



Nova geração Mazda3 MPS



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



Sumário Novo Mazda3 MPS

1. Resumo

2. Introdução Entusiasmo refinado

3. Estilo Mais agressivo que nunca

4. Mecânica Elevado desempenho & Norma EuroV

5. Chassis & Segurança Evolução do conceito de condução divertida

6. Características técnicas

1. Resumo

Nova geração Mazda3 MPS*

Exterior

- Baseado na desportiva segunda geração do Mazda3 hatchback com melhorias no estilo que conferem um ar agressivo e desportivo.
- Novo capot motor com entrada de ar e duas linhas bem vincadas para um aspecto dinâmico e optimização da eficácia do intercooler.
- Guarda-lamas específicos MPS e pára-choques dianteiro e traseiro com novo desenho conferem um aspecto mais sólido e atlético
- A grelha dianteira e a parte inferior do pára-choques partilham o mesmo acabamento em preto metálico
- Os largos faróis dianteiros albergam lâmpadas bi-xénon cilíndricas com as luzes de presença em forma de boomerang (de série ou opcional conforme o mercado)
- Faróis de nevoeiro redondos MPS
- Saias laterais que rebaixam visualmente o centro de gravidade
- Aerodinâmica refinada da qual resulta um dos mais baixos coeficientes de arrasto do segmento com 0.32.
- Asa traseira maior aumenta a força descendente e contribui para diminuir o coeficiente de flutuação para 0.03.
- Luzes traseiras em LED
- Vidros traseiros escurecidos (de série ou opcional consoante os mercados)
- Novas jantes de 18 polegadas (18x7.55 J) com estilo tridimensional similar ao ícone desportivo RX-8
- Total de 4 cores para a carroçaria desde o *Velocity Red* ao *Aluminium Metallic*, passando pelo *Black Mica* e pelo *Crystal White Pearl*.

Interior

- Interior orientado para o condutor para uma sensação desportiva de envolvimento



- Novos instrumentos com o logótipo MPS em vermelho
- Novo ecrã LCD com informação sobre a pressão do turbo no meio dos instrumentos
- Novo ecrã multifunções (MID) incluindo o sistema de navegação (de série ou opcional consoante os mercados)
- Sistema de som Bose Premium com 10 altifalantes e compensação de ruído AudioPilot2 e sistema surround Centerpoint (de série ou opcional consoante os mercados)
- Sistema de mãos livres Bluetooth para telemóvel e sistemas de som MP3 (de série na maioria dos mercados)
- Bancos desportivos semi-baquets com revestimento pele e tecido com superior apoio
- Interior MPS específico de cor negra com grafismos em vermelho em todo o habitáculo (bancos, revestimento das portas, painel de instrumentos) e debruado a vermelho nos forros das portas, volante, alavanca da caixa de velocidades e o deslizante apoio de braços central.

Mecânica

- Um dos mais potentes tracção á frente compacto equipado com o motor MZR 2.3L DISI** sobrealimentado que debita 191 kW/260 CV às 5500 rpm e um elevado binário de 380 Nm às 3 000 rpm.
- Efeito de arrefecimento interno dos cilindros é feito pela injeção directa que proporciona cerca de 10 por cento mais binário quando comparado com o motor convencional sobrealimentado com a mesma cilindrada.
- Avançado controlo da pressão do turbo para suprimir súbitos picos de binário anula os súbitos picos na curva de binário.
- As duas árvores de transmissão estão pensadas para minimizar o efeito do binário na condução e em curva.
- Diferencial dianteiro autoblocante sensível ao binário é de série.
- Velocidade máxima de 250 km/h e aceleração 0-100 km/h em 6,1 segundos.
- Desempenho aerodinâmico, calibração do motor, direcção assistida eléctrico-hidráulica e relações de caixa ligeiramente mais compridas, permitem manter o consumo de combustível num nível moderado.



- O ruído desportivo do motor com sistema de escape com duas saídas duplas é 10 dB mais baixo que qualquer outro MPS.
- Possui o primeiro catalisador com nanotecnologia que ajuda a reduzir a necessidade de materiais preciosos
- Caixa de seis velocidades com ligeiramente alargadas relações de caixa
- Sincronizadores de triplo-cone para a 1ª, 2ª e 3ª velocidades com sincronizador de duplo-cone para a quarta marcha.
- Óleo de baixa viscosidade reduz o esforço na utilização quando o motor está frio.

