



MAZDA CX-5 2015

DOSIER DE PRENSA





ÍNDICE

2015 MAZDA CX-5

1. THE 2015 MAZDA CX-5 De un vistazo	4 - 17
2. INTRODUCCIÓN Un paso más allá	18 - 19
3. DISEÑO Seguro de sí mismo	20 - 25
4. CONFORT, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO Todo son ventajas	26 - 33
5. CADENAS CINEMÁTICAS Abriendo camino	34 - 47
6. CHASIS Y CARROCERÍA Equilibrio perfecto	48 - 51
7. SEGURIDAD Ingeniosamente intuitivo	52 - 57
8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Mazda CX-5 2015	58 - 65
9. CONTACTOS Mazda Motor Europe	66 - 71



MAZDA CX-5 2015 DE UN VISTAZO

El Mazda CX-5 es el modelo que dio paso a toda una nueva generación de vehículos Mazda. Ahora, con nuevos avances, el Mazda CX-5 2015 vuelve a señalar el camino que tiene ante sí la marca.

- // Frontal, llantas y grupos ópticos rediseñados para un modelo que, en 2012, ganó el Premio *Auto Bild* de diseño europeo.
- // El habitáculo hace un uso aún más eficiente del espacio y alcanza nuevas cotas de diseño y calidad de los materiales.
- // Disponible con el motor de gasolina SKYACTIV-G más potente de Mazda y con el sistema de freno regenerativo i-ELOOP.
- // Incorpora la gama más amplia de tecnologías de seguridad activa i-ACTIVSENSE, con varios sistemas totalmente novedosos.
- // Equipado con el sistema de conectividad a bordo MZD Connect.



Diseño exterior

- // El que fuera el primer modelo “KODO - Alma del movimiento” ha sabido evolucionar con la marca, conservando su vitalidad, dinamismo y espíritu SUV característico.
- Parrilla delantera más evolucionada, con cinco prominentes lamas horizontales y embellecedores a juego de los faros antiniebla (de serie en toda la gama).
 - Nuevos grupos ópticos delantero y trasero Full led (disponible a partir del acabado Style+).
 - Llantas de aleación de 19 pulgadas rediseñadas, con un llamativo acabado bitono tipo corte de diamante (Luxury).
- // Aspecto sólido, atlético y pasos de rueda prominentes. Todo ello evoca la sensación de potencia y el carácter muscular del Mazda CX-5.
- // Disponible en nueve tonos de carrocería, entre ellos Sonic Silver –una novedad– y Titanium Flash (novedad en el Mazda CX-5).





Diseño interior

// El habitáculo expresa la potencia de un SUV y crea un espacio orientado hacia el conductor que es un anticipo de la experiencia de conducción.

// Nuevas formas y acabados, que sugieren calidad y refinamiento.

- El panel de instrumentos y la consola del suelo –más alta y más ancha– transmiten una sensación de potencia que llega hasta los laterales del habitáculo en forma de un plano horizontal que, además, define con claridad el eje central.
- Como novedad, la palanca del freno de mano ha sido sustituida por un freno de estacionamiento eléctrico (EPB) que permite ofrecer una imagen más limpia y despejada (disponible a partir de Style).
- El mando HMI y los demás controles están situados de forma más funcional, sin estorbar el accionamiento de la palanca de cambio.

// Tapicería en cuero blanco (novedad) o en negro (ambas disponibles en acabado Luxury con Pack Premium); también disponible en tela negra (resto de versiones).



Confort y equipamiento

// Se han introducido mejoras en la posición del conductor, que ya se caracterizaba por un punto de visión entre los más altos del segmento, y uno de los campos de visión más amplios.

// Fusión de la interfaz hombre-máquina de nueva generación de Mazda con el carácter práctico de un SUV.

- Uso eficiente de un habitáculo espacioso, en el que los elementos funcionales están organizados de forma inteligente y ergonómica.
- Todos los mandos y componentes están exactamente donde deben, de forma que sea posible utilizarlos sin dificultad y con el mínimo esfuerzo.
- Se ha mejorado el acceso al mando HMI de la consola central (a partir de Style), gracias a un freno de estacionamiento eléctrico que sustituye a la palanca del freno de mano y se acciona mediante un botón (a partir de Style).

// MZD Connect, el concepto de conectividad a bordo de Mazda para smartphone (a partir de Style)

- Funciona a través del smartphone del usuario, ampliando las posibilidades de uso de Bluetooth®, correo electrónico, SMS y navegación, con funcionalidad de reconocimiento de voz o manejo con manos libres.
- Introduce en el coche, de forma segura, amplios contenidos móviles gratuitos, como:
 - > Radio aha®, con una oferta de más de 100.000 contenidos, entre emisoras de radio, podcasts, audiolibros y mucho más.
 - > Actualizaciones de audio de Twitter y Facebook, con opciones de post.
 - > Servicios personalizados basados en la ubicación.
- Incluye aplicaciones propias de Mazda, como un monitor de consumo, recordatorios de mantenimiento y avisos.
- Todas las funciones aparecen en la pantalla táctil de 7 pulgadas, situada sobre la consola central.

// El sistema de navegación (Style y Style+ con Pack Navi, y Luxury) proporciona cálculos de ruta de alta precisión, más funciones de búsqueda de destinos y nuevas opciones de visualización:

- Tres años de actualizaciones gratuitas de los datos de mapas, mediante una tarjeta SD.
- Compatible hasta con 19 idiomas en audio y 26 en texto.
- Las indicaciones aparecen en la pantalla de 7 pulgadas. La información de tráfico se actualiza en tiempo real a través del smartphone mediante RDS-TMC.

// Líder en su segmento en cuanto a espacio trasero para las piernas, holgura a la altura de las rodillas y espacio para los pies, junto con amplio espacio para la cadera y los hombros.

// Estructura avanzada de los asientos delanteros y traseros: mayor sujeción, mejor postura y mejora general del confort de marcha.

// Maletero muy amplio (503 litros)* con mínima intrusión de los pasos de rueda, ampliable a 1.620 litros de superficie plana de carga con los asientos traseros abatidos.

- Los asientos traseros se abaten fácilmente, gracias a una estructura en tres partes 4:2:4 con palancas de desbloqueo de cada sección que están situadas en el maletero (de serie).

// Mayores posibilidades de almacenamiento en el habitáculo, con una consola central más ancha y práctica, bolsillos más grandes en las puertas, etc.



Cadenas cinemáticas

La gama de motorizaciones está formada por cuatro motores SKYACTIV con relaciones de compresión extremas, que se complementan con una transmisión de seis velocidades, disponible en versión manual o automática. Todas las variantes montan de serie la avanzada tecnología i-stop de Mazda. El motor 2.5 l. SKYACTIV-G, además, ahorra combustible gracias al freno regenerativo i-ELOOP.



El motor diésel common-rail

2.2 l. SKYACTIV-D ofrece:

- // Una relación de compresión de 14:1 (la más baja del mundo)*.
- // Turbocompresor doble secuencial.

Disponible en dos versiones:

- // Versión 150 CV: 110 kW/150 CV a 4.500 rpm y 380 Nm entre 1.800 y 2.600 rpm.
- // 175 CV (solo versiones con tracción total (AWD)): 129 kW/175 CV a 4.500 rpm y 420 Nm a 2.000 rpm.

Consumo (combinado) y emisiones de CO₂:

// Versión 150 CV

- Tracción delantera (FWD) con transmisión manual de 6 velocidades: 4,6 l/100 km y 119 g/km
- Tracción delantera (FWD) con transmisión automática de 6 velocidades: 5,3 l/100 km y 139 g/km
- Tracción total (AWD) con transmisión manual de 6 velocidades: 5,2 l/100 km y 136 g/km
- Tracción total (AWD) con transmisión automática de 6 velocidades: 5,5 l/100 km y 144 g/km
- Normativa de emisiones: Euro 6

// Versión 175 CV

- Tracción total (AWD) con transmisión automática de 6 velocidades: 5,5 l/100 km y 144 g/km
- Normativa de emisiones: Euro 6

* A fecha de marzo de 2012, según información interna.

