

Mazda MX-5 Facelift

A essência de um roadster

O Mazda MX-5 oferece a melhor experiência de condução de um roadster. O seu conceito original tem sido tão bem sucedido que a Mazda nunca o mudou: acessível no preço e na utilização, leve, um comportamento de excepção que unifica com o veículo (conceito Jinba Ittai) e aspecto clássico dos roadster. A terceira geração lançada em 2005 foi desenvolvida sob a estratégia de baixo peso (gram strategy) o que permitiu manter o peso no mesmo nível que anteriormente com uma carroçaria mais rígida e mais equipamento. Agora a Mazda apresenta um “facelift” da terceira geração do MX-5 com melhorias que irão atrair ainda mais pessoas para este puro único roadster.

Este ano celebra-se o 20º aniversário do Mazda MX-5, que está registado no livro mundial de recordes do Guinness como o carro de dois lugares mais vendido de sempre (actualmente com 850.000 unidades comercializadas). Na verdade, desde o seu lançamento em 1989 foram produzidas 855 mil MX-5 dos quais 254 mil foram vendidos na Europa (dados até Novembro de 2008). Nestas duas décadas, o MX-5 ganhou um total de 178 prémios. A actual terceira geração não é excepção pois já arrecadou 58 galardões, incluindo Carro do Ano Japonês 2005-2006 e Roadster do Ano 2005, distinção entregue pela revista britânica Top Gear.

Em 2006, a Mazda lançou o MX-5 Roadster Coupe equipado com um tejadilho rígido retráctil, mas sem nunca perder a sua aparência clássica de roadster. Esta capota rígida pesa apenas 37 kg incluindo o mecanismo de abertura e fecho, não rouba espaço à bagageira (continua com os mesmos 150 litros de capacidade) e assegura a ideal distribuição de peso 50:50 do modelo com capota de lona. Agora existem duas versões deste roadster desportivo por onde escolher.

Mazda MX-5 - Três gerações de sucesso

Era um passo arriscado quando em meados de 1980 se pensou na construção de um roadster, de tal forma que levou quase uma década a ser materializado. Finalmente, em 1986 e depois de vários anos de cuidadosa avaliação, a Mazda decidiu construir um veículo com motor central dianteiro, tracção traseira, carroçaria compacta e baixo peso. Um roadster. A 9 de Fevereiro de 1989 a primeira geração do Mazda MX-5 foi lançada no Salão de Chicago.

O MX-5 tinha todas as características de um roadster perfeito: era leve, compacto e bem equilibrado, oferecendo o puro prazer de condução. Com uma linha engraçada e os faróis escamoteáveis, o roaster foi um imediato sucesso em todo o Mundo. Em 1993 o pequeno MX-5 originou o renascimento do segmento dos roadster ficando rapidamente no caminho certo para se transformar num automóvel de culto. Nesse ano a Mazda introduziu o novo motor de 1.8 litros mais potente. A segunda geração do MX-5 foi apresentada em 1998 refinando a fórmula original.

No Salão de Genebra de 2005, a Mazda introduziu a terceira geração do roadster. Esta versão é a mais espaçosa, mais bem equipada, mais divertida de conduzir e a que tem o estilo mais bonito que a Mazda jamais produziu. Mas os fãs do roadster não tiveram de esperar muito tempo para ter mais motivos para celebrar. Em 2006, a Mazda expandiu a linha com o Roadster Coupe, dotado de um tejadilho rígido retráctil e um estilo muito próprio.

A renovada variante da terceira geração do MX-5 tem a popularidade de uma linha avançada. Ambas as carroçarias têm um design mais dinâmico, robusto e harmonioso com a futura geração Mazda. Tanto o Roadster como o Roadster Coupe possuem uma evolução do conceito de diversão na condução Jinba Ittai como também está mais bem equipado. Com estas inovações a versão MX-5 com capota de lona vai continuar a chamar à atenção

dos clientes que procuram uma pura experiência de condução um roadster. A capota retráctil do Roadster Coupe sempre chamou mais atenção de clientes que queriam o melhor de dois mundos: as vantagens de um coupe e a experiência de condução de um puro bilugar. A destacar o upgrade desta versão, o facelift feito no Roadster Coupe tem agora detalhes especiais de design no exterior e uma cabine mais calma e silenciosa que o Roadster original, quando fechado.