Chassis & Segurança

- Carroçaria e chassis melhorados oferecem um melhor controlo e estabilidade e uma evolução no conceito de diversão na condução
- Níveis de NVH (Ruído, vibrações e aspereza) idênticos aos melhores do segmento, oferecendo um maior conforto ao mesmo tempo que o motor emite um som mais desportivo
- Reforços especiais à frente, um túnel central mais largo e cerca de 17 por cento de maior utilização de aços de elevada elasticidade permitem 41 por cento mais de resistência à torção e 15 por cento de aumento na rigidez da carroçaria comparando com o anterior MPS
- Barras estabilizadoras de maior diâmetro com pontos de ancoragem também maiores permitem um grande controlo do rolamento da carroçaria
- Modificação na taragem das molas na estrutura McPherson dianteira e na suspensão multibraços traseira
- Amortecedores especiais com maior dureza contribuem para uma maior resistência ao adornar da carroçaria
- Tal como em todos os novos Mazda3, o MPS possui agora três robustos apoios da coluna de direcção ao invés dos dois anteriores, o que melhora a resposta da direcção
- Pneus exclusivos Dunlop de 18 polegadas (de 215 a 255 de medida) com paredes mais rígidas e amortecimento melhorado aumentam a aderência conferindo à direcção a sensação de ser mais directa
- Nova direcção com assistência electro-hidráulica que ajuda a poupar combustível especialmente a elevadas velocidades, não deixando de oferecer uma óptima sensibilidade



- Discos ventilados à frente com 320 mm e discos sólidos com 280 mm atrás, e bomba central com cilindro de 1 polegada para maior potência e estabilidade na travagem.
- O sistema de assistência à travagem electrónico é adicionado ao ABS e ao DSC (todos de série)
- Novas luzes adaptativas à frente (AFS) com faróis bi-xénon orientáveis que iluminam as curvas à noite (de série ou opcional consoante o mercado)
- Sistema de monitorização da aproximação de veículo (RVM) que detecta se algum veículo se está a aproximar de cada um dos lados ou então no ângulo morto avisando o condutor antes da mudança de faixa (de série ou opcional consoante o mercado)
- Novo sistema de emergência (ESS) que faz os indicadores de mudança de direcção piscar se o condutor for forçado a uma travagem mais violenta, avisando assim os outros condutores (de série)
- Novo sistema de monitorização da pressão dos pneus (TPMS) oferecido de série ou como opcional de acordo com o mercado
- Sensores de estacionamento (de série)

2. Introdução

Entusiasmo refinado

O novo Mazda3 foi lançado este ano com um estilo novo e entusiasmante, com um chassis mais aguerrido e motores mais animados, que o tornam um dos mais desportivos e bonitos conjuntos de conduzir. De facto, foi considerado em Junho como o modelo mais bonito, por mais de 200 mil leitores europeus. Agora a Mazda alarga a gama do Mazda3 com a nova e emblemática versão da Mazda Performance Series (MPS), que vai acelerar o ritmo cardíaco dos entusiastas de carros desportivos. É uma combinação única entre entusiasmo, divertimento e o pragmatismo de um carro vulgar. Herda assim uma versão evoluída com a alta performance do motor MZR 2.3-litros DISI a gasolina, do anterior MPS, com um design dinâmico, baseado no novo hatchback, que é ainda mais emotivo do que o seu antecessor, uma refinada experiência de condução, maior conforto e uma extensa lista de novas tecnologias de topo.

O novo Mazda3 MPS substitui o emblemático modelo que foi muito popular em todo o mundo desde o seu lançamento. Em apenas dois anos, a primeira geração do Mazda3 MPS rapidamente ganhou nome, vendendo 31 100 unidades a nível mundial, um terço delas nos EUA. A Europa é o segundo maior mercado em vendas, com um em cada cinco compradores, com um total de 6 300 unidades. Na primeira geração os maiores mercados na Europa foram o Reino Unido e a Alemanha, que contabiliza um terço das vendas na Europa, seguidos por Suíça e Espanha.