El motor de gasolina de inyección directa

2.5 l. SKYACTIV-G ofrece:

- // Una relación de compresión excepcionalmente alta de 13:1.
- // La misma tecnología del motor 2.0 l. SKYACTIV-G, para una compresión de alta eficiencia.
- // Ejes contrarrotantes que compensan la vibración adicional que genera el motor SKYACTIV más potente desarrollado hasta la fecha.
- // i-ELOOP como parte del equipamiento de serie.

Entrega:

- // 141 kW/192 CV a 5.700 rpm y 256 Nm a 4.000 rpm

Consumo (combinado) y emisiones de CO₂:

- // Con transmisión automática de 6 velocidades: 7,2 l/100 km y 165 g/km
- // Normativa de emisiones: Euro 6

El motor de gasolina de inyección directa

2.0 l. SKYACTIV-G ofrece:

- // Una relación de compresión de 14:1 (la más alta de cualquier modelo de producción en serie).
- // Sistema especial de escape con diseño 4-2-1.

Entrega:

- // Tracción delantera (FWD): 121 kW/165 CV a 6.000 rpm y 210 Nm a 4.000 rpm
- // Tracción total (AWD): 118 kW/160 CV a 6.000 rpm y 208 Nm a 4.000 rpm

Consumo (combinado) y emisiones de CO₂:

- // Tracción delantera (FWD) con transmisión manual de 6 velocidades: 6,0 l/100 km y 139 g/km
- // Tracción total (AWD) con transmisión automática de 6 velocidades: 6,6 l/100 km y 155 g/km
- // Normativa de emisiones: Euro 6

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

- // Ahora con mando selector para todos los modelos de gasolina:
- // Cambia al modo "Sport" pulsando un botón situado junto a la palanca de cambios (Luxury con Pack Travel, solo disponible con motor 192 CV). En este modo, la respuesta es más lineal y las reducciones más rápidas; el vehículo entrega más par en respuesta a la presión del pedal del acelerador.
- Intervalo ampliado de bloqueo del embrague del convertidor de par.
- Cambios rápidos y directos.

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

- // Arquitectura ligera y compacta.
- // Ofrece el tacto directo y preciso del MX-5.

Chasis y carrocería

El eje de la estrategia de diseño de reducción de peso de Mazda: gracias a sus tecnologías SKYACTIV de chasis y carrocería, el peso en orden de marcha del Mazda CX-5 es uno de más bajos de su segmento (a partir de 1.315 kg).

SKYACTIV-Chassis

- // Suspensión delantera tipo MacPherson y trasera multibrazo, optimizada para mantener la agradable experiencia de conducción del actual Mazda CX-5, pero con mayor confort y suavidad, y con una mejor respuesta inicial de la dirección.
 - Nueva estructura de los amortiguadores delanteros y traseros.
 - Optimización de la forma de los casquillos de los brazos inferiores delanteros.
- // Tracción total de nueva generación, con el primer sistema del mundo que avisa del deslizamiento de las ruedas delanteras*.
 - Utiliza 27 sensores que monitorizan de forma continua las condiciones de la carretera y las intenciones del conductor, transmitiendo de forma inmediata par a las ruedas adecuadas, incluso cuando las condiciones varían bruscamente.
 - Evita que las ruedas derrapen y que se transmita un par excesivo a las ruedas traseras, lo cual reduce el consumo.
 - Se utiliza un nuevo aceite de baja viscosidad que trabaja bien incluso a temperaturas muy bajas y que contribuye a reducir el consumo en condiciones reales de conducción.



Carrocería SKYACTIV-Body

- // Mazda ha revisado las vías de propagación del ruido desde la carretera y el motor. Como resultado, ha reducido la sonoridad en el habitáculo del Mazda CX-5 en un 13%, con las medidas siguientes (entre otras):
 - Se ha añadido más aislamiento en puntos estratégicos.
 - Se ha mejorado el sellado de las puertas y se han adoptado cristales más gruesos.
 - Se ha modificado la forma de los espejos retrovisores para reducir el ruido aerodinámico.
- // Aunque se han eliminado ruidos molestos, el conductor sigue percibiendo sonidos que le ayudan a conducir y a sentir el tacto del vehículo.
- // La carrocería utiliza un 61% de acero ligero de alta resistencia, que mejora la estructura, la seguridad en caso de colisión y la maniobrabilidad.
- // Sigue siendo uno de los SUV compactos más ligeros y aerodinámicos del mercado.

Seguridad

El Mazda CX-5 2015 cuenta con más tecnologías avanzadas de seguridad activa que nunca, entre las que destacan varias novedades absolutas:

- // El sistema Smart Full Led (Faros Led Adaptativos **(ALH)** y direccionales **(AFLS)**) es una innovación consistente en cuatro bloques de led por cada faro, controlables de forma independiente (Luxury). El ALH sustituye al control de luces de largo alcance **(HBC)** y mejora la visibilidad durante la conducción nocturna; por ejemplo, solo se apagan aquellos bloques led de las luces largas que puedan resultar molestos para los conductores que circulan en sentido contrario (novedad en Mazda).
- // También es nuevo el Sistema de aviso y prevención de cambio de carril involuntario **(LKA)**, que incorpora las funciones del Sistema de alerta de cambio involuntario de carril **(LDWS)** y advierte al conductor cuando se sale de su carril de forma no intencionada a velocidades superiores a 65 km/h (Luxury). Igualmente, modifica el grado de asistencia de la dirección para facilitar la vuelta del coche a su carril, de forma segura.
- // El Control de ángulo muerto **(BSM)**, novedad en Europa, reemplaza al Asistente de cambio de carril **(RVM)**, ampliando su alcance en todas direcciones (a partir del acabado Style+). Este sistema detecta los vehículos que se acercan por detrás o por



algún ángulo muerto a velocidades de más de 30 km/h, y advierte al conductor.

- Incluye Alerta de tráfico trasera **(RCTA)**, una función que se activa cuando el vehículo se desplaza marcha atrás (a partir de Style+).

- // El Detector de fatiga **(DAA)** lleva un seguimiento del estado del conductor a velocidades a partir de 65 km/h y le recomienda que haga una parada si detecta cambios significativos en el comportamiento (novedad en Mazda) (Luxury).
- // El Sistema de asistencia a la frenada en ciudad delantero y trasero **(SCBS F/R)** ha ampliado su capacidad y ahora ofrece también detección marcha atrás. Dicho sistema frena el vehículo a velocidades entre 4 y 30 km/h si detecta un impacto inminente con un objeto situado a distancias iguales o superiores a 6 metros (de serie en toda la gama). Marcha atrás, funciona entre 2 y 8 km/h y aplica los frenos si detecta un obstáculo a menos de 2 metros (función disponible únicamente en acabado Luxury).

- // El sistema de Frenada de emergencia **(SBS)** también efectúa un seguimiento de la velocidad de los vehículos precedentes en el intervalo comprendido entre 15 y 145 km/h (Luxury Pack Travel); avisa al conductor si se acerca demasiado a otro vehículo y frena automáticamente si detecta riesgo de accidente o una colisión inminente (novedad en el Mazda CX-5).

- // El Control de cruceo adaptativo **(MRCC)** mantiene una distancia de seguridad con respecto a los vehículos precedentes, a velocidades de hasta 200 km/h, controlando la velocidad y aplicando los frenos si es preciso (novedad en el Mazda CX-5) (Luxury Pack Travel).

- // La Señal de parada de emergencia **(ESS)** hace parpadear rápidamente las luces de emergencia en caso de frenada brusca, para avisar a los demás conductores (de serie en toda la gama).

- // El Asistente de arranque en pendiente **(HLA)** controla la presión de los frenos para evitar que el vehículo caiga hacia atrás al arrancar en cuesta (de serie en toda la gama).

- // Los frenos ABS de cuatro vías con distribución electrónica de la fuerza de frenado **(EBD)** y asistencia a la frenada **(EBA)**, el control de estabilidad **(DSC)** y el control de tracción **(TCS)** también forman parte del equipamiento de serie.

