**NUEVO MAZDA CX-3**

Este dosier de prensa se encuentra disponible en la web europea de prensa

[www.mazda-press.com](http://www.mazda-press.com) y en el portal en español [www.mazda-press.es](http://www.mazda-press.es)

**Índice Nuevo Mazda CX-3**

1. De un vistazo 3 – 13

*Nuevo Mazda CX-3*

2. Introducción 14

*Movilidad innovadora y sin límites*

3. Exterior 15 – 16

*Fresco, novedoso y vivo*

4. Interior 17 – 18

*Evolución del confort y la ergonomía*

5. Conectividad, funcionalidad y equipamiento 19 – 21

*Revolucionando la experiencia a bordo de un coche*

6. Cadenas cinemáticas 22 – 27

*Directas por naturaleza*

7. Chasis y carrocería 28 – 29

*Refinamiento excepcional*

8. Seguridad 30 – 32

*Protección inteligente*

9. Especificaciones técnicas 33 – 37

10. Contactos 38 – 40

*Mazda Motor Europe*

# 1. De un vistazo

# Nuevo Mazda CX-3

**El nuevo Mazda CX-3 está listo para entrar en el segmento de SUV pequeños con su atractiva combinación de ingeniería, diseño y un concepto flexible orientado al conductor. La propuesta no podía ser mejor, y en ella destaca:**

* Un exterior KODO, fresco y llamativo.
* Tecnología SKYACTIV, que ofrece un comportamiento dinámico sobresaliente, la conducción deportiva propia de Mazda y un bajo consumo.
* Lo último en tecnología de seguridad activa y de conectividad.
* Disponible con tracción delantera (FWD) o con el nuevo sistema de tracción total inteligente de Mazda (AWD), que ofrece una estimulante sensación de libertad.
* Está previsto que salga a la venta en Europa a principios del verano.

|  |
| --- |
| **Exterior**  Aunque comparte muchas claves del diseño KODO con otros modelos de nueva generación, el exterior del Mazda CX-3 transmite sensaciones muy intensas de velocidad, calidad y vitalidad. En un tiempo en el que las posibilidades de elección parecen casi ilimitadas, su aspecto destaca entre la mayoría. |

* Inspirado diseño KODO, para estilos de vida contemporáneos, con una presencia muy sólida para un coche de sus dimensiones.
* Proporciones sorprendentes, líneas poderosas, voladizos cortos y aspecto robusto.
* Sección frontal muy llamativa, articulada en torno a una parrilla que se prolonga a través de las alas cromadas hasta los grupos ópticos con:
* Faros Full LED\*.
* Tecnología de luces que ilumina la parte de las alas de la parrilla delantera que entra en la zona de los faros.
  + Habitáculo sofisticado: se extiende desde los pilares A —que han sido desplazados hacia atrás— hasta los pilares D —revestidos en color negro— y refuerza la sensación de movimiento hacia adelante.
  + Ventanillas traseras envolventes, con una continuidad visual que mejora la visibilidad.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y del mercado.

* + Líneas fluidas, que hacen resaltar las molduras negras de los pasos de rueda y los estribos laterales.
  + Elegante portón trasero, en el que destacan elementos como una cámara trasera de ayuda al aparcamiento.
  + Los grupos ópticos traseros se extienden desde la carrocería hasta el portón trasero, con una forma que armoniza con la de los faros delanteros.
  + Las llantas de aluminio de 18 pulgadas\* cuentan con cinco radios dobles con acabado tipo corte de diamante, que contrastan con las superficies en color gris oscuro metalizado.
  + Se presenta en nueve colores de carrocería: Ceramic Metallic (diseñado en exclusiva para el Mazda CX-3), Soul Red Metallic, Arctic White, Jet Black, Deep Crystal Blue, Meteor Grey, Titanium Flash, Dynamic Blue y Crystal White Pearl.

|  |
| --- |
| **Interior**  El habitáculo combina lo mejor de cada segmento para ofrecer diversión al volante sin limitaciones, excelente visibilidad y el confort de un interior con una ergonomía única: parece un coche de un segmento superior. |

* + El interior envuelve a sus ocupantes con un diseño que realza la línea de cintura elevada del vehículo, mientras que la superficie acristalada y los guarnecidos de los pilares refuerzan la sensación de luminosidad.
  + Asiento del conductor con posibilidades de ajuste inéditas en su segmento: 260 mm de regulación longitudinal y 40 mm de ajuste vertical. Además, el volante ofrece un reglaje de 45 mm en altura y de 50 mm en profundidad.
  + Plazas delanteras: espacio para los hombros y para las piernas líder en su segmento.
  + Varias propuestas para el interior\*\*:
* Tapicería de cuero en color blanco y ante Lux Suede® en negro, combinada con detalles en rojo oscuro y molduras en aluminio pulido.
* Tapicería mixta de semipiel negra y tela gris oscuro, con los mismos detalles en rojo oscuro que en el acabado anterior y moldura decorativa revestida en negro con costuras rojas.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* También disponible con llantas de 16 pulgadas de aluminio o de acero

\*\* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y del mercado.

* + También se encuentran disponibles dos combinaciones de tapicería de tela con detalles plateados, embellecedores de las salidas de aire en rojo oscuro y moldura decorativa revestida en negro con costuras plateadas.
  + Zona de carga flexible de 350 litros\*, ampliable hasta 1.260 litros con los asientos traseros abatidos.

|  |
| --- |
| **Conectividad, funcionalidad y equipamiento**  Las dos grandes prioridades de la interfaz hombre-máquina de nueva generación de Mazda son la seguridad y la facilidad de uso, de modo que el conductor pueda beneficiarse al máximo de las tecnologías a bordo del Mazda CX-3 |

* + Organización orientada al conductor, con los elementos más importantes (pedales, palanca de cambios, mando HMI, etc.) ubicados para que sean una extensión natural del cuerpo del conductor.
  + Concepto *Heads Up Cockpit*: ayuda al conductor a procesar cómodamente toda la información a su disposición, sin perder la concentración en la conducción.
  + La pantalla Head Up Display\*\*, una de las primeras en este segmento, ofrece datos de conducción en tiempo real (como velocidad, indicaciones del navegador y alertas de seguridad activa) directamente en el campo de visión frontal del conductor.
  + El cuadro de instrumentos dispone de un tacómetro analógico\* de gran formato, flanqueado por un velocímetro digital e indicadores de combustible, temperatura y otros.
  + La pantalla táctil de 7 pulgadas\*, situada en el salpicadero sobre la consola central, permite consultar de forma cómoda y segura información relacionada con la comunicación y el entretenimiento.
  + Mando HMI en la consola central, diseñado para que el conductor pueda manejarlo sin apartar la vista de la carretera.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* También disponible con llantas de 16 pulgadas de aluminio o de acero

\*\* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y del mercado.

* + Sistema de conectividad MZD Connect\*, basado en smartphone, para acceder a Internet de manera segura y sencilla durante cualquier desplazamiento.
  + Conexión a través de Bluetooth: permite utilizar en modo manos libres el teléfono, enviar y recibir mensajes de texto, y leer o responder a mensajes de correo electrónico.
  + Uso de aplicaciones tales como Aha: radio a través de Internet, servicios de redes sociales y otros contenidos concebidos para ser utilizados a bordo del vehículo.
  + Además, incluye aplicaciones propias de Mazda, como un monitor de consumo, recordatorios de mantenimiento y advertencias.
  + Sistema de sonido premium Bose® con siete altavoces\* —el primero que monta Mazda en el segmento B—, desarrollado específicamente para las dimensiones del habitáculo del Mazda CX-3.
  + El sistema de navegación\* ayuda a hacer búsquedas precisas e incluye tres años de actualizaciones. Además, es compatible con 19 idiomas en audio y 26 en texto.
  + La cámara trasera de ayuda al aparcamiento facilita el estacionamiento en plazas estrechas\*.

|  |
| --- |
| **Cadenas cinemáticas**  Las cadenas cinemáticas SKYACTIV del Mazda CX-3 producen en el conductor una sensación de movimiento natural, con una potente aceleración lineal y alto par. Se han revisado para ofrecer una respuesta progresiva desde parado y, además, ofrecen una gran eficiencia. |

Motor gasolina **2.0 l. SKYACTIV-G** de inyección directa

* + Un motor atmosférico con la cilindrada adecuada que ofrece un comportamiento lineal sobresaliente y logra excelentes cifras de consumo en condiciones de conducción reales.
  + La relación de compresión más alta del mundo\*\* (14,0:1) para modelos de producción en serie.
  + Compensa los inconvenientes de la alta compresión (como la detonación) con un puerto de alta admisión, inyectores multiorificio, pistones con cavidades especiales, doble sincronización secuencial de válvulas y un sistema de escape compacto 4-2-1.
  + Se presenta en dos versiones, ambas con el sistema de corte de ralentí i-stop de serie. También se encuentra disponible la versión más avanzada del i-ELOOP, el freno regenerativo de Mazda.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y del mercado.