O novo modelo entra na Europa no segmento C desportivo, que cresceu de uma forma estável até 2008, até que as vendas caíram pela primeira vez desde 2004, devido à crise económica no final do ano. Mesmo assim o Mazda3 foi um sucesso entre 2007 e 2008, com uma quota de mercado de 4,5% até ao final de 2008. Isto trouxe à marca novos tipos de clientes, ajudando a Mazda a solidificar a reputação dos desportivos “Zoom-Zoom”.

3. Estilo

Mais agressivo do que nunca

O novo Mazda3 beneficia da evolução que foi introduzida no estilo, com a segunda geração do Mazda3 hatchback, que é um dos novos compactos do segmento dos carros desportivos. Com este ponto de partida, os estilistas acrescentaram pormenores de estilo que tornam o novo MPS mais dinâmico e agressivo do que nunca e um dos mais aerodinâmicos da sua classe.

Estilo exterior – promessa de divertimento

Do Mazda3 hatchback, o novo e emblemático modelo recebe a grelha que lhe dá um ar mais desportivo. Só este pormenor torna a frente do carro mais atlética, comparado com o anterior MPS, mas os estilistas da Mazda reforçaram isso acrescentando novos componentes e pormenores de estilo que colocam o novo MPS noutra patamar, o que o ajuda a destacar-se em relação aos seus rivais.

Uma nova entrada de ar está agora posicionada no centro do capot, que dá ao Mazda um aspecto agressivo, como também arrefece o carro eficazmente. A frente exclusiva do MPS foi desenhada para conferir um aspecto forte e musculado de um carro veloz. Tem também um pára-choques e guarda-lamas novos, sendo estes mais largos do que as versões normais. Acrescentaram-se umas novas jantes de 18 polegadas, com o mesmo estilo tridimensional que as liga às jantes do RX-8. A grelha frontal e a secção inferior do pára-choques, têm o mesmo acabamento, que lhe dá um aspecto de alta qualidade, estruturados pelos faróis dianteiros - bem mais largos que os da primeira geração do Mazda3 MPS. Estes contêm faróis bi-xenon e um sistema activo (AFS), que os faz girar para melhor iluminação das curvas, funcionando como uma iluminação extra para uma primeira visualização do trajecto.

Dos lados, os estilistas da marca combinaram as linhas vincadas dos painéis laterais do novo hatchback com as asas, o que rebaixa o carro e o centro de gravidade, e lhe dá um ar mais desportivo. Os indicadores de mudança de direcção estão incorporados nos espelhos retrovisores nesta versão MPS. Na traseira, temos uma asa maior e mais larga e farolins com tecnologia LED que conferem um ar mais robusto à traseira do carro.



Desempenho aerodinâmico – forma e função

O estilo exterior do novo Mazda3 MPS não só combina elevado prazer na condução, como também optimiza o desempenho. O ponto de partida aqui é o novo Mazda3 hatchback, que tem o coeficiente aerodinâmico mais baixo do segmento C (Cd) com apenas 0.30. Acrescentando características desportivas como a entrada de ar do capot, os guarda-lamas e as saias laterais, o Cd do Mazda3 MPS sobe para os 0.32, com uma área frontal de 2.217m2.

Para equilibrar, os estilistas da Mazda utilizaram tecnologias com o objectivo de desenvolver novas formas na construção do capot. Na traseira introduziram uma asa que baixa a força descendente para 0.03, o que contribui para uma condução mais estabilizada, especialmente a altas velocidades.

Estilo interior – criatividade facilidade de utilização quotidiana

No interior, o novo e emblemático compacto é uma combinação única de carácter desportivo com o lado prático. Tão funcional como um Mazda3 normal, tem espaço para até cinco adultos, uma larga tampa deslizante na consola central e bancos que podem ser rebatidos para o transporte de mais bagagem. Ao mesmo tempo, o interior contribui para uma entusiasmante condução. Os passageiros dianteiros estão envolvidos em bancos com mais apoio lateral e nas costas, comparado com a primeira geração do MPS. A alavanca da caixa de seis velocidades manual está colocada 60mm mais acima e mais inclinada na direcção do condutor, o que a coloca mais perto do volante oferecendo uma condução desportiva mais confortável.