Entre los elementos de seguridad pasiva más avanzados, cabe citar los siguientes:

- // Carrocería SKYACTIV-Body con alta capacidad de absorción de impactos:
 - Fabricada con un 61% de acero de alta resistencia.
 - Diseñada para dispersar la energía de colisión hacia el exterior del habitáculo.
- // Parachoques contruidos en acero con resistencia ultraalta de 1800 MPa.
- // Ángulo de visión y campo visual excelentes para el conductor.
- // Asientos diseñados para ofrecer una mayor seguridad a sus ocupantes (por ejemplo, con una estructura que previene el latigazo cervical).
- // Cinturones de seguridad con pretensores, para retener mejor a los ocupantes, y con limitadores de carga para mitigar las lesiones en el tórax.
- // Airbags delanteros, laterales y de cortina de serie.
- // El diseño del paragolpes delantero, la estructura del capó y el panel de instrumentos evitan o reducen las lesiones de los peatones en caso de atropello.

INTRODUCCIÓN

UN PASO MÁS ALLÁ



Hace tres años, el Mazda CX-5 señaló el camino para toda una nueva generación de modelos diseñados prácticamente desde cero. Ahora, el Mazda CX-5 2015 incorpora a este exitoso modelo una buena dosis de refinamiento orientado al cliente.

El público se enamoró del Mazda CX-5 desde el primer día. Desde entonces, las ventas han superado las expectativas en prácticamente todos los mercados del mundo. El primer SUV compacto de la marca japonesa, lanzado hace tres años, se convirtió instantáneamente en uno de sus modelos más icónicos. De hecho, llegó a ser el modelo más vendido de Mazda en Europa.

Hay muchas cosas que gustan de este coche: su conducción, su comportamiento, su estilo deportivo y elegante, su equipamiento avanzado y sus consumos, excepcionalmente bajos sin sacrificar por ello prestaciones. Con todo, el público quería una marcha más suave y silenciosa. Y, si hablamos del

interior, aunque las valoraciones eran muy positivas, también había un par de cosas que podían mejorarse.

Mazda sabe escuchar a sus clientes y, con el CX-5 2015, ha querido dar al público ese extra que le estaba pidiendo y, al mismo tiempo, consolidar el atractivo del modelo y hacer evolucionar el modo en que expresa los valores de la marca.

En el exterior, Mazda ha mejorado el diseño KODO y la solidez típica de un SUV con una parrilla más imponente, grupos ópticos led delanteros y traseros más afilados y un nuevo diseño de llantas, entre otras cosas. En el interior, se han elevado los niveles de calidad visual y táctil. Por su parte, la organización del espacio ha ganado en confort, limpieza y funcionalidad.

La marca ha dedicado un esfuerzo importante a mejorar el confort de marcha con unos asientos de nuevo diseño y con varias iniciativas de reducción del ruido en el habitáculo. De forma concurrente, se ha reestructurado

la suspensión para aislar el habitáculo de la carretera, sin restar enteros a un comportamiento sobresaliente. Las modificaciones han mejorado tanto la respuesta de la dirección como la estabilidad en carretera.

En lo que respecta a las prestaciones y la eficiencia, el Mazda CX-5 se presenta ahora con un motor de gasolina SKYACTIV-G más potente y con i-ELOOP, el exclusivo freno regenerativo de Mazda. Y, si hablamos de valor, el Mazda CX-5 2015 ofrece un equipamiento de seguridad activa propio de un segmento superior, con varios sistemas innovadores inteligentes pensados para facilitar la conducción.

Hasta la fecha, este modelo ha cosechado 57 premios y ha atraído una enorme atención. El Mazda CX-5 2015 parece destinado a mantener vivo ese interés durante mucho tiempo.



DISEÑO SEGURO DE SÍ MISMO



La historia se repite: el primer Mazda de producción con diseño "KODO - Alma del movimiento" fue un éxito inmediato. Ahora, el Mazda CX-5 2015 vuelve a señalar la senda del futuro de la marca.

El Mazda CX-5 ha pulverizado sistemáticamente sus previsiones de ventas en casi todos los mercados y se ha convertido en uno de los modelos más vendidos de la marca. ¿Cuál puede ser la razón? Seguramente su magnífico aspecto de SUV, con unas formas que aúnan la solidez y la funcionalidad típica

del SUV con un sentido del movimiento poderoso y elegante.

El Mazda CX-5 2015 ha dado nueva vitalidad a esas formas que se han hecho acreedoras de tantos premios, creadas en torno a un habitáculo desplazado hacia atrás, un aspecto robusto y una sección delantera que, en el nuevo modelo, ha evolucionado en su diseño. La parrilla, con cinco llamativas lamas horizontales en tono plateado, a juego con los embellecedores de los antinieblas*, subraya la estabilidad de un SUV y, a la vez, renueva el refrescante look contemporáneo del Mazda CX-5.

La nueva versión del Mazda CX-5 tiene grupos ópticos Full led (a partir de Style+), con un diseño más tridimensional que rebosa energía (y que, en términos más prácticos, hace más segura la conducción nocturna).

Los faros antiniebla led aportan coherencia al conjunto de la iluminación delantera, con continuidad en los grupos ópticos traseros, que también son led.

Majestuosamente ágil

Los musculosos pasos de rueda traseros y las afiladas superficies del portón trasero recalcan aún más la forma elegante y sólida del Mazda CX-5, diferenciándolo de la imagen típica del SUV. Los diseñadores han sabido combinar todo lo que se espera de un SUV deportivo –una apariencia activa y potente– con el estilo dinámico y emocional característico de Mazda. Todo ello, con el objetivo de conseguir el mejor equilibrio posible entre forma y función.

Los retrovisores laterales, por ejemplo, se han hecho más pequeños para reducir las

vibraciones y, además, llevan incorporados los intermitentes. Al mismo tiempo, el ángulo de los pilares A proporciona al conductor un extraordinario campo de visión, que incide positivamente tanto en la seguridad como en la diversión al volante. El alerón trasero ofrece un aire deportivo, aunque también mejora la aerodinámica. Los parachoques están fabricados en una exclusiva resina que también contribuye a las prestaciones, ya que es tan rígida como el material convencional pero pesa alrededor de un 20% menos.

Cuando se contempla su silueta, el Mazda CX-5 irradia dinamismo, con formas y líneas continuas que transmiten una clara sensación de velocidad. Los laterales, bien definidos, y los llamativos arcos de los pasos de rueda contrastan con las nuevas llantas de aluminio de 19 pulgadas** (Luxury), con un acabado tipo corte de diamante que acentúa



su diseño tridimensional, con cinco pares de radios que resaltan sobre una superficie más oscura, en un tono gris oscuro.

En el habitáculo, Mazda ha fusionado un estilo sólido y maduro, de excelente gusto y que refleja la fuerza y la solidez del exterior, con una avanzada ergonomía en la que destaca la interfaz hombre-máquina (HMI) más avanzada de la marca (a partir de Style).

Espacioso y con buen gusto

El objetivo era crear un espacio sugerente, que invite a entrar y a conducir. Uno de los elementos más logrados es la consola central, que marca con claridad el eje central del habitáculo. Es más ancha que antes, tiene un posavasos adicional, un hueco de almacenamiento y otro en forma de L, más grande y profundo, con espacio suficiente para una tablet y 10 CD. La tapa sirve también de reposabrazos –más amplio– y está situada a mayor altura que en el modelo actual, con lo que, además, resulta más confortable. Pensando también en el confort, hay una nueva protección blanda para las rodillas en el punto en el que la consola del suelo se une con la consola central.

En el Mazda CX-5 2015 se ha eliminado la palanca del freno de mano. En su lugar, se ha instalado un freno de estacionamiento eléctrico (EPB) que se acciona mediante un botón: una novedad en Mazda (a partir de Style). Por supuesto, esta medida contribuye en gran medida a que la consola presente un aspecto más despejado. El mando HMI de última



generación se encuentra ubicado, de forma limpia y funcional, inmediatamente por debajo de la palanca de cambio, junto al control del EPB, rodeado de un atractivo panel con aspecto de aluminio pulido, similar al emblecedor de los controles del volante.