\*\* A fecha de febrero de 2015, según datos de Mazda

**Entrega**

* + Tracción delantera (FWD): 88 kW / 120 CV a 6.000 rpm y 204 Nm a 2.800 rpm
  + Tracción total (AWD): 110 kW / 150 CV a 6.000 rpm y 204 Nm a 2.800 rpm

**Consumo de combustible y emisiones de CO2\*\*:**

* + 5,9 l/100 km y 137 g/km (FWD con cambio manual de seis velocidades)
  + 5,8 l/100 km y 136 g/km (FWD con cambio automático de seis velocidades)
  + 6,4 l/100 km y 150 g/km (AWD con cambio manual de seis velocidades e i-ELOOP)
  + 6,3 l/100 km y 146 g/km (AWD con cambio automático de seis velocidades e i-ELOOP)

**Normativa de emisiones:** Euro 6

Diésel limpio **1.5 l. SKYACTIV-D**:

* + Baja detonación y consumos similares a los de un híbrido, gracias a:
  + Una baja relación de compresión de 14,8:1.
  + Una cámara de combustión especial y un sistema de inyección de combustible que reduce las pérdidas por enfriamiento.
  + Inyectores solenoidales con una lógica de control que calcula el patrón de inyección óptimo para cada situación.
  + Turbocompresor compacto de geometría variable y alta eficiencia.
  + Concebido para una entrega de par máximo sensiblemente superior al de la versión introducida con el nuevo Mazda2 (270 Nm frente a 220 Nm).
  + Incorpora de serie i-stop, el sistema de corte de ralentí con el arranque más rápido del mercado en diésel.

**Entrega**

* + 77 kW/105 CV a 4.000 rpm y 270 Nm entre 1.600 y 2.500 rpm

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* A fecha de febrero de 2015, según datos de Mazda.

\*\* Datos preliminares de Mazda en ciclo combinado.

**Consumo de combustible y emisiones de CO2\*\*:**

* + 4,0 l/100 km y 105 g/km (FWD con cambio manual de seis velocidades)
  + 4,7 l/100 km y 123 g/km (AWD con cambio manual de seis velocidades)
  + 5,2 l/100 km y 136 g/km (AWD con cambio automático de seis velocidades)

**Normativa de emisiones:** Euro 6

Transmisión automática de seis velocidades **SKYACTIV-Drive**:

* Ofrece el tacto directo de una transmisión manual, con una suave aceleración desde cero y un excelente consumo.
* Intervalo ampliado de bloqueo del embrague del convertidor de par
* Utiliza un mecanismo de transmisión directa en todo el intervalo, con una sincronización entre el motor y la transmisión que permite una mayor suavidad en la transición entre marchas.
* Dispone de un mando (solo modelos gasolina) para cambiar a un modo “Sport” que entrega más par en respuesta a la presión del acelerador. Esta función resulta muy práctica, por ejemplo, en las incorporaciones a autovías con tráfico.

Transmisión manual de seis velocidades **SKYACTIV-MT:**

* Transmisión compacta y ligera, con sincronizadores del tipo bola de bloqueo que permiten ofrecer unos cambios de marcha ágiles, suaves y precisos.
* Selector de cambio con recorridos cortos.
* Contribuye a reducir el consumo de combustible.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* A fecha de febrero de 2015, según datos de Mazda.

\*\* Datos de Mazda en ciclo combinado.

|  |
| --- |
| **Chasis y carrocería**  El Mazda CX-3, concebido para ofrecer una movilidad ilimitada y emocionante, se encuentra disponible en versiones de tracción delantera y tracción total. Ambas se caracterizan por una conducción que inspira confianza, por una excelente estabilidad en carretera y una seguridad en caso de colisión excepcional. |

**SKYACTIV-Chassis**

* Posee todos los atributos de los SUV, como una altura extra desde el suelo y buen comportamiento en firmes irregulares, pero también es ágil en la conducción en ciudad, fiable en autopista y divertido en las curvas, ya que posee el centro de gravedad relativamente bajo y un ancho de vía considerable.
* Refinada suspensión delantera tipo MacPherson y suspensión trasera de barra torsional, con casquillos de suspensión más firmes y ajuste diferenciado de los muelles y los amortiguadores. Resultado: mayor confort y estabilidad mejorada a alta velocidad.
* Dirección asistida eléctrica ligera, adaptada al peso del Mazda CX-3, a un centro de gravedad más alto y a sus motores de mayor cilindrada.
* Frenos delanteros de discos ventilados y traseros de discos macizos.
* Control preciso de los frenos en los aparcamientos y en la conducción urbana.
* Mayor potencia de frenado a altas velocidades o en carreteras viradas.
* Tracción total de nueva generación. Aumenta la libertad con el sistema inteligente de alerta de deslizamiento de las ruedas delanteras, que transmite de forma instantánea potencia a las ruedas adecuadas.
* Ahorra combustible, evitando que las ruedas derrapen y giren en vacío, o que se transmita un par excesivo a las ruedas traseras.
* No es necesario seleccionar manualmente un modo de tracción delantera o total.
* El eje de transmisión y el diferencial trasero son más ligeros, con un peso alrededor de un 20% menos que el sistema de tracción total de Mazda para otras plataformas más grandes.

**Carrocería SKYACTIV-Body**

* Seguridad en caso de colisión y resistencia sobresaliente, a pesar de ser una de las carrocerías más ligeras en su clase.
* El 63% de la carrocería está compuesta por aceros de alta resistencia (440 MPa o más).
* Se ha utilizado acero de 1.180 MPa en once componentes, entre ellos los pilares A, las secciones interiores de refuerzo del techo y las que conectan los pilares B entre sí.
* Se ha utilizado acero de 1.800 MPa estampado en caliente en el paragolpes delantero.
* Se ha modificado la forma de las piezas del chasis para optimizar el peso.
* Se ha creado un anillo de sección cerrada en torno al vano del portón trasero. El travesaño, el anillo y el pilar C están conectados entre sí.
* Se han utilizado medidas NVH similares a las empleadas en el Mazda2, junto con otras iniciativas adicionales pensadas para dar cabida a un motor de gasolina más grande y la tracción total. El peso añadido es mínimo y el Mazda CX-3 está a la par de los vehículos del segmento C en cuanto a ruido de alta frecuencia:
* Se han bloqueado las vías de propagación del ruido de alta frecuencia hacia el habitáculo (procedente, por ejemplo, de las ruedas y el motor), y se han concentrado los materiales de absorción del ruido.
* Ajuste de la rigidez de la suspensión y de la carrocería con el fin de suprimir vibraciones y movimientos no deseados.
* Se han ampliado y reforzado las estructuras del chasis; asimismo, se ha hecho un ajuste especial de los soportes del diferencial trasero para contrarrestar el extra de sonoridad y vibraciones de los modelos de tracción total.

|  |
| --- |
| **Seguridad**  El concepto de Seguridad Proactiva de Mazda busca minimizar el riesgo de accidentes y maximizar las condiciones en las que el conductor controla el vehículo de forma segura. Por otro lado, el equipamiento de tecnologías de seguridad activa i-ACTIVSENSE del Mazda CX-3 forma parte integral de su propuesta de movilidad sin restricciones. |

**Sistemas de seguridad activa\***

* El **Control de crucero adaptativo** (MRCC) actúa entre 30 y 200 km/h. Utiliza un radar de 76 GHz para monitorizar la velocidad y la distancia con respecto al vehículo precedente, ajustando el acelerador y los frenos para mantener una distancia de seguridad adecuada.
* El **Sistema de asistencia para el reconocimiento de distancia** (DRSS) muestra la distancia a la que se encuentran los vehículos precedentes, a partir de mediciones de radar. Si el Mazda CX-3 se acerca demasiado, se activa un testigo intermitente.
* El **Aviso de obstrucción delantera** (FOW) hace sonar una alarma y avisa al conductor para que reaccione en caso de que el DRSS detecte un aumento del riesgo de colisión.
* La **Frenada de emergencia** (SBS) emplea un radar y una cámara para vigilar la carretera a velocidades entre 15 y 145 km/h. Si el sistema FOW emite una alerta, el SBS precarga los frenos y los aplica, primero con suavidad y después con intensidad creciente si el peligro persiste. Si el conductor pisa el freno, el SBS aporta fuerza de frenado adicional.
* El **Sistema de asistencia a la frenada en ciudad** (SCBS) es un sistema de freno de emergencia que utiliza una cámara de infrarrojos y actúa a velocidades entre 4 y 30 km/h. Como el SBS, primero precarga los frenos y después los aplica, con el fin de evitar impactos (o reducir su gravedad) con obstáculos situados por delante, a distancias de hasta 6 metros.
* El **Control de ángulo muerto** (BSM) utiliza de un radar de 24 GHz que controla los vehículos que se acercan desde atrás por los carriles contiguos. Si el conductor del Mazda CX-3 señaliza un cambio de carril mientras se le acerca otro vehículo, el sistema hace parpadear un testigo en el retrovisor del lado correspondiente y emite un aviso sonoro. El BSM amplía la funcionalidad del **Asistente de cambio de carril** (RVM), incluyendo áreas a ambos lados del coche. Asimismo, incorpora la **Alerta de tráfico trasera** (RCTA), que funciona en las maniobras marcha atrás.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* La disponibilidad de estos sistemas depende del nivel de equipamiento y el mercado

* El **Sistema de alerta de cambio de carril** (LDWS) detecta las líneas de la carretera con ayuda de una cámara y avisa al conductor cada vez que se sale de su carril de forma involuntaria.
* El **Sistema de control de luces de largo alcance** (HBC) utiliza una cámara para monitorizar las luces delanteras o traseras de los vehículos a la vista, y cambia automáticamente entre luces de carretera y de cruce para no deslumbrar a los demás conductores.