Em frente do condutor estão os manómetros, incluindo o logótipo MPS assim como o indicador LCD de potência, colocado entre os manómetros. Este aconchegado habitáculo, com o indicador de potência sobre a performance do motor, tornam a condução do novo MPS uma experiencia única e contribui para uma maior ligação entre o condutor e o carro, a marca da Mazda.

O habitáculo não se resume a ser desportivo, é também fácil de utilizar. Foi criada uma interface homem-máquina (HMI), onde todos os controlos estão dispostos de uma forma natural. Existe um novo mostrador de informação (MID) que, por exemplo, mostra todo o tipo de informação necessária em viagem – colocado perto do campo de visão do condutor, para este não necessitar de desviar o olhar da estrada enquanto conduz – e um novo controlo do sistema MID colocado no volante, para que o condutor possa trocar de informação sem tirar as mãos do volante.

O MID inclui informação do rádio, informações do sistema ou de manutenção do veículo (como o volume do sistema para avisos, mudanças entre quilómetros e milhas e até um sistema on/off para



mostrar inspecções regulares de pneus, etc.), enquanto o computador de bordo mostra a média de consumo de combustível, autonomia e a média de velocidade alcançada. O novo MPS apresenta também uma nova tecnologia mãos livres de acesso ao veículo, existindo também um desportivo botão “Start/Stop” para ligar/desligar o motor.

Materiais em tons negros foram escolhidos cuidadosamente para mostrar qualidade e desportivismo. Os bancos em cabedal têm gráficos vermelhos, os forros das portas são pespontados a vermelho e a base da alavanca da caixa, a consola central e o volante também são pespontados a vermelho. Também incluído de série (dependendo do mercado) está um sistema de som Premium com 10 altifalantes com tecnologia Centerpoint, sistema surround e AutoPilot2 de compensação de ruído da reputada BOSE. Existe também um interactivo controlo das luzes, sistema de iluminação específico e tecnologia mãos livres Bluetooth para o telefone bem como para o MP3 tendo o sistema de som ligações “wireless”.

Luzes interactivas + iluminação activa

O novo Mazda3 MPS tem um novo sistema interior de iluminação, que cria um ambiente convidativo e agradável ao entrar no carro. Com o carro destrancado, o sistema é activado e a luz interior acende. Enquanto isso, as luzes do tejadilho e as laterais vão-se acendendo, tornando a entrada no habitáculo mais fácil. Quando a porta se encontra aberta, o sistema de boas vindas vai-se acendendo, juntamente com as luzes do puxador, dando as boas vindas ao condutor e seus passageiros. Quando o condutor se encontra já sentado, o computador de bordo, de áudio e do ar condicionado, iluminam-se um a seguir ao outro.

O sistema de luz é activo pelo que reage ao toque no ar condicionado e nos controles do áudio. Por exemplo, para o sistema de ar condicionado, nas opções, temos uma luz vermelha que brilha quando se aumenta a temperatura, e uma azul quando se reduz a temperatura.



Premium Sound System BOSE

A colaboração entre a Mazda e a BOSE continua com o novo Mazda3 MPS. Desenhado especialmente para a acústica do novo modelo compacto, o sistema de som “surround” reproduz a música com toda a clareza possível, com amplitude e potência em qualquer volume. A experiência “surround” é feita pelo sistema “BOSE Centerpoint” que processa o sinal através de um circuito e equilibra-o a 360° para cada passageiro. O amplificador digital BOSE e o compensador de som Autopilot2, ajudam ao equilíbrio, compensam os indesejados sons vindos do exterior bem como os ruídos da velocidade do veículo. Isto tudo acontece automaticamente, logo a necessidade de ajustar os controlos é menor.

4. Mecânica

Elevada Performance e norma EuroV

O aclamado MZR 2.3-litros turbo de injeção directa a gasolina do anterior modelo foi actualizado para a nova geração MPS. Possui um evoluído sistema de controlo do binário para uma experiência de condução mais requintada e cumpre os rigorosos requisitos de emissões Euro V sem perda de potência e binário.