El material utilizado en la parte interior del salpicadero y en los elementos del cuadro de instrumentos refleja la calidad de terminación del habitáculo del Mazda CX-5 2015. El panel de aluminio* que se alarga hasta la puerta del acompañante se suma a la sensación de fuerza y, a la vez, acentúa la fluidez horizontal y la amplitud del espacio destinado al copiloto. Por otro lado, contrasta de forma muy estética con el color negro de los componentes del

interior. La moldura cromada satinada con la que están rematados los relojes del cuadro de instrumentos y las salidas de aire del climatizador (entre otros elementos) completa la armonía y aporta una sensación de calidad de primer nivel.

Excelente aspecto, tacto magnífico

La oferta de tapicería para los asientos y los guarnecidos se ha ampliado con un nuevo tono de cuero blanco, que se suma a la tapicería de cuero negro ya existente (ambas con una atractiva costura doble y disponibles en acabado Luxury con Pack Premium). También se mantiene la tapicería de tela negra.

Esta nueva propuesta en cuero blanco contrasta poderosamente con el color negro de fondo. Por su parte, el interior en piel negra crea una sensación de unidad que refuerza el atractivo SUV deportivo del Mazda CX-5 2015.

Los materiales y el diseño suponen un decidido paso adelante, así como una mejora de la forma, las sensaciones y la funcionalidad. El público lo notará inmediata y sistemáticamente: desde el volante en piel* con radios metálicos hasta los relojes tridimensionales del cuadro de instrumentos.

Colores de carrocería

Se encuentran disponibles nueve colores exteriores, entre ellos un tono Sonic Silver especialmente diseñado para resaltar las extraordinarias formas del Mazda CX-5 2015. Otro tono novedoso es el Titanium Flash, que se añade a los ya existentes Soul Red, Jet Black, Meteor Grey, Blue Reflex, Deep Crystal Blue, Crystal White y Arctic White.

CONECTIVIDAD, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO

TODO SON VENTAJAS

El interior rediseñado del Mazda CX-5 2015 incorpora un gran número de mejoras, con las que se da otra vuelta de tuerca a un confort que ya era muy sofisticado. Por no hablar de un avanzado sistema de conectividad a bordo muy seguro de manejar. Además, todo está diseñado para ser utilizado sin esfuerzo.

El interior es tan cómodo como fácil de usar. Para Mazda, la clave estuvo en encontrar un diseño ergonómico óptimo y en enriquecer las cosas que hacen que las personas se sientan bien.

Así, se ha hecho un uso muy eficiente del espacio y las características funcionales se han organizado de manera inteligente. A la hora de perfeccionar la interfaz hombre-máquina, Mazda ha capitalizado toda la experiencia adquirida en los demás modelos de nueva generación que han visto la luz con posterioridad al primer Mazda CX-5. Todos los mandos y componentes, desde los pedales a los parasoles, se encuentran situados en el lugar perfecto, de forma que sea posible utilizarlos sin dificultad y con el mínimo esfuerzo.

El Mazda CX-5 2015 es un vehículo espacioso, pese al aspecto compacto de su exterior.

Como es de rigor en un SUV, el conductor se sienta en una posición de mando, con una perspectiva inmejorable de la carretera y con un ángulo de visión horizontal y vertical que lo sitúan entre lo mejor de su segmento. Ello se traduce en una conducción más predecible y menos tensiones tanto para el conductor como para los pasajeros.

Mientras se mueven, los ocupantes pueden mantenerse en contacto con el mundo exterior gracias a MZD Connect (a partir de Style). El exclusivo sistema de conectividad de Mazda funciona conjuntamente con un smartphone y proporciona un acceso seguro y directo a contenidos de Internet y de redes sociales... algo que hoy en día muchas personas consideran esencial incluso durante sus desplazamientos. MZD Connect aprovecha todo el potencial de Aha, una plataforma en la nube con más de 100.000 contenidos, entre emisoras de radio, podcasts y audiolibros, además de servicios personalizados basados en la ubicación, desarrollados específicamente para el vehículo. Se pueden incluso escuchar los últimos tweets o posts de Facebook, contestar con un "me gusta" o publicar mensajes de audio mediante una función de voz.

Conectados de forma segura

MZD Connect amplía la funcionalidad ya existente de reconocimiento de voz y manejo en modo manos libres, además de la comodidad que ofrece la conectividad Bluetooth®. Igualmente, se han expandido las funciones



de correo electrónico, SMS y navegación. Los ocupantes pueden enviar y recibir mensajes de texto o buscar estaciones de servicio, hoteles, puntos de interés y otros destinos, y grabarlos en el navegador. El monitor de consumo ayuda a no perder de vista el gasto de combustible. Otras aplicaciones de MZD Connect emiten recordatorios de mantenimiento u otros avisos.

Aparte de la funcionalidad de búsqueda anterior, el sistema de navegación también ofrece cálculos de ruta más precisos y nuevas opciones de visualización. Se incluyen tres años de actualizaciones gratuitas de los datos de los mapas mediante una tarjetea SD. El sistema es compatible con 19 idiomas en audio y 26

en texto. Los datos de tráfico y otras informaciones se actualizan en tiempo real a través de un smartphone mediante RDS-TMC.

Las indicaciones aparecen en la nueva pantalla táctil de 7 pulgadas, situada en la consola central, que constituye el núcleo del sistema MZD Connect y de toda la funcionalidad de información y entretenimiento. Como el sistema de sonido envolvente de alta calidad BOSE® con nueve altavoces. Todo ello se maneja sin necesidad de que el conductor aparte la vista de la carretera, mediante control por voz o con el mando HMI que, gracias a su ubicación optimizada en la consola central, es perfecto para manejarlo sin mirar.

El mando del freno de estacionamiento eléctrico (EPB) (disponible a partir de Style), situado junto al HMI Commander, se ha diseñado para evitar errores del conductor. Este sistema sustituye a la clásica palanca del freno de mano. El freno se anula cuando se pisa el acelerador, pero solo si las puertas están cerradas y el cinturón de seguridad del conductor está abrochado. También se puede activar manualmente, para lo cual es necesario que el motor esté en marcha y el pie del conductor en el pedal del freno.

Confort excepcional

La estructura de los asientos delanteros y traseros del Mazda CX-5 2015 ha evolucionado para que el conductor y los pasajeros viajen más cómodos y seguros. Los asientos están diseñados para ser confortables y ofrecer una excelente sujeción, y ayudan a que todos los ocupantes mantengan la postura ideal para disfrutar de un confort de marcha de primera clase. Los respaldos delanteros cuentan con un material amortiguador, en lugar de la clásica estructura en "S". Se adaptan mejor al cuerpo del ocupante y distribuyen su peso sobre una superficie mayor. La banqueta de los asientos traseros se ha modificado

en respuesta a comentarios de los clientes. Ahora es más gruesa y de mayor longitud, lo que favorece una posición sentada más natural, cómoda y relajada. En las banquetas delanteras y traseras, Mazda ha adoptado una espuma de uretano especial, con mayor capacidad de absorción de vibraciones: otra nota de refinamiento que eleva la calidad de marcha de este SUV.

Los asientos ofrecen un excelente soporte de la zona lumbar y el torso; alivian la fatiga y contienen los movimientos de la parte inferior del cuerpo durante las curvas. El asiento del conductor, con cinco funciones de ajuste eléctrico (Luxury con Pack Premium), incluye refuerzo lumbar con regulación eléctrica y controles de fácil acceso. Los reposabrazos centrales son lo suficientemente anchos como para compartirlos, mientras que la distancia lateral desde el punto central de la cadera (o sea, el eje central del asiento) hasta el guarnecido de la puerta ofrece espacio más que suficiente para caderas y codos. El espacio para los hombros en las plazas delanteras y traseras destaca dentro de su segmento, así como el espacio para las piernas, las rodillas y los pies en las plazas traseras.





Diseñado para la vida

El Mazda CX-5 ofrece de serie asientos traseros abatibles en tres secciones 4:2:4 independientes. Son los primeros que cuentan con una palanca de desbloqueo remota para cada una de las secciones. Se pueden accionar mediante unas sencillas palancas cómodamente ubicadas en la parte superior del

guarnecido del maletero, a ambos lados, o bien desde el interior del coche por medio de botones situados en la parte superior de los asientos. Cuando se abaten los asientos, aparece una zona de carga prácticamente plana que aporta lo máximo en flexibilidad. La sección central puede utilizarse como quinto asiento, como reposabrazos central con posavasos incorporados o abatirse por completo formando un suelo plano para transportar objetos largos.