**Seguridad pasiva**

* + La carrocería SKYACTIV-Body del Mazda CX-3 cuenta con refuerzos añadidos, adaptados a las dimensiones y el peso de un SUV:
  + Paneles del suelo en acero de 440 MPa, para absorber mejor las fuerzas de impacto frontales y ofrecer una mayor protección al habitáculo.
  + Posee la misma estructura con varias rutas de dispersión de carga que otros modelos de Mazda, diseñada para canalizar la energía fuera del habitáculo.
  + El voladizo delantero cuenta con una zona de deformación controlada más grande. De este modo se evitan daños en el vano motor en caso de impacto moderado, lo cual reduce los costes de las reparaciones.
  + Pretensores y limitadores de carga de serie en cuatro de los cinturones de seguridad.
  + Airbags delanteros, laterales y de cortina de serie.
* Los reposacabezas de los asientos delanteros activos protegen la cabeza en caso de impacto trasero y previenen el latigazo cervical.
* La estructura lateral “corta” de la estructura de los asientos delanteros (vista desde el lateral del coche) contribuye a evitar lesiones en el tórax.
* Los guarnecidos de las puertas están optimizados para minimizar golpes contra el abdomen en caso de colisión lateral.
* En la estructura de los respaldos de los asientos traseros se han reforzado los seguros, las bisagras, el mecanismo para abatir los asientos y los elementos de montaje, con el fin de impedir que el equipaje invada el habitáculo.
* Anclajes ISOFIX en las plazas exteriores traseras.
* Zona de deformación controlada entre el capó y el motor, destinada a proteger la cabeza de los peatones en caso de atropello.
* Rejilla del parabrisas con sección transversal en forma de S, capaz de absorber energía en caso de que una persona se golpee con el parabrisas.
* Una espuma absorbente impide que, en caso de atropello, los peatones lleguen a contactar con el refuerzo del parachoques delantero. Un labio añadido en la parte inferior del parachoques evita que las piernas puedan quedar atrapadas bajo el coche.

**2. Introducción**

**Movilidad innovadora y sin límites**

**El nuevo Mazda CX-3 es una referencia indiscutible dentro de un segmento —el de los SUV deportivos— que está experimentando un rápido crecimiento. También abre las puertas a una nueva era de libertad ilimitada.**

A la hora de desarrollar su primer SUV pequeño, Mazda adoptó un planteamiento centrado en las personas. Mazda es un fabricante poco convencional y, en lugar de fijarse en lo que están haciendo sus competidores, siguió otra estrategia: en concreto, reflexionó sobre cómo debía ser el nuevo modelo para que sus usuarios (que serían personas jóvenes y creativas) estuvieran en la posición óptima en cada punto de contacto con el coche.

El resultado de esa reflexión ha sido un concepto de habitáculo denominado *Heads Up Cockpit* y una interfaz hombre-máquina con una ergonomía excepcional, a los que se suma un sistema de conectividad para smartphone seguro y fácil de usar, así como un amplísimo equipamiento de avanzadas tecnologías de seguridad activa. Por supuesto, con unas cadenas cinemáticas SKYACTIV potentes y eficientes, y con un comportamiento excepcional más propio de un turismo. Con absoluta libertad de elección: tracción delantera de bajo consumo (FWD) o cómoda tracción total inteligente (AWD); diésel o gasolina; transmisión automática o manual, etc. Todo ello hace del Mazda CX-3 una alternativa muy seria para necesidades de lo más variadas. En pocas palabras: un vehículo que conecta con sus propietarios y da alas a estilos de vida activos e independientes.

**Sin límites**

El equipo de diseño tampoco ha escatimado esfuerzos en el exterior KODO del Mazda CX-3. Mazda ha priorizado los atributos que una persona percibe cuando se sube al coche y empieza a conducirlo, seleccionando formas y funciones en consonancia. La propuesta es un diseño atrevido, que llama la atención dentro de su segmento y que está concebido para despertar un atractivo universal —en lugar de generar diversidad de opiniones—. Fiel al estilo de Mazda, el nuevo Mazda CX-3 tiene todo lo que hace falta para marcar una nueva referencia en su segmento.

**3. Exterior**

**Fresco, novedoso y vivo**

**El nuevo Mazda CX-3 es un modelo para una nueva era. Fiel a su original forma de pensar, Mazda buscaba en su primer SUV pequeño un estilo inconfundible, que destacase al instante entre la multitud.**

Como es habitual en Mazda, las formas contemporáneas del Mazda CX-3 son una promesa de diversión, con elegancia, a la medida del estilo de vida activo y la actitud moderna e independiente de sus clientes. Aunque comparte muchas claves del diseño “KODO – Alma del movimiento” con otros modelos de Mazda, desde las líneas fluidas hasta el habitáculo compacto desplazado hacia atrás, su atrevido frontal, sus grandes ruedas, sus molduras laterales y la línea elevada de la cintura expresan de forma innegable su carácter de SUV aventurero.

De frente, su poderosa parrilla con siete lamas en tono plateado y las alas cromadas que se extienden hasta los grupos ópticos revelan con claridad la imagen de marca de Mazda. Los grupos ópticos, que recuerdan a los ojos de un felino, disponen de tecnología Full LED\* que ilumina la parte de las alas de la parrilla delantera que penetra en los faros.

**Grande, como la vida**

Todos los modelos KODO se caracterizan por una presencia poderosa. Sin embargo, el Mazda CX-3 lleva este atributo un paso más allá con sus llamativas llantas de aluminio de 18 pulgadas\*\*. Sus cinco radios dobles, con efectos tridimensionales y acabado tipo corte de diamante, contrastan marcadamente con otras superficies de la rueda en color gris oscuro metalizado.

En la parte trasera, el diseño limpio de los grupos ópticos, con un entrante para la placa de matrícula, acentúa el voladizo trasero corto del CX-3. Al mismo tiempo, oculta la cámara trasera de ayuda al aparcamiento\*. Los intermitentes se prolongan desde los laterales del coche hasta el portón trasero. Complementan perfectamente los grupos ópticos traseros y crean una imagen de marca única, con una línea superior esbelta y una luz de freno con forma tridimensional. Estos detalles ponen aún más de relieve la durabilidad de la sección trasera deportiva de este SUV. Tampoco falta una doble salida de escape muy llamativa.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* La disponibilidad de estos sistemas depende del nivel de equipamiento y el mercado

\*\*También se encuentran disponibles llantas de aluminio y de acero de 16 pulgadas.

**Una gama exclusiva de colores de carrocería**

El Mazda CX-3 se encuentra disponible en nueve colores de carrocería, entre ellos el novedoso Ceramic Metallic. Este tono tiene una textura absolutamente nueva que cambia con la luz: más fresco en condiciones normales y con un efecto brillante y futurista cuando recibe luz intensa. Los demás colores de carrocería son el Soul Red Metallic, Arctic White, Jet Black, Deep Crystal Blue, Meteor Grey, Titanium Flash, Dynamic Blue y Crystal White Pearl\*.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* La disponibilidad puede variar en función de los mercados.

**4. Interior**

**Evolución del confort y la ergonomía**

**El concepto de movilidad sin limitaciones también se ha aplicado al interior del nuevo Mazda CX-3. Lo tiene todo, desde un campo de visión excepcional hasta una organización del espacio que mejora cualquier experiencia. Es un SUV pequeño que sorprende agradablemente por su nivel de sofisticación, confort y buen gusto.**

Como todos los nuevos modelos de la nueva generación, el Mazda CX-3 está articulado en torno al conductor y a la conducción. El volante y el asiento del conductor ofrecen unas posibilidades de ajuste entre lo mejor de su segmento, de forma que la experiencia de conducción pueda ser un placer para personas de cualquier estatura. El asiento ofrece 260 mm de ajuste longitudinal y 40 mm en altura. El volante posee una regulación en altura de 45 mm y de 50 mm en profundidad. En combinación con los pedales, situados simétricamente, con la ubicación óptima de los relojes y controles, y con un generoso espacio para los hombros y las piernas, contribuye a prevenir la fatiga en los viajes largos.

La línea visual es elevada, como corresponde a un SUV, y proporciona al conductor una visión excelente de la carretera. Es más, puede ver incluso un 20% de la parte superior de un objeto de un metro de altura que esté situado justo delante del vehículo. La organización del espacio y la gran superficie acristalada contribuyen a ofrecer una excelente visión trasera, incluso en diagonal, lo que resulta muy útil en los cambios de carril o en las maniobras marcha atrás en los aparcamientos.