Mazda MX-5 Roadster Coupe

Ao MX-5 de capota de lona, juntou-se em 2006 uma versão de tejadilho rígido retráctil que dá pelo nome de Roadster Coupe. Desde aí tornou-se engraçado e fácil abrir a capota, chamando a atenção de clientes que queria um processo prático e confortável, como o Roadster Coupe oferece. O seu estilo único e a capota retráctil dura foram um sucesso desde o início. A capota abre e fecha em apenas 12 segundos, entre as mais rápidas do segmento, não tirando qualquer espaço à bagageira quando recolhida. Este hard-top retráctil pesa apenas 37 kg já contando com o sistema de recolha. Graças a este facto o MX5 Roadster Coupe é tão ágil e dinâmico como o MX-5 Roadster, assegurando a mesma distribuição de peso 50:50. A bagageira mantém os 150 litros do Roadster.

No primeiro facelift feito ao Roadster, os engenheiros focaram-se em fazer melhorias que fossem mais atractivas para os seus maiores fãs, e procuraram posicioná-lo como um produto Premium. As melhorias incluem:

- Uma nova grelha com o contorno cromado para um look mais sofisticado
- Um acabamento cromado para o interior dos faróis
- Interior dos faróis de nevoeiro em cinza prata
- Um acabamento em cromado nos puxadores exteriores
- Um bastante visível terceiro stop traseiro
- Um maior silêncio de condução com a capota fechada

Mazda MX-5 facelift

Estilo exterior

- Linhas exteriores mais dinâmicas e aerodinâmicas
- Novo pára-choques, único, e mais “agressivo”
- Nova grelha de cinco pontos
- Novo design dos faróis e piscas brancos para uma melhor visibilidade
- Novos faróis dianteiros de nevoeiro
- Novas embaladeiras e guarnições para um aspecto mais aerodinâmico
- Pára-choques traseiro revisto e mais integrado na carroçaria
- Novos faróis traseiros com um design mais aerodinâmico
- O Roadster Coupe adiciona pormenores de estilo para um aspecto Premium
- Sete cores disponíveis com duas cores novas, “Aluminium Metallic” e “Cinzento Metropolitan Mica”

Estilo Interior

- Melhor qualidade percepcionada e interior mais confortável
- Tablier com painel decorativo que mudou de preto piano para cinzento escuro
- Novos mostradores para maior visibilidade
- “Red line” alargado (2.0 litros manual)
- Novo mostrador LCD retro-iluminado em vermelho para o conta- quilómetros
- Controlos da climatização com novos botões com anéis cromados
- Sistema de som com um estilo mais simples
- Novos materiais proporcionam uma maior qualidade
- Novo esquema de cores mais desportivo

Motorizações

Mazda Motor de Portugal, Lda

Rua Rosa Araújo nº 2 6º | 1250-195 Lisboa
Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71
jnatario@mazdaeur.com | www.mazda-press.pt |
www.mazda-press.com | www.mazda.pt