Con la sección central plegada, aún queda suficiente espacio para dos sillas infantiles o para que dos adultos se sienten cómodamente.

El maletero del Mazda CX-5 2015 permite transportar todo tipo de cargas sin restar confort a los pasajeros. Se trata de una zona de carga de gran eficiencia que se adapta de forma inteligente a necesidades muy variadas. El maletero presenta una forma cúbica sin formas

irregulares ni espacios muertos, junto con un portón trasero diseñado para facilitar las operaciones de carga y descarga. Con 503 litros, la capacidad del maletero es de las mejores de su segmento*. Puede acomodar cuatro bolsas de golf con palos largos o cuatro maletas. Con los asientos traseros abatidos se obtiene un volumen total de carga de 1.620 litros.

* Datos conformes con VDA, incluido el compartimento inferior.

Sistemas de sonido BOSE® (Luxury)



Nueve altavoces de altas prestaciones

- 1** Tres altavoces de neodimio de medios/agudos **Twiddler** de **8 cm** en el panel de instrumentos.
- 2** Dos altavoces de neodimio de graves, de **23 cm**, en las puertas delanteras.
- 3** Dos altavoces de neodimio de rango completo de **13,5 cm** en las puertas traseras.
- 4** Dos altavoces de neodimio de medios/agudos **Twiddler** de **8 cm** en los pilares D.

Electrónica de audio

- 5** Un amplificador digital **BOSE®** montado en el panel de defensa delantero derecho. Ofrece procesamiento de señales digitales **BOSE®** con tecnología envolvente **BOSE®** (Centerpoint®), tecnología de compensación de ruido Surround Stage AudioPilot® 2 y ocho canales de ecualización personalizada.
- 6** El micrófono **AudioPilot® 2**, montado dentro del habitáculo, controla el nivel de ruido en el interior.

CADENAS CINEMÁTICAS

ABRIENDO CAMINO



El Mazda CX-5 fue el coche que inició la era SKYACTIV de Mazda y que dio paso a toda una nueva generación de modelos con motores ligeros y eficientes que se salen de lo convencional. El Mazda CX-5 2015 viene a demostrar que los motores SKYACTIV son hoy más potentes que nunca.

Las motorizaciones ultraeficientes SKYACTIV extraen todo el potencial del Mazda CX-5 2015, como SUV y como modelo de Mazda, con su típica diversión al volante. La abundancia de par es apreciable en cualquier modo de conducción y enriquece el comportamiento del coche durante la aceleración. El conductor puede conducir el coche a voluntad y disfrutar de un gratificante comportamiento lineal, sabiendo además que la eficiencia de consumo es excelente.

Bajo el capó del Mazda CX-5, cuatro opciones de motores de cuatro cilindros de alta eficiencia –dos diésel y otros dos gasolina–, asociados a una transmisión de seis velocidades manual SKYACTIV-MT o automática SKYACTIV-Drive, con tracción total o tracción delantera. Sea cual sea la combinación, todos los modelos del Mazda CX-5 incorporan i-stop:

el sistema de corte de ralentí único de Mazda, que ahorra combustible y proporciona uno de los arranques más rápidos del mundo.

El objetivo de los motores SKYACTIV consiste en obtener una combustión lo más efectiva posible. En el caso de los motores de gasolina, ese objetivo ha llevado a Mazda a adoptar la relación de compresión más alta del mundo en turismos de producción en serie*; concretamente, 14,0:1 en el motor 2.0 l. SKYACTIV-G. El Mazda CX-5 2015 ofrece por primera vez el motor 2.5 l. SKYACTIV-G**, que es la unidad SKYACTIV de mayor cilindrada y potencia hasta la fecha. También se encuentra disponible el i-LOOP, el exclusivo freno regenerativo de Mazda. Para resolver los desafíos derivados de la alta compresión como, por ejemplo, la detonación, se han adoptado tecnologías innovadoras, como un sistema de escape largo

4-2-1 y pistones especiales. Como resultado, los motores son más ligeros y presentan una fricción interna considerablemente inferior a la de los motores convencionales de tamaño comparable, pero ofrecen más par, menores consumos y emisiones más bajas.

El Mazda CX-5 de tracción delantera con motor de gasolina desarrolla 121 kW/165 CV a 6.000 rpm y 210 Nm de par a 4.000 rpm. La versión con tracción total entrega 118 kW/160 CV y 208 Nm a las mismas revoluciones. Con este motor, el Mazda CX-5 de tracción delantera acelera de 0 a 100 en 9,2 segundos (transmisión manual), y alcanza una velocidad punta de 200 km/h. Ofrece un consumo de 6,0 l/100 km en ciclo combinado y unas emisiones de CO₂ de 139 g/km, entre lo mejor de su segmento. Estas cifras se deben, en parte, al sistema de inyección directa, que pulveriza el combustible a través de inyector de seis orificios a presiones comprendidas entre 30 y 200 bar, lo que constituye un intervalo excepcionalmente amplio.

* A fecha de enero de 2015, según información interna
** Solo para mercados con volante a la izquierda; relación de compresión de 13,0:1





También se encuentran disponibles versiones de tracción total del Mazda CX-5 con el motor 2.5 l. SKYACTIV-G, con una potencia de 141 kW/192 CV a 5.700 rpm y 256 Nm a 4.000 rpm, que le permite acelerar de 0 a 100 en 8,0 segundos y alcanzar una velocidad punta de 194 km/h. Con el motor 2.0 l. SKYACTIV-G, el Mazda CX-5 con tracción total (AWD) acelera de 0 a 100 en 9,2 segundos (transmisión automática), alcanzando velocidades punta de 187 km/h, respectivamente. En cuanto a los consumos y las emisiones de CO₂, con el motor de 2.0 l. son de 6,6 l/100 km y 155 g/km con transmisión automática; para el motor 2.5 l., el consumo es de 7,2 l/100 km, con unas emisiones de 165 g/km.

Potencia diésel limpia

Los ingenieros de los motores diésel SKYACTIV-D también buscaron un diseño ligero que ofreciera más con menos. A semejanza de las unidades de gasolina, la clave radica en una relación de compresión de 14,0:1, en este caso sorprendentemente baja para un diésel.

El motor 2.2 l. SKYACTIV-D se presenta en dos versiones: una que desarrolla 110 kW/150 CV a 4.500 rpm y 380 Nm de par en el intervalo de 1.800-2.600 rpm, y otra de más potencia (solo para modelos AWD) que desarrolla 129 kW/175 CV a 4.500 rpm y un excepcional par de 420 Nm a 2.000 rpm.

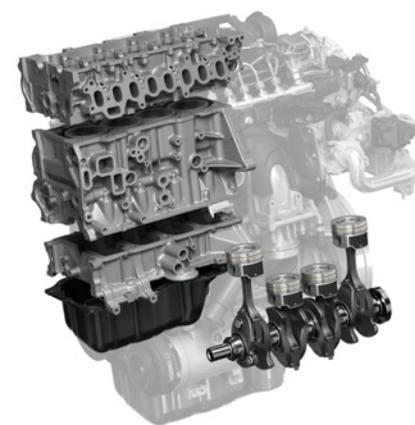
Esta última variante, combinada con la transmisión automática de 6 velocidades SKYACTIV-MT, permite al Mazda CX-5 acelerar de 0 a 100 km/h en apenas 9,4 segundos y conseguir una velocidad máxima de 204 km/h.

Por su parte, el Mazda CX-5 con motor SKYACTIV-D de 150 CV y cambio manual acelera de 0 a 100 en 9,2 segundos (FWD) o en 9,4 segundos (AWD). Con transmisión automática, las cifras son de 10,0 segundos (FWD) y 10,2 segundos (AWD). Las velocidades máximas de las versiones con cambio manual son de 202 km/h (FWD) y 197 km/h (AWD). Con cambio automático, los valores son de 198 km/h (FWD) y 194 km/h (AWD).