**Destacando su potencial**

El diseño del interior refleja de múltiples formas la sensación de libertad que transmite el estilo del Mazda CX-3. La moldura decorativa del lado del acompañante, por ejemplo, acentúa la anchura del salpicadero y, por extensión, la sólida presencia del vehículo. Otros detalles transmiten una sutil calidad artesanal en los acabados. Por ejemplo, las tres salidas de aire redondas, que tienen su contrapunto en una cuarta salida, horizontal y discretamente integrada en el salpicadero. O la visera del cuadro de instrumentos, acabada en un material con textura de piel\* y rematada con costuras.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* En función de la tapicería interior.

La forma futurista del guarnecido de las puertas, que imita el metal, resulta muy avanzada y complementa el revestimiento en un tono rojo oscuro\*. La consola central cuenta con guarnecidos a juego para las rodillas. Los asientos tienen una tapicería deportiva en semipiel\* con una sección central acolchada. Asimismo, se encuentra disponible una combinación de semipiel y tela, y una tapicería de tela (ver cuadro). Todo ello se funde con buen gusto en el fondo negro minimalista que predomina en el interior.

**Acabados interiores: libertad de elección**

El interior de la versión más equipada ofrece una tapicería de cuero blanco y ante Lux Suede® en color negro, combinada con detalles en rojo oscuro y llamativas molduras en aluminio pulido. Como alternativa, se ofrece una elegante tapicería mixta de semipiel negra y tela en color gris oscuro, con los mismos detalles en rojo oscuro que el anterior acabado y moldura decorativa acolchada en negro con costuras rojas. Por último, dos combinaciones de tapicería de tela con detalles plateados, embellecedores de las salidas de aire en rojo oscuro y panel acolchado en negro con costuras plateadas\*\*.

**Un espacio de carga orientado al mercado**

El maletero de 350 litros\*\*\* del Mazda CX-3 crece hasta los 1.260 litros cuando se abaten los asientos traseros 60/40. Una de sus grandes bazas es la flexibilidad, a la que contribuye una bandeja de carga móvil\*\*\*\*, que puede colocarse a dos alturas distintas en función de las necesidades. En su posición más alta, se crea una superficie de carga plana con los asientos traseros abatidos, con espacio suficiente para transportar objetos tales como una mesa plegable o material deportivo, como un monopatín o equipación de tenis. En su posición más baja se crea espacio para dos maletas de 67 cm, con los asientos traseros utilizables. En cualquiera de las configuraciones, la amplia apertura del portón trasero y la baja altura del umbral facilitan las operaciones de carga y descarga.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* En función de la tapicería interior.

\*\* La disponibilidad de estos paquetes depende del nivel de equipamiento y el mercado

\*\*\* Capacidad VDA, incluido el compartimento inferior.

\*\*\*\* El panel de carga móvil se encuentra disponible sin sistema de sonido Bose®

**5. Conectividad, funcionalidad y equipamiento**

**Revolucionando la experiencia a bordo de un coche**

**En el nuevo Mazda CX-3, la seguridad, la funcionalidad, el confort y la conectividad van de la mano. El conductor y los pasajeros pueden mantenerse conectados con el mundo que les rodea sin descuidar la carretera.**

La funcionalidad del habitáculo del CX-3 se articula en torno a la interfaz hombre-máquina de nueva generación de Mazda. Los elementos principales, tales como los pedales, la palanca de cambio, el volante y el mando HMI, se encuentran situados de forma ergonómica y han sido concebidos como extensiones naturales del cuerpo del conductor.

La pantalla Head Up Display\*, una de las primeras en este segmento, desempeña una función esencial y presenta datos de conducción en tiempo real directamente en el campo de visión frontal del conductor. Esta pantalla muestra en todo momento tres datos informativos en tiempo real, priorizados por orden de importancia. Por ejemplo, velocidad, indicaciones del navegador y alertas de seguridad procedentes de los sistemas de seguridad activa i-ACTIVSENSE. Estos y otros datos de conducción pueden verse también en el cuadro de relojes, que ofrece un tacómetro analógico central de gran formato\*, con un velocímetro digital y otros indicadores.

La pantalla táctil de 7 pulgadas\*, situada en el salpicadero sobre la consola central, concentra la oferta de información y entretenimiento —y también la puerta al sistema de conectividad para smartphone MZD Connect (ver cuadro). Se controla con un esfuerzo mínimo con ayuda del mando HMI de la consola central (muchas funciones se pueden controlar mediante voz) y está diseñado para que el conductor pueda mantener la vista en la carretera a la vez que, por ejemplo, disfruta de contenidos *on line* a través del sistema de sonido Bose®\* (ver cuadro).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y del mercado.

**MZD Connect: no es solo un dispositivo bonito**

El MZD Connect\* se sincroniza con smartphones a través de Bluetooth o USB y permite a los ocupantes conectarse de forma segura a Internet, seguir las redes sociales o enviar y recibir correo electrónico y mensajes de voz o texto. Cosas indispensables para muchos clientes potenciales del Mazda CX-3.

Entre las abundantes opciones de información y entretenimiento a las que se puede acceder desde MZD Connect merece una mención especial Aha, una plataforma multimedia en la Nube que ofrece decenas de miles de emisoras de radio, podcast, audiolibros y mucho más. Los usuarios pueden incluso conectarse a servicios personalizados basados en la ubicación y escuchar actualizaciones de audio de Twitter y Facebook utilizando la función de lectura, contestar con un “me gusta” o publicar mensajes de audio utilizando la funcionalidad de voz. Para la navegación, el sistema utiliza mapas NAVTEQ almacenados en una tarjeta SD para mostrar ubicaciones y rutas. Por supuesto, es posible buscar puntos de interés, estaciones de servicio u otros destinos y cargarlos directamente en el navegador.

MZD Connect se maneja con el mando HMI o mediante controles de voz. Ofrece también varias aplicaciones de Mazda, como Eco-display, que ayuda a los conductores a llevar un seguimiento de su consumo de combustible.

**Siempre por el buen camino**

**Pantallas:**

* + Pantalla Head Up Display\* y pantalla táctil de 7 pulgadas\*. Muestran en tiempo real datos sobre el lugar de destino, de forma segura e intuitiva.
  + RDS-TMC mediante la funcionalidad de red del smartphone: información de tráfico en tiempo real, estadísticas acumuladas de congestión y otros datos.

**Destinos:**

* Búsqueda en Internet de puntos de interés, previsiones meteorológicas, restaurantes, etc. Indicación por voz del lugar de destino.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y del mercado.

**Disponibilidad:**

* Mapas de Europa en una tarjeta SD\*, con tres años de actualizaciones bianuales gratuitas.
* Ofrece hasta 19 idiomas en audio y 26 en texto.

**Sonido de alta calidad Bose®: calidad que se escucha**

El sistema de sonido premium Bose® de siete altavoces, desarrollado específicamente para el Mazda CX-3, es el primero en su género que Mazda ofrece en un modelo del segmento B. Tiene las características siguientes:

* **Altavoces de agudos de 25 mm** a ambos lados del panel de instrumentos.
* **Altavoces de medios de 165 mm** en ambas puertas delanteras.
* **Amplificador de 8 canales y 236 W**, compacto y de alta eficiencia energética, bajo el asiento delantero derecho.
* **Altavoces de medios de 135 mm** en las dos puertas traseras.
* **Altavoz de graves y caja de graves de 10 litros** en el hueco de la rueda de repuesto.
* Compatible con DAB y RDS para radio terrestre AM/FM y reproducción de CD y desde dispositivos móviles.
* **Control automático de nivel**: ajusta el volumen en función de la velocidad del vehículo (de serie en todos los sistemas de sonido del CX-3).

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y del mercado.

**6. Cadenas cinemáticas**

**Directas por naturaleza**

**“Placer de conducción sin límites”: es el concepto clave de los motores y transmisiones que monta el nuevo Mazda CX-3.**

Bajo el capó del Mazda CX-3 se oculta un motor de gasolina 2.0 l. SKYACTIV-G —en dos variantes de potencia— o un motor diésel limpio 1.5 l. SKYACTIV-D. La potencia que entregan se transmite a las ruedas delanteras (o a las cuatro ruedas) mediante una transmisión automática SKYACTIV-Drive o una manual SKYACTIV-MT, las dos de seis velocidades. Ambas motorizaciones son eficientes más allá de lo convencional, gracias a sus relaciones de compresión extremas, a su diseño ligero y al sistema de corte de ralentí i-stop que montan de serie. Todo para conseguir una combustión óptima y el mejor equilibrio posible entre prestaciones y bajo consumo. Todos los motores ofrecen una respuesta lineal e inmediata a los deseos del conductor, además de cumplir con la normativa Euro 6.

El motor de inyección directa 2.0 l. SKYACTIV-G se encuentra disponible en versión de 88 kW/120 CV para los modelos con tracción delantera, o de 110 kW/150 CV para los de tracción total (a 6.000 rpm en ambos casos), con un par máximo de 204 Nm a 2.800 rpm). Tiene una relación de compresión de 14:1, la más alta de cualquier turismo de producción en serie\*. Se trata de un motor atmosférico con una cilindrada adecuada que reacciona con especial rapidez cuando acelera desde parado. A diferencia de los motores de gasolina *downsized* tan populares en la actualidad, no presenta problemas de retardo del turbo. Son motores diseñados para ofrecer consumos óptimos en conducción real. El motor SKYACTIV-G de mayor potencia monta, además, el freno regenerativo i-ELOOP (ver cuadro).