MZR 2.3-litros DISI Turbo - Melhor condução

Utilizando alta pressão, a tecnologia de injeção directa de gasolina tem uma série de vantagens em relação aos sistemas clássicos de injeção. O binário do motor 2,3 litros DISI é cerca de 10 por cento superior às 3000 rpm, por causa do efeito de arrefecimento que a gasolina injectada directamente na câmara de combustão produz. O motor é optimizado com a introdução de uma nova entrada de ar no capot da nova geração MPS. A sua eficácia em termos de arrefecimento resulta num suave e linear aumento da velocidade de rotação do turbo que assim aumenta a potência do motor a baixas rotações. O bloco 2.3 litros MZR DISI Turbo debita 191 kW/260PS às 5 500 rpm. Responde rapidamente ao movimento do acelerador graças ao forte binário de 380Nm às 3 000 rpm, com aceleração dos 0-100 km/h em apenas 6,1 segundos e uma velocidade máxima de 250 km/h.

Mas a forma como toda esta potência é entregue foi aperfeiçoada para melhor reprimir os súbitos picos de binário que podem ocorrer em veículos de elevadas prestações. Para isso, os engenheiros ajustaram o acelerador electrónico e a admissão, reajustando o modo como o sistema electrónico de aumento de pressão interage com a sensibilidade do diferencial autoblocante (LSD) e optimizando os veios de transmissão direito e esquerdo para minimizar o efeito do binário na direcção. Para o condutor do novo Mazda3 MPS, isto traduz-se em uma experiência de condução mais refinada sem sacrificar a potência. Este é um carro quotidiano, realmente desportivo que garante uma condução divertida



Baixas emissões

O novo Mazda3 MPS melhora em relação ao seu antecessor e cumpre as rigorosas normas de emissão Euro V, sem qualquer perda de potência ou diversão na condução. A caixa manual de seis velocidades tem cada relação ligeiramente maior do que o modelo original, sendo introduzido um sistema de direcção assistida electro-hidráulico, sendo que ambas contribuem para manter o consumo de combustível no valor mais baixo possível. O novo MPS é também mais leve (cerca de 25 kg), tem um desenho aerodinâmico optimizado para oferecer um baixo coeficiente de arrasto de 0,32, assim como uma nova calibração do motor. Tudo isso resulta numa ligeira melhoria no consumo de combustível (menos 0,1 litro por cada 100 km em ciclo combinado) e 7 gramas menos de CO2 (224 g). O sistema de injeção directa, que oferece uma muito homogénea mistura combustível/ar em redor das velas de ignição, permitiu aos engenheiros retardar o tempo de ignição e aumentar a temperatura dos gases de escape no arranque a frio para aquecer mais rapidamente o novo catalisador de nanotecnologia (ver caixa). O motor é leve, e o turbo de fluxo simples também contribui para isso ao limitar a perda de calor no sistema de escape.

A caixa manual de seis velocidades completa a face desportiva com a suavidade e precisão já lendárias do Mazda3. Além disso, possui três eixos com sincronizadores de triplo cone para a primeira, segunda e terceira velocidades e duplo cone para a quarta relação, utilizando lubrificante de baixa viscosidade para melhorar o funcionamento a baixas temperaturas.

Novo catalisador com nanotecnologia para o Mazda3 MPS

O novo Mazda3 MPS utiliza um novo catalisador que utiliza nanotecnologia, uma novidade mundial lançada com o novo Mazda3. Esta nova tecnologia da Mazda contribui para a estratégia de "Sustentabilidade Zoom-Zoom" da Marca e ajuda a reduzir as quantidades de metais caros e preciosos gastos para fabricar catalisadores para motores a gasolina.

Os metais preciosos são utilizados em catalisadores porque estes causam reacções químicas nas suas superfícies que purificam os gases de escape. No entanto, a exposição a elevadas temperaturas dos gases de escape podem soltar pequenas partículas que se podem agrupar em partículas ainda maiores. Grandes quantidades de metais preciosos, sempre foram utilizadas para contrariar isto, mas é uma solução cara e uma utilização deficiente dos raros recursos naturais.