Sin embargo, a pesar de su amplio desarrollo de par y de sus notables prestaciones, los motores SKYACTIV-D son excepcionalmente limpios y económicos. Las dos variantes ya cumplían con los criterios de emisiones Euro 6 casi tres años antes de su entrada en vigor sin necesidad de añadir costosos sistemas de postratamiento de los gases de escape. Su secreto radica en una relación de

compresión ultrabaja, un diseño ligero y un turbocompresor doble de geometría secuencial, entre otros conceptos inteligentes que se han incorporado a estos motores.

Si, además, le añadimos nueve ciclos de inyección de combustible e inyectores y piezoinyectores de diez orificios, el resultado final es un Mazda CX-5 con un consumo medio de apenas 4,6 l/100 km (en ciclo combinado para el diésel de 150 CV, con tracción delantera y transmisión manual). Como consecuencia, las emisiones de CO₂ son de tan solo 119 g/km: una de las cifras más bajas entre los SUV compactos europeos. A continuación, las cifras de las demás combinaciones de tracción y transmisión con el motor SKYACTIV-D de 150 CV: 5,3 l/100 km y 139 g/km (FWD, cambio automático); 5,2 l/100 km y 136 g/km (AWD y cambio manual); y 5,5 l/100 km y 144 g/km (AWD y cambio automático). El modelo de 175 CV con AWD consumen 5,5 l/100 km (automático); sus emisiones de CO₂ son de 144 g/km.





Potencia a las ruedas

Para trasladar toda esa potencia a las ruedas, Mazda propone dos avanzadas transmisiones de seis relaciones que complementan a la perfección el carácter atlético del Mazda CX-5: la transmisión manual SKYACTIV-MT y la automática SKYACTIV-Drive.

Esta última proporciona el tacto directo de un cambio manual, pero combinado con las características más deseables de los distintos tipos de transmisiones automáticas: todo ello, en una única caja. Ofrece una aceleración y un cambio, suaves y lineales, y está disponible para todos los modelos de tracción total y para los de tracción delantera con el motor diésel de 150 CV. El Mazda CX-5 2015 con motor de gasolina 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV y transmisión SKYACTIV-Drive

incorpora, además, un selector que permite al conductor cambiar al modo "Sport" pulsando un botón situado junto a la palanca de cambios. En este modo, las reducciones son más rápidas y el vehículo entrega mayor par en respuesta a la misma presión del pedal del acelerador. Esa respuesta lineal más rápida resulta muy práctica en algunas situaciones; por ejemplo, en las incorporaciones a autopistas.

Por su parte, la transmisión SKYACTIV-MT extiende el cambio ágil y corto y la sensación deportiva y directa del Mazda MX-5 al resto de modelos de la gama de Mazda. Las dos transmisiones son más ligeras y mejoran la eficacia y el tacto del conjunto de la cadena cinemática. Adicionalmente, optimizan las prestaciones y los consumos.



SKYACTIV-D: Potente, limpio y eficiente



Características

// Su relación de compresión de 14,0:1, la más baja en un turismo diésel*, es llamativamente innovadora:

- Mejora la mezcla aire-carburante haciendo más uniforme la combustión, y genera menos óxidos de nitrógeno (NO_x) y menos partículas sólidas que los diseños convencionales.
- La sincronización de la inyección es óptima y permite una relación de expansión (el trabajo realizado por el cilindro) superior a la de los diésel de alta compresión convencionales (16:1 a 18:1), pero con un consumo menor.
- Cumple la normativa Euro 6 sin necesidad de postratamiento de NO_x.

// El turbocompresor doble secuencial aporta:

- Mayor par y mejor respuesta en la banda de bajas y medias revoluciones, sin retardo del turbo.
- Más potencia en la banda alta, hasta la marca –inusualmente alta– de 5.500 rpm.

// Ha resuelto los inconvenientes tradicionales de los motores diésel de baja compresión (el arranque en frío o el funcionamiento en frío ineficiente):

- Unos calentadores cerámicos incandescentes calientan la cámara de combustión para los arranques en frío, y unos piezoinyectores de 10 orificios proporcionan una mezcla combustible ideal.
- Alzada variable de las válvulas de escape, que permite el retorno de los gases de escape calientes a la cámara después de arrancar el motor en frío, aumentando la temperatura de la cámara para estabilizar el encendido y ofrecer un funcionamiento redondo.

* Disponible a partir de enero de 2015.

SKYACTIV-G: Eficiente, económico y fuera de lo convencional



Características

// La relación de compresión de 14:1* es la más alta de cualquier turismo de producción en serie hasta la fecha**; a día de hoy, solo se había visto en motores de competición de altísimas prestaciones.

// Se desmarca de los diseños con motores de cilindrada reducida y turbocompresor (con relaciones de compresión del orden de 10:1) y ofrece una eficiencia superior:

- Mayor par en la banda de bajas y medias velocidades, con una excelente respuesta del motor a bajas revoluciones.
- Cifras de consumo sobresalientes en condiciones reales de conducción, con la correspondiente rebaja de las emisiones de CO₂.

// Los pistones y las bielas, entre otros componentes, son más ligeros y reducen el peso del motor y la fricción interna.

// El colector de escape largo 4-2-1 reduce la cantidad y la presión de los gases

residuales calientes que vuelven a la cámara de combustión. De este modo se reduce la detonación –uno de los inconvenientes tradicionales de la alta compresión– y las vibraciones.

// La sincronización del encendido se ha optimizado. Esta medida, junto con la mejora en la pulverización de los inyectores de seis orificios y una cavidad especial del pistón, redonda en una combustión más eficiente y una mejor refrigeración del pistón (factores que también previenen la detonación).

// La doble sincronización secuencial de válvulas (S-VT) reduce las pérdidas de bombeo y aumenta la eficacia, sobre todo con cargas del motor bajas.

// El sistema de corte de ralentí i-stop se monta de serie; también se encuentra disponible el sistema de freno regenerativo i-ELOOP.

* 2.0 l. SKYACTIV-G; 13:1 para el 2.5 l. SKYACTIV-G.
** Disponible a partir de enero de 2015.

SKYACTIV-Drive



La nueva transmisión automática de seis velocidades SKYACTIV-Drive de Mazda combina las ventajas de la transmisión automática con convertidor de par convencional, la transmisión de variador continuo (CVT) y la transmisión de doble embrague.

Características

// Convertidor de par directo y embrague con rango de bloqueo ampliado para las seis marchas:

- Evita que el convertidor de par patine, eliminando la pérdida de potencia habitual en las cajas automáticas convencionales durante la aceleración.
- Ofrece el tacto de una transmisión manual, con una respuesta directa a la presión del acelerador y los cambios de carga del motor.
- Consume hasta un 7% menos que una transmisión automática de convertidor de par convencional.

// Un cuerpo de válvulas ajusta la presión del aceite con la precisión y rapidez necesarias para una hidráulica de alta precisión y unos cambios rápidos, aumentando también la fiabilidad.

// Los amortiguadores torsionales del embrague del convertidor absorben el aumento de vibraciones y resistencia mecánica (NVH) derivados de un rango de bloqueo mucho más amplio.

// El embrague autoblocante multidisco con pistón es más resistente y controlable.

// Disponible en distintas versiones, para motores con entrega de par de hasta 460 Nm.

Placer de conducción y economía, gracias a:

// Una respuesta del cambio mejorada, una reducción de marchas más rápida y un arranque más sencillo que con las transmisiones de doble embrague.

// Cambio más suave y cómodo que con las transmisiones de doble embrague o convertidor de par convencional.

// Menor consumo a altas velocidades que con una transmisión CVT o con un convertidor de par a bajas velocidades.

// Tacto más directo que con las transmisiones CVT o de convertidor de par.

SKYACTIV-MT



La transmisión manual de seis velocidades de Mazda traslada la precisión del cambio del legendario Mazda MX-5 al resto de la gama de vehículos.

Características

// Su sofisticada arquitectura* ofrece cambios ágiles y precisos:

- Selector de corto recorrido (solo 45 mm desde la posición de punto muerto hasta la de marcha engranada), con un esfuerzo mínimo.
- Engranaje común para la 1ª y la marcha atrás.
- Engranaje de entrada común para 2ª y 3ª.
- Longitud del eje secundario un 20% inferior.