El motor 1.5 l. SKYACTIV-D también ofrece una compresión extrema de 14,8:1, en este caso excepcionalmente baja para un diésel. Este motor, que se introdujo con el Mazda2, utiliza un turbocompresor de geometría variable especialmente desarrollado para proporcionar un refuerzo suficiente en ciudad y para sostener el desarrollo de potencia a velocidades más altas. Este 1.5 l. SKYACTIV-D entrega 77 kW/105 CV y 270 Nm, lo que supone un incremento notable con respecto al Mazda2. Este extra de par ayuda a que el motor sea más silencioso y económico, por ejemplo, cuando el vehículo circula cuesta arriba, en marchas altas o a alta velocidad. De hecho, su consumo es excelente en prácticamente cualquier tipo de condiciones, con tracción delantera o total.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* A fecha de febrero de 2015, según datos de Mazda.

**Potencia en carretera**

Las dos transmisiones de seis velocidades ofrecen cambios suaves y directos, tanto la SKYACTIV-MT, una caja manual inspirada en la del legendario Mazda MX-5, como la SKYACTIV-Drive automática. Esta última es de convertidor de par, muy satisfactoria en un segmento en el que abundan las transmisiones de variador continuo y de doble embrague. La diferencia se percibe especialmente en el modo “Sport”, que se activa mediante un selector situado en la consola central, cerca de la palanca de cambios, y que saca partido a todo el potencial de los motores de gasolina del Mazda CX-3.

**Prestaciones y consumo\***

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Motor** | | **Transmisión** | | **0-100 km/h** | | **Velocidad máxima** | |
| 2.0 l. SKYACTIV-G (AWD) | | SKYACTIV-MT (manual 6 velocidades) | | 8,7 segundos | | 200 km/h | |
| SKYACTIV-Drive (automática 6 velocidades) | | 9,6 segundos | | 195 km/h | |
|  | |  | | **Consumo de combustible** | | **Emisiones de CO2** | |
|  | |  | | **(ciclo combinado)** | | | |
| 2.0 l. SKYACTIV-G (FWD) | | SKYACTIV-MT (manual 6 velocidades) | | 5,9 l/100 km | | 137 g/km | |
| SKYACTIV-Drive (automática 6 velocidades) | | 5,8 l/100 km | | 136 g/km | |
| 1.5 l. SKYACTIV-D | (FWD) | SKYACTIV-MT (manual 6 velocidades) | 4,0 l/100 km | | 105 g/km | |
| (AWD) | SKYACTIV-Drive (automática 6 velocidades) | 5,2 l/100 km | | 136 g/km | |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Datos seleccionados. Ver lista completa en el capítulo 9.

**2.0 l. SKYACTIV-G. Cilindrada adecuada, equilibrio perfecto**

**Características**

* Dos versiones (88 kW/120 CV para modelos con tracción delantera y 110 kW/150 CV para modelos con tracción total). Ambas desarrollan un par máximo de 204 Nm y cumplen con la normativa Euro 6.
* Relación de compresión de 14:1, un nivel que hasta ahora solo se había visto en motores de competición de altas prestaciones.
* Se desmarca de los diseños con motores de cilindrada reducida y turbocompresor, pero ofrece una eficiencia superior:
* Más par en la franja de bajas y medias velocidades, con una excelente respuesta del motor a bajas revoluciones.
* Consumos y emisiones de CO2 sobresalientes en condiciones de conducción real.
* Motor ligero, con menos fricciones internas.
* Escape 4-2-1, más compacto, con colectores más cortos y de menor diámetro que en otros modelos:
* Inhibe la detonación y las vibraciones del motor evitando el reflujo de un exceso de gases residuales calientes a la cámara de combustión.
* Combustión más eficiente y mejora de la refrigeración gracias a una sincronización optimizada del encendido, a una pulverización más precisa del combustible y a una cavidad de pistón especial.
* La doble sincronización secuencial de válvulas (S-VT) reduce las pérdidas de bombeo y aumenta la eficacia, sobre todo con cargas del motor bajas.
* Sistema de corte de ralentí i-stop como parte del equipamiento de serie.
* Freno regenerativo i-ELOOP en los modelos de gasolina con tracción total.

**1.5 l. SKYACTIV-D. Un pequeño gran motor diésel limpio**

**Características**

* Desarrolla 77 kW/ 105 CV y ofrece un par máximo de 270 Nm.
* Baja relación de compresión de 14,8:1.
* Inyectores de combustible solenoidales de alta dispersión: reducen las pérdidas por enfriamiento y producen un patrón de inyección que se adapta de forma óptima a las condiciones de conducción.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Con transmisión automática, según datos de Mazda.

* Mejora la eficiencia de la combustión y, con ello, el consumo; además, el funcionamiento es más silencioso.
* La cámara de combustión posee un diseño especial que evita que se enfríen los gases de combustión.
* Sistema de refrigeración optimizado: acelera el calentamiento después de los arranques en frío, limitando la cantidad de combustible sin quemar.
* Turbocompresor ultracompacto de geometría variable:
* Proporciona soplado a partir de velocidades del motor bajas.
* Utiliza un sensor de velocidad de giro para mantener la entrega de potencia hasta regímenes de altas rpm.
* Monta un intercooler refrigerado por agua integrado en el colector de admisión —que es más ligero— para incrementar la eficiencia del turbo y mejorar la respuesta.
* Es uno de los motores diésel más silenciosos en su segmento. Su lógica de control de la combustión corrige con precisión la cantidad y la sincronización de la inyección, para eliminar la detonación.
* Sistema de escape adaptado a las dimensiones más compactas del vano motor.
* Incorpora de serie i-stop, el sistema de corte de ralentí más rápido del mercado en diésel.

**SKYACTIV-Drive**

**Características**

* Transmisión automática de seis velocidades, muy equilibrada. Ofrece un cambio suave y refinado, con la respuesta directa de una caja manual, y combina las ventajas de los distintos tipos de cambios automáticos existentes:
* Respuesta del cambio mejorada, reducción de marchas más rápida y arranque más sencillo que con las transmisiones de doble embrague.
* Un cambio más suave y cómodo que el de las transmisiones de doble embrague o convertidor de par convencional.
* Menor consumo a altas velocidades que una transmisión de variador continuo (CVT); a bajas velocidades, el consumo es mejor que el de un convertidor de par. A cualquier velocidad, el tacto es más directo que con cualquiera de ellas.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Con transmisión automática, según datos de Mazda.

* Dispone de un selector con un modo “Sport” que proporciona una mejor respuesta:
* Basta con accionar un mando situado junto a la palanca de cambio para obtener reducciones más rápidas y un extra de par en respuesta a la presión del pedal del acelerador.
* De serie en todos los modelos del Mazda CX-3 con motor de gasolina.
* Nuevo interruptor de cambio forzado en el pedal del acelerador. Evita reducciones no deseadas gracias a un dispositivo que aumenta la resistencia al pisar en una cierta posición del recorrido del acelerador y que permite al conductor evitar o forzar las reducciones.
* Incluye un modo de cambio secuencial.

**SKYACTIV-MT**

**Características**

* Transmisión manual compacta de seis velocidades con una innovadora arquitectura de cambios deportivos, inspirada en el legendario roadster Mazda MX-5.
* El selector del cambio ofrece unos recorridos cortos, más directos y precisos.
* El diseño es más ligero y favorece un menor consumo de combustible, debido a la menor fricción interna, en comparación con transmisiones manuales anteriores de Mazda.

**i-ELOOP**

**Características**

* i-ELOOP es la abreviatura de “Intelligent Energy Loop” y es el primer sistema de freno regenerativo que se monta en un turismo y que emplea un condensador acumulador (en lugar de una batería específica) para almacenar la electricidad recuperada durante las frenadas:
* El nuevo condensador de doble capa eléctrica y alto rendimiento almacena la electricidad recuperada mucho más deprisa que una batería. Se carga por completo en un ciclo de deceleración típico de un automóvil.
* La mejora de la eficiencia permite utilizar una batería más pequeña y menos cableado. Se obtiene un ahorro de peso de 5 kg en comparación con el sistema del Mazda3 y el Mazda6.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Con transmisión automática, según datos de Mazda.

* Utiliza un transformador DC/DC para reducir la tensión hasta los 12 V que consumen el climatizador, el sistema de información y entretenimiento y otros componentes eléctricos del vehículo.
* Puede cubrir la práctica totalidad de las necesidades de consumo eléctrico del coche durante un ciclo típico de conducción urbana, liberando potencia del motor que, de otro modo, se destinaría a mover el alternador.
* Reduce el consumo hasta en un 10% en las condiciones diarias de conducción urbana.
* De serie en todos los modelos del Mazda CX-3 con motor de gasolina y tracción total.

