッチ機構付パワーウィンドー●パワードアロック
- イグニッションキー照明●トランク&フューエルリッドオープナー●熱線プリント式リアデフォグガー●フットレスト
- シートまわり ●エクセーナ地フロント大型バケットシート●リアシート・センターアームレスト●運転席シート平行リフター●分割(6:4)可倒式リアシート
- 専用フロアカーペット
- インテリア ●マップランプ付ルームランプ●シートベルト・アンカーアジャスター●リアヒーターダクト●布製トップシーリング●ドアポケット(フロント)
- エクステリア ●ハロゲンヘッドランプ●専用ボンネット&ラジエターグリル●フルカラーバンパー&サイドプロテクターモール●電動リモコン式ドアミラー
- ハイマウントストップランプ付リアスポイラー●マッドガード●デュアルエクゾーストパイプ●ブロンズベンガラス
- 足まわり・メカニズム ●195/50R15 81Vスチールラジアルタイヤ(トランピオ)●15インチBBSアルミホイール●ガス封入式フロントダンパー
- ビスカス リミテッド・スリップデフ●ストラットタワーバー(フロント&リア)●パフォーマンスロッド(リア)
- ボディカラー ●シェイドグリーンメタリック ●70周年記念オリジナルキー&銀製キーホルダー
- 全国限定1,000台



アンフィニ、終りなきトライ。

そして私達のこだわりとして最後にご案内するのが、このコックピットとキャビンである。ホールド性に優れた大型バケットタイプのフロントシート、センターアームレスト付きリアシートは、高級な風合いのエクセース地。ステアリングはMOMOコブラII 本革巻、シフトノブ & ブーツにも本革を奢った。スパルタンな満足を超えて、ファミリア・アンフィニは走りのみならず居住性においても、現代の洗練されたスポーツマインディッドカーを主張する。さて、繰り返し述べたようにアンフィニは平均点的クルマづくりや多数決の論理を可能な限り排して、作り手達の肉声とも言うべき想いの所産として存在する。あとは、ほかならぬあなた個人の想いや選択眼にどう答え得るか、このイグニション・キーを委ねるばかりだ。



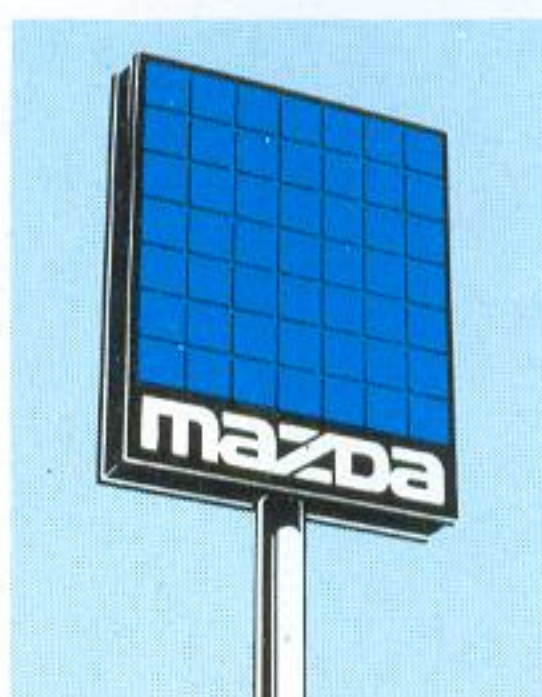









■販売会社名



このカタログについてのお問い合わせは、お近くのマツダ販売会社または  マツダお客さま相談室へどうぞ 東京03(508)5200 大阪06(281)0300 名古屋052(332)1300 広島082(286)5760

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1990年2月現在のものです。 MC224N9002