- MRZ de 2.0 a gasolina revisto para melhor desempenho e velocidade máxima (apenas caixa manual)
 - 118 KW/160 PS às 7 000 rpm (antes 6 700 rpm) e binário máximo de 188 Nm às 5 000 rpm
 - Regime máximo está colocado 500 rpm mais acima (7 500 rpm)
- Nova caixa manual de seis velocidades mais suave e com maior precisão
- Sistema de indução de som (ISE) para um ruído mais desportivo do motor
- Depósito de recuperação de óleo mais rígido contribui para um melhor o som do motor
- Nova cambota forjada minimiza as vibrações do motor nas altas rotações
- Pistões mais fiáveis
- Novo design das molas da válvula suprime ressaltos nas altas rotações
- Materiais de elevada durabilidade para os segmentos das bielas
- Diferencial autoblocante (LSD) para maximizar a tracção nas versões 2.0 litros e caixa manual
- Estreia europeia da caixa automática de seis velocidades com patilhas no volante e duas novas tecnologias de controlo: Direct Activematic e Active Adaptive Shift
- O bloco MZR 1.8 litros com caixa manual de cinco velocidades debita 93kW/126 cv às 6 500 rotações e um binário máximo de 167 Nm às 4 500 rpm.
- Todas as motorizações estão afinadas para consumir menos:
 - MZR 1.8 com caixa manual de cinco velocidades consome 7.0 litros de combustível aos 100 km (- 4 %)
 - MZR 2.0 com caixa manual de cinco velocidades consome 7.4 litros aos 100 km (- 4 %)
 - MZR 2.0 com caixa manual de seis velocidades consome 7.6 litros aos 100 km (- 7 %)
 - O novo motor MZR 2.0 com caixa de velocidades automática de seis velocidades consome 7.9 litros aos 100 km.

Chassis e Segurança

- Evolução do conceito Jinba Ittai
- Motor central dianteiro, tracção traseira e distribuição de pesos 50:50 para conferir superior desempenho em estrada
- Cerca de 58 % da carroçaria é feita de aço altamente elastico para uma excelente flexibilidade, rigidez torsional e resistência aos embates
- Mais equipamento sem aumento do peso: continua a ser um roadster leve (cerca de 1075 kg)
- Centro de gravidade está mais baixo cerca de 26 mm para um rolamento da carroçaria mais linear
- Nova afinação da suspensão para maior precisão na reacção às ordens da direcção
- Maior qualidade de comportamento graças ao controlo do rolamento da carroçaria
- Sistema de monitorização da pressão dos pneus está agora disponível
- Controlo dinâmico de estabilidade (DSC) agora de série na maioria dos mercados

Conforto, Comodidade e Equipamento

- Versão Roadster Coupé agora com um interior 2.7dB mais silencioso (a 60 km/h) através de filtros de uretano na suspensão dianteira e novos amortecedores na parte dianteira do tejadilho retráctil
- Novo monitor LCD entre os instrumentos exhibe agora o consumo médio e a temperatura ambiente
- Bancos desportivos Recaro estão disponíveis: aquecidos, ajustáveis em altura (dependendo do nível de equipamento e do mercado)

- Cinco novos níveis de aquecimento (dependendo do nível de equipamento e do mercado) para os bancos forrados a pele e Recaro
- Porta-copos das portas redesenhados para oferecer mais espaço lateral para as pernas
- Novas zonas acolchoadas no topo dos apoia braços e na lateral da consola central para maior conforto
- Maior compartimento para guardar objectos à frente da alavanca da caixa de velocidades para colocar um leitor de MP3 ou um telemóvel (com tapete de borracha para reduzir os ruídos)
- Tomada auxiliar “Jack” por baixo do centro da consola para sincronizar o MP3 com o sistema de som
- Compartimento para arrumação no centro da consola, agora com uma divisão removível para uso flexível e em plástico para evitar os ruídos parasitas
- “Cruise control” disponível (dependendo do nível de equipamento e do mercado)
- Sistema de som Bose® Premium (dependendo do nível de equipamento e do mercado) otimizado para o MX-5 com mais potência, mais canais e melhores altifalantes
- Sistema de telefone mãos livres Bluetooth® com reconhecimento de voz (dependendo do nível de equipamento e mercado)

#

Para mais informações contacte:

Mazda Motor de Portugal
Jorge Natário – Director de Relações Públicas
Tel: +351 21 351 27 70
jnatario@mazdaeur.com

Mazda Motor de Portugal, Lda

Rua Rosa Araújo nº 2 6º | 1250-195 Lisboa
Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71
jnatario@mazdaeur.com | www.mazda-press.pt |
www.mazda-press.com | www.mazda.pt