**i-stop**

**Características**

* Su velocidad de arranque es de las más rápidas del mercado:
* 0,35 segundos en los motores de gasolina SKYACTIV-G\*.
* 0,40 segundos en los diésel SKYACTIV-D\*.
* Utiliza un avanzado módulo de control que detiene el motor en la carrera de compresión/explosión (gasolina) o en la carrera de compresión (diésel), que son los momentos óptimos para el posterior arranque.
* De serie en toda la gama.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Con transmisión automática, según datos de Mazda.

**7. Chasis y carrocería**

**Refinamiento excepcional**

**Movilidad sin limitaciones. El nuevo Mazda CX-3 combina la distancia al suelo típica de un SUV con la estabilidad y el comportamiento en curva de un compacto. Se encuentra disponible en versión de tracción delantera (FWD) —con consumos muy eficientes— o con el nuevo sistema de tracción total inteligente de Mazda (AWD).**

Mazda quería para el Mazda CX-3 la misma respuesta predecible y la sensación *Jinba Ittai* de fusión entre el conductor y su coche que persigue en todos sus modelos. Por ello, ha desarrollado una suspensión, una distribución y unos frenos adaptados al peso, los motores y el centro de gravedad (más alto) del Mazda CX-3.

La suspensión delantera tipo MacPherson y la suspensión trasera de barra torsional se ha reforzado con unos casquillos más firmes. Además, se ha modificado el ajuste de los muelles y los amortiguadores. La dirección asistida eléctrica ofrece una desmultiplicación más alta, que redunda en un mejor equilibrio entre el tacto de la dirección y la respuesta del vehículo. Obviamente, esto se percibe en el radio de giro. A pesar de ello, los 5,3 metros entre bordillos del Mazda CX-3 todavía lo sitúan entre los líderes en su segmento. Por último, se han adoptado discos macizos en los frenos traseros, en lugar de tambores, mientras que atrás cuenta con discos ventilados.

Parte de la seguridad del Mazda CX-3 se debe al sistema de tracción total de nueva generación de Mazda, que entrega potencia cuando y donde se necesita, sin que el conductor tenga que tocar ningún mando. Incluye un sistema de alerta de deslizamiento de las ruedas delanteras, muy intuitivo, que utiliza 27 sensores para monitorizar las condiciones de la carretera y las intenciones del conductor. El sistema de reparto activo del par determina cuánto agarre necesita cada rueda en cada instante y distribuye la cantidad necesaria de par a cada una de ellas, incluso aunque las condiciones de la carretera cambien constantemente. Este sistema evita que las ruedas giren en vacío y procura no enviar más tracción de la necesaria a las ruedas traseras. De este modo, ahorra combustible, al tiempo que proporciona características excepcionales de conducción y estabilidad. Se ha adoptado un aceite sintético de baja viscosidad que mejora la eficiencia, sobre todo a bajas temperaturas. Y aún hay más: la transferencia al eje trasero y el diferencial son más ligeros que los que se utilizan en otros modelos de Mazda con plataformas más grandes. De este modo, la cadena de transmisión del Mazda CX-3 con tracción total pesa un 20% menos.

**Sencillamente sofisticado**

A Mazda le preocupaba el peso. Por eso, ha recurrido extensamente al uso de acero de alta resistencia (440 MPa o más), que supone casi dos terceras partes del peso de la carrocería (63%). Incluso, el equipo de ingeniería ha utilizado acero de resistencia ultraalta (1.180 MPa) en once componentes, entre ellos los pilares A y los largueros que conectan entre sí los pilares B, además de acero de 1.800 MPa estampado en caliente en el paragolpes delantero. Este acero, aparte de su extraordinaria resistencia a los impactos, reduce peso justo donde más influye en la respuesta y el comportamiento; es decir, en el punto más alejado del centro de gravedad del vehículo. Como, además, se han rebajado gramos adicionales optimizando la forma de varios elementos del bastidor, el Mazda CX-3 tiene una de las carrocerías más ligeras de su segmento.

Para resistir mejor los impactos, se han creado estructuras con elementos lo más rectos y continuos que ha sido posible, de forma que las secciones individuales trabajen en armonía. Un ejemplo de ello son los soportes de montaje de la suspensión trasera. Consisten en una estructura en forma de horquilla, que conecta el soporte superior del amortiguador con el travesaño, y también con las secciones superior e inferior del vano del portón trasero. Otro ejemplo es el larguero superior del vano del portón trasero, que forma una sección cerrada mediante soldaduras por puntos.

Para que el interior resulte silencioso y con el objetivo de mejorar el confort de marcha, Mazda ha dedicado un gran esfuerzo a bloquear las rutas de propagación del ruido (de las ruedas y el motor) hacia el habitáculo. Los materiales de absorción acústica se han concentrado donde resultan más efectivos; por ejemplo, en los guarnecidos, en las alfombrillas y en los asientos. Como resultado, el Mazda CX-3 está a la altura de los modelos del segmento C en cuanto a ruido de alta frecuencia.

Los ingenieros han buscado el origen de las vibraciones y las han suprimido mediante la optimización de los anclajes del motor y haciendo un ajuste de precisión de la suspensión y de la rigidez de la carrocería. En los modelos diésel se ha colocado aislamiento adicional para suprimir ruidos no deseados durante la aceleración, respetando, eso sí, las frecuencias medias, que es donde está el sonido deportivo más gratificante. Y, puesto que los modelos con tracción total tienen más tendencia al ruido y las vibraciones que los de tracción delantera, Mazda ha ampliado y reforzado el travesaño trasero relevante. De paso, ha ajustado los anclajes de goma del diferencial trasero para suprimir la resonancia.

**8. Seguridad**

**Protección inteligente**

**Mazda crea vehículos divertidos de conducir. Y la seguridad es un elemento esencial de la diversión.**

Por eso, el nuevo Mazda CX-3 ofrece un amplio equipamiento de sistemas de seguridad activa i-ACTIVSENSE\*. La tecnología i-ACTIVSENSE explota al máximo los dispositivos de detección más avanzados; desde cámaras de alta definición y sensores de radar hasta alertas para el conductor. i-ACTIVSENSE es como un sexto sentido que primero avisa del peligro inminente y después, si es necesario, interviene para evitar un accidente.

El **Control de crucero adaptativo** (MRCC), que Mazda incorpora por primera vez en uno de sus modelos del segmento B, utiliza un radar de 76 GHz para monitorizar la velocidad y la distancia con respecto a otros vehículos. Además, ajusta de forma automática la velocidad para mantener una distancia de seguridad adecuada, lo cual supone un gran descanso para el conductor en los viajes por autovía. El MRCC funciona entre 30 y 200 km/h. Es efectivo aunque las condiciones de conducción no sean las óptimas; por ejemplo, de noche o con lluvia.

El **Sistema de asistencia para el reconocimiento de distancia** (DRSS) muestra en el cuadro de instrumentos la distancia a la que se encuentran los vehículos precedentes. Si el Mazda CX-3 se acerca demasiado a otro vehículo, se activa un testigo intermitente. Por su parte, el **Aviso de obstrucción delantera** (FOW) hace sonar una alarma si es preciso que el conductor actúe.

**Mejores conductores**

El sistema de frenado autónomo de Mazda se denomina Frenada de emergencia (SBS). Funciona a velocidades de entre 15 y 145 km/h. Detecta peligros potenciales mediante un radar de microondas, junto con una nueva cámara monocular que incrementa la precisión del sistema. Si el FOW activa una alarma, el SBS precarga los frenos y, a continuación, los aplica si es necesario para evitar un accidente o para, al menos, minimizar los daños. A velocidades muy bajas, en vez del SBS actúa el Sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS). El SBS funciona entre 4 y 30 km/h y emplea un sensor de infrarrojo cercano situado en el parabrisas. También precarga los frenos y los aplica automáticamente si detecta un aumento del riesgo de colisión con un vehículo u obstáculo que se encuentre por delante del CX-3, a una distancia de hasta 6 metros.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* La disponibilidad de estos sistemas depende del nivel de equipamiento y el mercado.

Con el **Control de ángulo muerto** (BSM), cambiar de carril resulta más seguro que nunca. Su radar de 24 GHz vigila los vehículos que se acercan por detrás y por los carriles contiguos a velocidades a partir de 15 km/h. Si el conductor señaliza un desplazamiento lateral que obstruye la trayectoria de otro coche, el sistema emite avisos visuales y sonoros\*. El BSM amplía la funcionalidad del **Asistente de cambio de carril** (RVM) de Mazda e integra además la **Alerta de tráfico trasera** (RCTA), que funciona en las maniobras marcha atrás.

El **Sistema de alerta de cambio involuntario de carril** (LDWS) dispone de una cámara que detecta las líneas de la carretera y avisa al conductor mediante un sonido característico (similar al de la línea del arcén) si el coche invade otro carril involuntariamente. El LDWS es capaz de reconocer los cambios intencionados de carril; por ejemplo, si el conductor los señaliza con los intermitentes.