// Diseño compacto y ligero* (caja de transmisión un 30% más ligera que en el modelo anterior) con menos fricción interna:

- Consumos más ajustados y organización más eficiente.
- 7-16% más ligera (dependiendo de la versión).

// Disponible en distintas versiones, para motores con entrega de par de hasta 460 Nm.

* Las cifras y comparaciones se refieren a la anterior transmisión manual de seis velocidades de Mazda.





Sistema i-stop: rápido e inteligente

El i-stop es un sistema de corte de ralentí innovador e inteligente que utiliza energía de combustión para volver a arrancar el motor. Ahorra combustible y se ofrece de serie en el Mazda CX-5 2015.

// 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 encendido/expansión (gasolina) o en

la carrera de compresión (diésel), que son los momentos óptimos para el posterior arranque.

- El i-stop apaga el motor en la posición de cilindros ideal para el posterior arranque.
- Mientras otros modelos diésel competidores no arrancan hasta la segunda carrera de compresión (segundo ciclo del motor), los SKYACTIV-D de Mazda arrancan casi inmediatamente durante la primera carrera.
- Mientras tanto, los ocupantes pueden seguir usando los sistemas eléctricos del vehículo.

* Con transmisión automática.



i-ELOOP: eficiencia única

Ahora, el freno regenerativo i-ELOOP, otra iniciativa de Mazda para ahorrar combustible, forma parte del equipamiento de serie del Mazda CX-5 2015 con el motor de gasolina 2.5 I. SKYACTIV-G. i-ELOOP es la abreviatura en inglés de "Intelligent Energy Loop" (o regeneración de energía inteligente) y es único en muchos sentidos.



// Es el primer sistema que se monta en un turismo y que emplea un condensador acumulador (en lugar de una batería dedicada) para almacenar en forma de electricidad la energía que se recupera durante las frenadas.

- Su condensador de doble capa eléctrica (EDLC) almacena la electricidad recuperada mucho más deprisa que una batería. Se carga por completo en tan solo 10 segundos, lo que equivale a un ciclo de deceleración típico de un automóvil.
- El EDLC se recarga una y otra vez con un deterioro mínimo, a diferencia, por ejemplo, de las baterías de ion litio.

// Utiliza un transformador DC/DC para reducir la tensión hasta los 12 V que consumen el climatizador, la tecnolo-

gía de información y entretenimiento, y otros componentes eléctricos del vehículo.

// En general, la carga completa del condensador puede hacer funcionar los sistemas eléctricos del vehículo sin necesidad de intervención de la batería; durante la circulación urbana típica, con paradas cada poco tiempo, a menudo el condensador empieza a recargarse de nuevo antes de descargarse por completo.

- El i-ELOOP puede cubrir la práctica totalidad de las necesidades de consumo eléctrico del coche, liberando carga del motor que, de otro modo, se destinaría a mover el alternador.
- En condiciones de conducción urbana cotidiana, reduce el consumo hasta en un 10%.



CHASIS Y CARROCERÍA

EQUILIBRIO PERFECTO



Con su carrocería SKYACTIV-Body y su chasis SKYACTIV-Chassis, el Mazda CX-5 ha sido desde el principio un SUV que se conduce como un coche. Ahora, y a petición del público, ofrece más refinamiento en distintas condiciones de circulación.

Mazda, con la vista puesta siempre en lo esencial, buscó en su primer SUV compacto un equilibrio sobresaliente entre variables tan divergentes como respuesta y estabilidad, agilidad y confort de marcha, o seguridad pasiva y ligereza. Pero Mazda nunca se conforma y, en el caso del Mazda CX-5 2015, ha buscado ir un paso más allá, sobre todo en lo relativo a la calidad de rodadura, aunque por supuesto sin sacrificar las excelentes características de comportamiento del coche.

Esa voluntad ha llevado a revisar las suspensiones. Los ingenieros decidieron mantener la estructura tipo MacPherson delantera y suspensión multibrazo trasera, pero optimizaron los casquillos de los brazos inferiores delanteros. Ahora, mantienen mejor su forma cuando reciben carga, lo que a su vez suaviza y proporciona una mayor estabilidad al movimiento de los propios brazos de la suspensión. El comportamiento de los muelles es mejor y, por tanto, la marcha resulta más refinada.



Amortiguadores renovados

Los amortiguadores también han sido revisados. Se han reestructurado tanto los delanteros como los traseros; ahora, sus características de fricción son óptimas y reacciona con movimientos más fluidos en respuesta al más mínimo estímulo. Se han incorporado pistones con diámetros mayores que mejoran las prestaciones de los amortiguadores traseros (además, generan fuerza de amortiguación en menos tiempo). El Mazda CX-5 2015 es tan ligero y agradable de conducir como la versión anterior, pero más confortable y con una mejor respuesta inicial de la dirección. En dos palabras: más cómodo que nunca pero igual de preciso y predecible.

El sistema de dirección asistida electrónica está dotado de un conjunto de sensores que miden variables como la fuerza G y la velocidad de las ruedas, y que llevan un control de aspectos como el ángulo de las ruedas del vehículo y el comportamiento del volante. Estos datos se utilizan después para ajustar el tacto del volante a la situación de conducción.

Por supuesto, la descripción del chasis de un SUV no estaría completa sin hablar de sus características de tracción total. La variante de tracción total (AWD) de nueva generación del Mazda CX-5 2015 es la primera del mundo que monta un sistema de detección del desli-

zamiento de las ruedas delanteras. Utiliza 27 sensores que monitorizan de forma continua las condiciones de la carretera y las intenciones del conductor. Con esa información, regula la transmisión de par a las ruedas que más lo necesitan. Pensemos en cambios bruscos en las condiciones de condición; por ejemplo, una balsa de agua en la autopista o una pendiente resbaladiza. El sistema reacciona al instante y distribuye la cantidad correcta de potencia a las ruedas adecuadas, repartiendo el par de forma óptima entre las ruedas delanteras y traseras. Actuando de este modo también se ahorra combustible, ya que se minimiza el derrape de las ruedas y se evita enviar un exceso de potencia a las ruedas traseras. Además, utiliza un nuevo aceite de baja viscosidad que mejora el consumo en condiciones de la vida real, en especial con tiempo frío.

Ligero, sin concesiones

La carrocería SKYACTIV-Body, construida en línea con la "Estrategia del gramo" –la obsesión de Mazda por aligerar el peso– es el resultado de optimizar estructuras para obtener una mayor ligereza y rigidez.

La carrocería utiliza un 61% de acero ligero de alta resistencia, con las ventajas consiguientes en términos de seguridad pasiva, economía de consumo y maniobrabilidad.

Con el fin de maximizar la funcionalidad y la seguridad, el equipo de desarrollo de la carrocería SKYACTIV-Body ha eliminado los elementos curvos en las estructuras en todos los puntos en que ha sido posible, en favor de secciones más rectas y continuas para, en caso de colisión, dispersar la energía por toda la estructura, en lugar de concentrarla.

Para mantener un habitáculo silencioso y relajante, Mazda ha intensificado sus medidas de bloqueo de las vías de propagación del ruido del motor y la carretera, y ha empleado materiales para suprimir las vibraciones y mejorar la absorción de ruido y el aislamiento. Así, los ingenieros han añadido material aislante en el salpicadero y el capó, han incorporado cristales más gruesos para las ventanillas de las puertas traseras, han introducido mejoras en las alfombrillas y los materiales aislantes del suelo y, finalmente, han mejorado el sellado del perímetro y la cerradura de las puertas. Igualmente, se ha revisado la estructura de los asientos en busca de un mayor confort (ver capítulo 4) y se han llevado a cabo mejoras en el aislamiento del techo y en el guarnecido de las puertas.

Finalmente, se ha modificado la forma de los espejos retrovisores exteriores para reducir el ruido aerodinámico.