A Mazda resolveu este problema através do desenvolvimento de uma nova estrutura de material catalisador que permite que as partículas de metais preciosos menores que 5 nanómetros (nm) de diâmetro, possam ser incorporadas na mesma. Essas chamadas "nano-partículas únicas" permanecem fixas nas suas posições iniciais quando expostos a gases de escape quentes, não se movem e não formam partículas maiores. E a sua superfície é preservada, mesmo quando as partículas sofrem natural degradação ao longo dos anos. Como resultado, o catalisador de três vias utilizado no novo Mazda3 MPS tem até 90 por cento menos metais preciosos - a partir de 0,55 g / litro, para apenas 0,15 g / litro - e apresenta uma mínima deterioração no desempenho da função de purificação durante um longo período de tempo. A poupança assim obtida pode ser transferida para o cliente e o facto de utilizar menos quantidades de metais preciosos, significa menor impacto nos recursos.

5. Chassis & Segurança

Evolução no prazer de condução

O chassis e a carroçaria do novo Mazda3 MPS são combinados com um avançado sistema de controlo do binário para oferecer uma evolução no prazer de condução. Comparado com o novo Mazda3, o novo MPS foi projectado com uma carroçaria mais rígida e reforços especiais, uma suspensão modificada e pneus maiores. Tudo isto permite que a elevada potência e o forte binário sejam transmitidos ao solo de uma forma que permite um fácil controlo do veículo e divertido de conduzir diariamente. Possui também um dos mais completos pacotes de segurança do segmento com novas tecnologias de segurança activa.

Carroçaria do novo Mazda3 MPS - mais rígida, leve e forte

Uma nova geração de carroçarias é utilizada no novo MPS, com a utilização de mais 17 por cento de aço de elevada elasticidade e tensão e reforços especiais. Estes incluem um suporte especial que fortalece as junções entre as torres de suspensão traseiras e a plataforma e um novo e mais largo túnel central. A rigidez da carroçaria comparada com o anterior MPS foi dramaticamente melhorada graças a estas medidas – 15 por cento para a carroçaria e 41 por cento de melhoramento no deslocamento diagonal do portão traseiro.

Suspensão e Direcção actualizadas - Estabilidade em linha recta melhorada

A nova suspensão de grande performance do Mazda3 tem o mesmo esquema da versão hatchback – estrutura MacPherson na frente e um sistema multi-braços atrás – mas com elementos novos e afinações específicas. Por exemplo, a taragem das molas foi modificada para o novo MPS, e foram incluídos amortecedores especiais com maior dureza. Juntos contribuem para um maior controlo, proporcionando um aumento do controlo do rolamento da carroçaria. Também especiais para o MPS são as barras estabilizadoras, agora com um maior diâmetro e com apoios alargados.

Estabilidade testada no Nürburgring

Durante o desenvolvimento, a equipa de engenharia da Mazda Motor Europe (com base em Oberursel, Alemanha), passou semanas a realizar testes com o novo Mazda3 MPS em toda a Europa apenas com o objectivo de estabelecer as melhores afinações de suspensão e direcção para garantir que o novo modelo satisfaça as exigências dos clientes europeus. Centraram-se em fazer o novo modelo excepcionalmente fácil de conduzir sob as quatro situações que são predominantes na Europa: alta velocidade em auto-estrada, condições meteorológicas adversas, incluindo ventos e chuvas fortes, as más condições do pavimento e o volume de tráfego nas principais estradas.

Para conseguir a melhor afinação para correcta estabilidade a alta velocidade, foi necessário levar o MPS ao seu limite. Claro que isso nunca deve ser feito em estradas normais, e por isso mesmo foi necessário testar o carro numa das pistas mais difíceis do mundo – o Nurburgring Nordschleife na Alemanha. Este circuito é conhecido por ter diferentes superfícies, que são muito semelhantes aos tipos de estradas encontradas pelos condutores. Este foi o local ideal para fazer uma avaliação objectiva e também subjectiva do que o novo MPS é capaz.

Durante os testes, as medições (como temperatura dos travões, desempenho dos amortecedores, etc) foram confirmadas pelas impressões subjectivas da equipa de ensaios da Mazda. Isso permitiu à equipa europeia de desenvolvimento da Mazda alcançar o nível desejado de condução e desempenho específicos para as necessidades dos clientes europeus.