El **Sistema de control de luces de largo alcance** (HBC) también utiliza una cámara. En este caso, identifica las luces delanteras y traseras de los vehículos a la vista, y cambia automáticamente entre luces largas y cortas para no deslumbrar a otros conductores. Adicionalmente, el HBC apaga de forma automática las luces de carretera y enciende las de cruce en vías bien iluminadas o cuando la velocidad es igual o inferior a 30 km/h, eliminando el accionamiento manual.

Desgraciadamente, no es posible evitar todas las colisiones. Pero si se produce una, el Mazda CX-3 ofrece una protección pasiva integral, que lo convierte en uno de los SUV más seguros de todas las categorías.

La seguridad pasiva empieza por la carrocería SKYACTIV-Body, en la que se han combinado innovaciones constructivas y materiales más ligeros y resistentes. El chasis del Mazda CX-3 incorpora aceros de alta resistencia, soldaduras por puntos y arquitecturas unificadas en zonas estratégicas. Absorbe con eficiencia las fuerzas de colisión, alejándolas del habitáculo, gracias a una estructura que dispersa las cargas en distintas direcciones de forma segura. El Mazda CX-3 es un compendio de resistencia estructural en una carrocería compacta: desde el travesaño de la suspensión delantera, que absorbe parte de la energía de un impacto y se separa de la carrocería, hasta el acero de resistencia ultraalta (1.180 MPa) utilizado en la base de los asientos delanteros.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* La velocidad mínima de los vehículos puede variar de un mercado a otro.

El interior dispone de airbags delanteros, laterales y de cortina de serie. Los airbags se complementan con unos sensores de presión montados en las puertas delanteras y reaccionan más rápido que nunca a los impactos laterales. Cuatro de los cinturones de seguridad están equipados con pretensores y limitadores de carga, para reducir la presión sobre el pecho de los ocupantes. En caso de choque frontal, la columna de la dirección se desplaza hacia adelante para proteger al conductor. Simultáneamente, los respaldos de los asientos traseros llevan refuerzos que impiden que la carga del maletero penetre en el habitáculo. Y, pensando en los peatones, el Mazda CX-3 incorpora una zona deformable muy considerable entre el capó y el motor, además de una rejilla del parabrisas y un parachoques delantero con capacidad de absorción de energía.

**9. Especificaciones técnicas**

**Dimensiones**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Número de plazas |  | 5 |
| **Dimensiones exteriores** | | | |
| Longitud total (sin soporte para placa de matrícula) | mm | 4.275 |
| Anchura total | mm | 1.765 |
| Anchura total (de espejo a espejo) | mm | 2.049 |
| Altura total con antena tipo aleta de tiburón (con conductor de 75 kg) | mm | 1.535 |
| Distancia entre ejes | mm | 2.570 |
| Voladizo delantero sin soporte para placa de matrícula | mm | 910 |
| Voladizo trasero | mm | 795 |
| Ancho de vía delantero | mm | 1.525 |
| Ancho de vía trasero | mm | 1.520 |
| Distancia al suelo entre ejes (cargado) | mm | 155 |
| **Dimensiones interiores** | | | |
| Espacio delantero para la cabeza, sin techo solar | mm | 976 |
| Espacio trasero para la cabeza, sin techo solar | mm | 944 |
| Espacio delantero para los hombros | mm | 1.360 |
| Espacio trasero para los hombros | mm | 1.281 |
| Espacio delantero para la cintura | mm | 1.329 |
| Espacio trasero para la cintura | mm | 1.245 |
| Espacio delantero para las piernas | mm | 1.058 |
| Espacio trasero para las piernas | mm | 888 |
| Espacio trasero para las rodillas | mm | -1\* |
| **Dimensiones zona de carga** | | | |
| Volumen de carga con los asientos traseros en uso, hasta la bandeja de lona (VDA)\* | L | 350 |
| Volumen de carga con los asientos traseros abatidos hasta el techo (VDA)\* | L | 1.260 |
| Altura desde el suelo del maletero hasta la bandeja\* | mm | 575 |
| Longitud con los asientos traseros en uso\* | mm | 800 (kit antipinchazos) |
| Longitud con los asientos traseros abatidos | mm | 1.440 |
| Anchura entre los pasos de rueda traseros | mm | 1.000 |
| Anchura / altura de apertura del portón trasero | mm | 969 / 822 (kit antipinchazos) |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Medida según SAE

\*\*Incluido compartimento inferior, sin sistema de sonido Bose®

**Motores**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **2.0 l. SKYACTIV-G (120 CV)** | **2.0 l. SKYACTIV-G (150 CV)** | **1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)** |
| **Motor / Transmisión** |  | | | |
| Tipo de motor |  | 4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas | 4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas | 4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas |
| Cilindrada | cc | 1.998 | 1.998 | 1.499 |
| Diámetro x carrera | mm | 83,5 x 91,2 | 83,5 x 91,2 | 76,0 x 82,6 |
| Tipo de inyección de combustible |  | Inyección directa | Inyección directa | Inyección directa |
| Relación de compresión |  | 14,0:1 | 14,0:1 | 14,8:1 |
| Sistema de control de emisiones |  | Catalizador de 3 vías | Catalizador de 3 vías | Catalizador de oxidación y DPF |
| Potencia máxima | kW(CV)/rpm | 88(120)/6.000 | 110(150)/6.000 | 77(105)/4.000 |
| Par máximo | Nm/rpm | 204:2.800 | 204:2.800 | 270/1.600-2.500 |
| Tipo de combustible recomendado |  | Gasolina 95 octanos | Gasolina 95 octanos | Gasóleo |
| Capacidad del depósito de combustible | L | 48 (FWD) / 44 (AWD) | | |
| Transmisión |  | 6MT/6AT | 6MT/6AT | 6MT/6AT |

**Transmisión SKYACTIV-MT**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2.0 l. SKYACTIV-G (120 CV)** | **2.0 l. SKYACTIV-G (150 CV)** | **1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)** |
| Tipo de transmisión | Manual 6 velocidades | Manual 6 velocidades | Manual 6 velocidades |
| Tracción | FWD | AWD | FWD/AWD |
| Desmultiplicación | | | |
| 1ª | 3,363 | 3,363 | 3,700 |
| 2ª | 1,947 | 1,947 | 1,947 |
| 3ª | 1,300 | 1,300 | 1,300 |
| 4ª | 1,029 | 1,029 | 0,916 |
| 5ª | 0,837 | 0,837 | 0,717 |
| 6ª | 0,680 | 0,680 | 0,580 |
| Marcha atrás | 3,385 | 3,385 | 3,724 |
| Relación final | 4,105 | 4,388 | 3,850 / 4,105 |

**Transmisión SKYACTIV-DRIVE**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2.0 l. SKYACTIV-G (120 CV)** | **2.0 l. SKYACTIV-G (150 CV)** | **1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)** |
| Tipo de transmisión | Automática 6 velocidades | Automática 6 velocidades | Automática 6 velocidades |
| Tracción | FWD | AWD | AWD |
| Desmultiplicación |  |  |  |
| 1ª | 3,552 | 3,552 | 3,552 |
| 2ª | 2,022 | 2,022 | 2,022 |
| 3ª | 1,452 | 1,452 | 1,452 |
| 4ª | 1,000 | 1,000 | 1,000 |
| 5ª | 0,708 | 0,708 | 0,708 |
| 6ª | 0,599 | 0,599 | 0,599 |
| Marcha atrás | 3,893 | 3,893 | 3,893 |
| Relación final | 4,325 | 4,325 | 4,056 |

**Suspensión y ruedas**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
|  | **2.0 l. SKYACTIV-G (120 CV)** | **2.0 l. SKYACTIV-G (150 CV)** | **1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)** |
| **Suspensión** |  | | |
| Suspensión delantera | Tipo MacPherson | | |
| Suspensión trasera | Barra torsional | | |
| **Llantas y neumáticos** |  | | |
| Tamaño de llanta | 16X6.5J  18X7J | 16X6.5J  18X7J | 16X6.5J  18X7J |
| Tamaño de neumático | 215/60 R16 215/50 R18 | 215/60 R16 215/50 R18 | 215/60 R16 215/50 R18 |

**Dirección y frenos**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **2.0 l. SKYACTIV-G (120 CV)** | **2.0 l. SKYACTIV-G (150 CV)** | **1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)** |
| **Dirección** |  |  |  |  |
| Dirección |  | Cremallera y piñón | | |
| Tipo de dirección asistida |  | Columna-EPAS | | |
| Radio de giro (entre bordillos) | m | 5,3 | | |
| Diámetro de giro (entre muros) | m | 11,38 | | |
| **Frenos** |  |  | | |
| Delanteros |  | Discos ventilados | | |
| Traseros |  | Discos macizos | | |
| Diámetro, delanteros | mm | 295 | 295 | 295 |
| Diámetro, traseros | mm | 281 | 281 | 281 |
| Diámetro servofreno | pulga- das | 9 | 9 | 9 |

**Prestaciones y pesos**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  |  | **2.0 l. SKYACTIV-G (120 CV)** | | | | | **2.0 l. SKYACTIV-G (150 CV)** | | | **1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)** | | |
| Transmisión |  | Manual 6 veloci- dades | | | Automática 6 veloci- dades | Manual 6 veloci- dades | | Automática 6 veloci- dades | Manual 6 veloci- dades | | Manual 6 veloci- dades | Automática 6 veloci- dades |
| **Tracción** |  | FWD | | | FWD | AWD | | AWD | FWD | | AWD | AWD |
| **Prestaciones** | | | | | | | | | | | | |
| Velocidad máxima (con limitador) | km/h | 192 | | | 187 | 200 | | 195 | 177 | | 173 | 172 |
| Aceleración (0-100 km/h)\* | s | 9 | | | 9,9 | 8,7 | | 9,6 | 10,1 | | 10,5 | 11,9 |
| **Consumo de combustible** | | | | | | | | | | | | |
| Urbano | l/100 km | | | 7,4 | 7,3 | 8,1 | | 7,8 | 4,4 | | 4,9 | 5,6 |
| Extraurbano | l/100 km | | | 4,9 | 4,9 | 5,5 | | 5,5 | 3,8 | | 4,6 | 4,9 |
| Combinado | l/100 km | | | 5,9 | 5,8 | 6,4 | | 6,3 | 4,0 | | 4,7 | 5,2 |
| Emisiones de CO2 (combinado) | g/km | | | 137 | 136 | 150 | | 146 | 105 | | 123 | 136 |
| Categoría de emisiones |  | | | Euro 6 | Euro 6 | Euro 6 | | Euro 6 | Euro 6 | | Euro 6 | Euro 6 |
| **Pesos y carga útil** | | | | | | | | | | | | |
| Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor) | kg | | 1.155 | | 1.195 | 1.235 | | 1.265 | 1.200 | | 1.275 | 1.295 |
| Peso mínimo en orden de marcha\*\* | kg | | 1.230 | | 1.270 | 1.310 | | 1.340 | 1.275 | | 1.350 | 1.370 |
| Peso máximo en orden de marcha (con conductor) | kg | | 1.214 | | 1.254 | 1.293 | | 1.324 | 1.259 | | 1.333 | 1.354 |
| Masa máxima en carga | kg | | 1.690 | | 1.730 | 1.760 | | 1.785 | 1.735 | | 1.800 | 1.815 |
| Peso máximo admisible en el eje delantero | kg | | 900 | | 925 | 925 | | 955 | 950 | | 970 | 990 |
| Peso máximo admisible en el eje trasero | kg | | 870 | | 850 | 905 | | 905 | 860 | | 910 | 900 |
| Capacidad máxima de carga del techo | kg | | 50 | | 50 | 50 | | 50 | 50 | | 50 | 50 |

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

\* Bajo las condiciones de prueba de Mazda

\*\* Incluido conductor de 75 kg

**10. Contactos**

**Mazda Motor Europe**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **País** | **Contacto** | **Teléfono** | **Fax** |
| Europa  Mazda Motor Europe GmbH www.mazda-press.com | Jerome de Haan  JdeHaan@mazdaeur.com | +49 2173 943 505 | +49 2173 943 553 |
| Austria  Mazda Austria GmbH  www.mazda-press.at | Josef Deimel deimel@mazda.at | +43 463 3888 223 | +43 463 3888 62 |
| Bielorrusia  Atlant-M Holpy | Olga Nikishima  Olga\_Nikishima@ atlantm.com | +375 172 010 10 | +375 296 56 69 89 |
| Bélgica  Mazda Motor Belux  www.mazda-press.be | Peter Gemoets  gemoetsp@mazdaeur.com | +32 3 860 66 05 | +32 3 860 66 12 |
| Croacia  Mazda Motor Croatia  www.mazda-press.com.hr | Robert Špiranec  spiranec@mazda.hr | +385 1 6060 259 | +385 1 6040 746 |
| Chipre  Mazda Cyprus  A. Stephanides & Son Automotive Ltd | Elena Evgeniou  e.evgeniou@gpa.com.cy | +357 2258 1121 | +357 2258 1110 |
| República Checa  Mazda Motor Czech Republic  www.mazda-press.cz | Markéta Kuklová  mkuklova@mazdaeur.com | +420 739 681 120 | +420 233 029 399 |
| Dinamarca  Mazda Motor Denmark www.mazda-press.dk | Jannik Olsen  jolsen@mazdaeur.com | +45 43 25 21 06 | +45 26 31 88 37 |
| Islas Feroe  Mazda Motor Denmark | Jannik Olsen  jolsen@mazdaeur.com | +45 43 25 21 06 | +45 26 31 88 37 |
| Finlandia  Inchcape Motors Finland Oy | Roope Lahti  roope.lahti@inchcape.fi | +358 400 886 078 | +358 207 704 303 |
| Francia  Mazda Automobiles France S.A.S.  www.mazda-presse.fr | David Barrière  david.barriere@mazda.fr | +33 1 61 01 65 95 | +33 1 61 01 65 60 |
| Alemania  Mazda Motors (Deutschland) GmbH www.mazda-presse.de | Jochen Münzinger  jmuenzinger@mazda.de | +49 2173 943 220 | +49 2173 943 468 |
| Hungría  Mazda Motor Hungary KFT www.mazda-press.hu | Eszter Burovinc  burovinc@mazda.hu | +36 1 464 5007 | +36 1 464 5001 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **País** | **Contacto** | **Teléfono** | **Fax** |
| Islandia  Mazda Motor Danmark | Jannik Olsen  jolsen@mazdaeur.com | +45 43 25 21 06 | +45 26 31 88 37 |
| Italia  Mazda Motor Italia Srl  www.mazda-press.it | Marilù Granieri  mgranieri@mazdaeur.com | +39 06 60297 800 | +39 06 60200 125 |
| Luxemburgo  Mazda Motor Belux  www.mazda-press.lu | Peter Gemoets  gemoetsp@mazdaeur.com | +32 3 860 66 05 | +32 3 860 66 12 |
| Malta  GasanZammit Motors Ltd. | Sarah Kennard  skennard@mps.com.mt | +356 2569 72 06 | +356 212 499 80 |
| Países Bajos  Mazda Motor Nederland  www.mazda-press.nl | Jur Raatjes  jraatjes@mazdaeur.com | +31 182 685 080 | +31 182 635 035 |
| Noruega  Mazda Motor Norge  www.mazda-press.no | Wenche Skarpodde  wskarpodde@mazdaeur.com | +47 6681 8786 | +47 6681 8771 |
| Polonia  Mazda Motor Poland  www.mazda-press.pl | Magdalena Weglewska  mweglewska@mazdaeur.com | +48 223 181 980 | +48 2231 81 970 |
| Portugal  Mazda Motor de Portugal Lda  www.mazda-press.pt | Sandra Ferro  sferro@mazdaeur.com | +351 21 351 2774 | +351 21 351 2771 |
| Irlanda  Mazda Motor Ireland  www.mazda-press.ie | Avril Brophy  abrophy@mazdaeur.com | +353 1233 476 0 | +353 1233 4701 |
| Rumanía  Free Communication | Daniel Alexandru Amzar  daniel.amzar@freecomm.ro | +40 752 111 728 |  |
| Rusia  Mazda Motor RUS  www.mazda-press.ru | Maria Maguire  mmaguire@mazdaeur.com | +7 499 500 4856 | +7 495 589 2482 |
| Eslovaquia  Mazda Motor Slovak Republic  www.mazda-press.sk | Markéta Kuklová  mkuklova@mazdaeur.com | +420 739 681 120 | +420 233 029 399 |
| Eslovenia  Mazda Motors Slovenia (MMS d.o.o.)  www.mazda-press.si | Bogdan Zvanut  bogdan.zvanut@mazda.si | +386 1 420 40 85 | +386 1 420 40 88 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **País** | **Contacto** | **Teléfono** | **Fax** |
| España  Mazda Automóviles España S.A.  www.mazda-press.es | Natalia García  ngarcia@mazdaeur.com | +34 91 418 5468 | +34 91 418 5479 |
| Suecia  Mazda Motor Sverige  www.mazda-press.se | Per Lidström  plidstrom@mazdaeur.com | +46 768 750 815 | +46 300 10 299 |
| Suiza  Mazda (Suisse) SA  www.mazda-press.ch | Giuseppe Loffredo  gloffredo@mazda.ch | +41 22 719 3360 | +41 22 719 3305 |
| Turquía  Mazda Turkey  www.mazda-medya.com | Hülya Pamuk  hpamuk@mazdaeur.com | +90 216 430 70 60 | +90 216 430 70 02 |
| Ucrania  AUTO International | Julia Kuzmenko  kuzmenko@auto-itl.kiev.ua | +38 0 44 230 1512 | +38 0 44 230 1581 |
| Reino Unido  Mazda Motors UK Ltd.  www.mazda-press.co.uk | Graeme Fudge  gfuedge@mazdaeur.com | +44 1 322 622 691 | +44 1 322 622 701 |
| Bulgaria & Moldavia  Mazda Central and South East Europe | Eszter Burovinc  burovinc@mazda.hu | +36 1 464 5005 | +36 1 464 5001 |
| Albania, Bosnia, Macedonia, Montenegro & Serbia  Mazda Central and South East Europe | Robert Špiranec  spiranec@mazda.hr | +385 1 6060 259 | +385 1 6040 746 |