Tal como na versão normal do Mazda3, o novo MPS possui três rígidos apoios da coluna de direcção (ao invés dos anteriores dois apoios) que conferem uma melhor resposta ao comando da direcção em comparação com a anterior geração do MPS. Os pneus especiais Dunlop 225/40R19, desenvolvidos exclusivamente para este novo modelo são de série. São mais largos (de 215 para 225), possuem flancos mais rígidos e melhor capacidade de amortecimento. Tudo isto é combinado com a direcção com assistência electro-hidráulica especialmente afinada para reagir de forma mais precisa à velocidade do veículo. Todas juntas, estas características especiais significam uma

enorme melhoria de estabilidade em linha recta e uma condução desportiva mais estável e com menos oscilações.

NVH - Mais conforto, no uso diário

O novo Mazda3 MPS não só é mais controlável e divertido de conduzir, como também é mais confortável. A dupla saída de escape de aspecto compacto e desportivo é totalmente nova e 10 dB mais silenciosa acima das 5 000 rpm do que o anterior sistema de escape. O actual produz um profundo som desportivo que é mais refinado em comparação com escape de saída única da anterior versão. No interior, os passageiros são agora mimados com um dos mais baixos volumes de níveis sonoros do segmento. O novo Mazda3 MPS tem menos 1,2 dB de ruído de rolamento e o ruído do vento foi reduzido em 6 por cento em comparação com o modelo anterior.

Segurança – Travões mais robustos e novas tecnologias de segurança activa de série

Um forte sistema de travagem é necessário para um compacto desportivo tão poderoso como este. Os discos de travão ventilados da frente são 20 mm maiores (320 mm) do que os das versões convencionais, enquanto atrás os discos são sólidos mas com o mesmo sobredimensionamento (280 mm). O sistema de travagem está equipado com um servo-freio duplo circuito de 8+9 polegadas e um cilindro principal com 254 mm. Estes componentes ajudam a tornar o novo Mazda3 MPS mais controlável através de uma travagem mais potente e estável.

O novo Mazda3 MPS tem uma longa lista de tecnologias de segurança activa de série que ajudam o condutor a evitar um acidente antes de ocorrer. A assistência electrónica de travagem substitui o antigo auxiliar mecânico e funciona com o ABS às quatro rodas e o controlo dinâmico de estabilidade (DSC), tudo como equipamento de série. Estão disponíveis novos faróis bi-xenon adaptáveis (AFS) com sistema direcciona que ilumina as curvas à noite (de série ou opcional, dependendo do mercado). O condutor sabe sempre o nível de ar dos pneus com a introdução de um sistema de monitorização de pressão dos pneumáticos (TPMS) (de série na maioria dos mercados). O sistema de vigilância na traseira do veículo (RVM), que alerta o condutor antes de mudar de faixa se um carro se aproxima pela esquerda ou pela direita pela retaguarda ou então no ângulo morto dos espelhos, também é de série, assim como o alerta de paragem de emergência (SEE), que acende as luzes indicadoras de mudança de direcção se o condutor travar forte e



repentinamente. Os sensores de estacionamento, também de série na maioria dos mercados, permitem ao condutor estacionar o Mazda3 MPS com grande facilidade em locais apertados.

6. Technical Data

Mazda 3 MPS

		Hatchback
Carroçaria		Monocoque
Nº de Portas		4 + portão traseiro
Lotação		5
Coeficiente de arrasto	Cd	0.32
Área frontal	m ²	2.217
Ajuste dos bancos		
Curso do banco Condutor / Passageiro	mm	230 / 230
Inclinação do banco Condutor / Passageiro		32° / 32°
Dimensões da bagageira		
Volume até à chapeleira	l	340*
Volume com bancos traseiro rebatidos (até ao tejadilho)	l	1 360
Comprimento da mala até 2ª fila bancos	mm	880*
Comprimento da mala até 1ª fila bancos	mm	1 473
Distância entre as cavas das rodas	mm	1 050
Load floor width at widest point		1 167
Distância ao solo da abertura da mala	mm	696
Altura da tampa da mala aberta ao solo	mm	508
Altura do acesso	mm	808*
Largura da abertura da mala	mm	944

* c/s Bose® sound system

Mazda3 MPS

		Hatchback
Dimensões		
Exterior		
A Comprimento	mm	4 505
B Largura	mm	1 770
C Largura com espelhos	mm	2 010
D Altura (sem carga)	mm	1 460
E Distância entre eixos	mm	2 640
F Via dianteira	mm	1 535
G Via traseira	mm	1 520
H Distância ao solo	mm	145
Interior		
I Altura para a cabeça frente c/s tecto de abrir	mm	987
J Altura para a cabeça atrás c/s tecto de abrir	mm	964
K Largura à altura dos ombros fr.	mm	1 395
L Largura à altura dos ombros tr.	mm	1 371
M Espaço para as pernas fr.	mm	1,068
N Espaço para as pernas tr.	mm	919
Espaço à altura da bacia fr.	mm	1 364
Espaço à altura da bacia tr.	mm	1 326

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

Mazda3 MPS

Motor

		MZR 2.3-litros DISI Turbo Hatchback
Motor		4 cilindros em linha, DOHC, turbo a gasolina
Cilindrada	cm ³	2 261
Diâmetro x Curso	mm	87,5 x 94,0
Válvulas		4 por cilindro
Distribuição		Corrente
Sistema de injeção		Injeção de combustível controlada electronicamente com injeção directa (DISI)
Relação de compressão		9,5:1
Controlo de emissões		Catalisador de 3 vias
Potência / regime	kW	191 / 5 500
	CV	260 / 5 500
Binário / regime	Nm	380 / 3 000
Combustível		Gasolina s/chumbo 98 RON
Depósito de combustível	l	60
Transmissão		Caixa manual de 6 velocidades
Tracção		Dianteira
Relações de caixa		
1 ^a		3,214
2 ^a		1,913
3 ^a		1,366
4 ^a		1,025
5 ^a		0,948
6 ^a		0,790
MA		3,456
Relação final		1 ^a – 4 ^a = 4,187 5 ^a – 6 ^a = 3,526

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

Mazda3 MPS

Chassis

		MZR 2.3-litros DISI Turbo Hatchback
Suspensão e rodas		
Suspensão dianteira		MacPherson
Suspensão traseira		Multibraços
Amortecedores dianteiros		Duplo-tubo
Amortecedores traseiros		Mono-tubo
Diâmetro barra estabilizadora (fr. / tr.)	mm	26 / 25
Rodas		
18"		18x7.55J
Pneus		
18"		Dunlop 225/40 R18
Direcção		
Tipo		Assistência electro-hidráulica
Voltas do volante (topo a topo)		2,7
Diâmetro de viragem (entre passeios)	m	11
Diâmetro de viragem (entre muros)	m	11,9
Travões		
Dianteiros		Discos ventilados
Traseiros		Discos sólidos
Diâmetro fr.	mm	320
Diâmetro tr.	mm	280
Diâmetro do servo-freio	polegadas	8"+9"
Revisões periódicas		Todos os 15 000 km/ 12 meses

Mazda3 MPS

Performance and Weights

		MZR 2.3-litros DISI Turbo Hatchback
Prestações		
Velocidade máxima (limitada electronicamente)	km/h	250
Aceleração 0-100 km/h*	s	6,1
Consumos**		
Urbano	l/100 km	13,2
Extra urbano	l/100 km	7,5
Combinado	l/100 km	9,6
Emissões CO ₂ emissions (Combinado)	g/km	224
Emissões		Euro5
Pesos		
Peso mínimo (sem condutor)	kg	1 385
Peso mínimo***	kg	1 460
Peso máximo admissível	kg	1 925
Peso máximo autorizado no eixo dianteiro	kg	1 075
Peso máximo autorizado no eixo traseiro	kg	925
Peso máximo rebocável com travões (12% inclinação)	kg	1 300
Peso máximo rebocável sem travões	kg	550
Capacidade máxima de carga no tejadilho	kg	75

* Segundo as condições de ensaio da Mazda

** Segundo a norma EC 715/2007 na sua última versão

*** Segundo a norma 92/21/EEC na sua última versão (incluindo 75 kg do condutor)

PRESS RELEASE
MAZDA MOTOR DE PORTUGAL



#

Para mais informações contacte:

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