Mejora de la rumorosidad

El fabricante ha reducido en un 13% la sonoridad en el habitáculo del Mazda CX-5 2015 cuando el vehículo circula a alta velocidad, en comparación con el modelo anterior. Al mismo tiempo, aunque se han eliminado ruidos molestos, el conductor sigue percibiendo los sonidos que le ayudan a conducir, y que mantienen esa conexión con el coche que Mazda llama *Jinba Ittai* y que es inherente a todos sus vehículos.

En autovía, el diseño del carenado inferior dirige el aire hacia arriba, haciendo la circulación de aire más fluida bajo el vehículo y evitando la formación de turbulencias debajo. Esto, sumado a la geometría de la parte superior de la carrocería, hace del Mazda CX-5 2015 uno de los SUV compactos más aerodinámicos del mercado, con un coeficiente de 0,33. Estas características, naturalmente, contribuyen a un menor consumo de combustible.



SEGURIDAD

INGENIOSAMENTE INTUITIVO



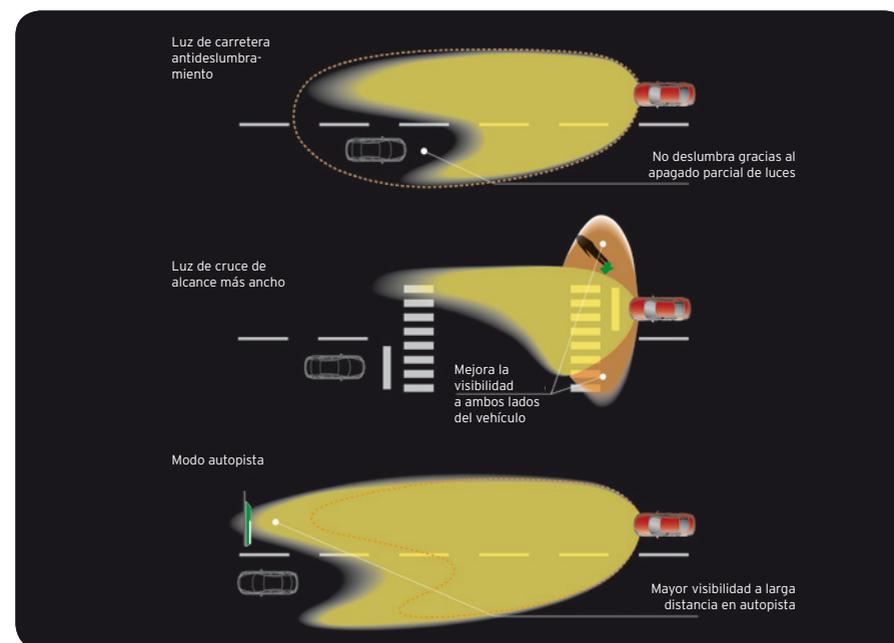
La filosofía de Seguridad Proactiva de Mazda destaca por una amplia gama de elementos que ayudan a los conductores a ayudarse a sí mismos. Estos sistemas no están pensados para tomar el control del vehículo, sino para dar a los conductores más "ojos", de forma que sean más conscientes de los riesgos en todo momento.

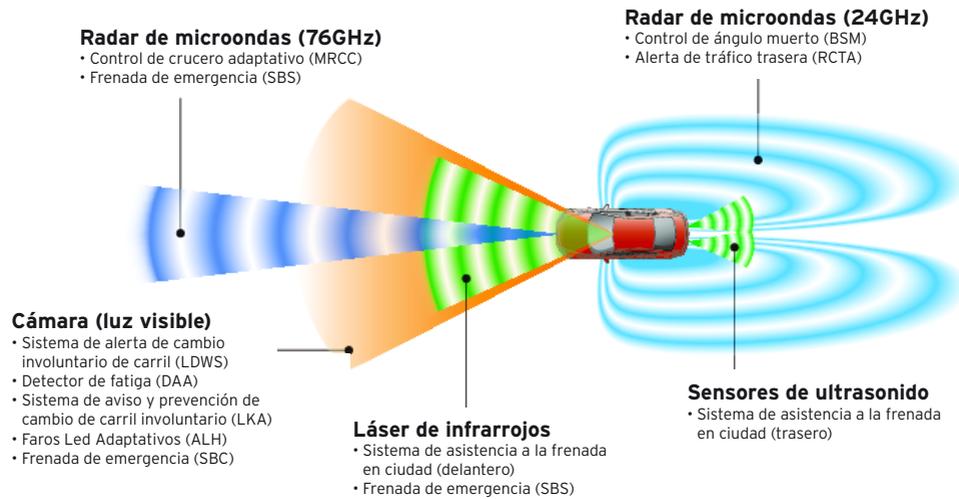
La seguridad es parte indisoluble del placer de conducción. En el Mazda CX-5 2015, como en todos los Mazda de nueva generación, la seguridad está centrada en el conductor. Con lo último en tecnología de seguridad activa, los conductores del Mazda CX-5 están en una situación mucho mejor de evitar accidentes. Y cuando el accidente sea inevitable, el coche proporciona la máxima protección tanto a los ocupantes como a los peatones. En muchos casos, incluso limitando los daños que sufre el vehículo.

El Mazda CX-5 2015 cuenta con la gama más completa hasta la fecha de sistemas de seguridad activa i-ACTIVSENSE basados en sensores. Esta tecnología, que utiliza radar, láser y cámaras para ayudar al conductor a ser más consciente de lo que le rodea, se concreta en una serie de sistemas que, en algunos casos, se han incorporado por primera vez en un

modelo de Mazda en Europa. Por ejemplo, el sistema Smart Full Led (Faros Led Adaptativos **(ALH)** y direccionales **(AFLS)**), el Sistema de aviso y prevención de cambio de carril involuntario **(LKA)**, el Control de ángulo muerto **(BSM)** o el Detector de fatiga **(DAA)**.

El ALH (Luxury) es un innovador sistema que combina luces led de carretera, luces de cruce de alcance más ancho y una función de autonivelación de faros en autopista, con el fin de evitar deslumbramientos. Mazda ha dividido cada una de las luces de carretera en cuatro bloques independientes de leds. En el momento en que la cámara del sistema detecta un vehículo precedente o en sentido contrario, apaga únicamente los bloques de leds de las luces de carretera que pueden resultar molestos para el otro conductor. El resto permanece encendido, iluminando mejor la carretera.





Por su parte, las luces de cruce presentan un haz más ancho y aprovechan parte de la forma de ala de los faros para iluminar el espacio que el conductor ve entre los pilares A y los retrovisores laterales. Con ello mejora la visibilidad, especialmente en las intersecciones. En definitiva, el ALH sustituye con ventaja al sistema de control de luces de largo alcance (**HBC**).

El Sistema de aviso y prevención de cambio de carril involuntario (**LKA**) (Luxury) utiliza una cámara para calcular la posición del vehículo en relación con las líneas de la carretera. Si el conductor cambia de carril sin darse cuenta, le avisa haciendo vibrar el volante. Y no solo eso: también regula el grado de asistencia del volante para ayudar al conductor a devolver el coche al centro del carril deseado. El conductor puede seleccionar entre dos ajustes: asistencia constante ("early") o solo en el momento en el que se produce un cambio no intencionado de carril ("late"). El sistema LKA actúa a partir de 60 km/h y es capaz de reconocer los cambios intencionados de carril (por ejemplo, si el conductor activa los intermitentes del lado correspondiente).

Con las espaldas cubiertas

Otra novedad en Europa es el Control de ángulo muerto (**BSM**) (a partir de Style+), que vigila los vehículos que se acercan desde atrás por los carriles contiguos a distancias inferiores a 50 metros, con velocidades a partir de 30 km/h. El BSM, por tanto, desempeña la misma función que el asistente de cambio de carril (**RVM**) que se utilizaba hasta ahora, pero amplía su alcance detectando vehículos a distancias de 8 metros, aproximadamente, por ambos lados, y a 2 metros por detrás. Si el conductor del Mazda CX-5 2015 señala un cambio de carril que corta la trayectoria de un vehículo que se aproxima, el BSM emite un aviso sonoro y activa una indicación intermitente en el espejo retrovisor correspondiente. Otra novedad es la Alerta de tráfico trasera (**RCTA**), una función que aprovecha los sensores y las señales de advertencia del BSM para controlar los ángulos muertos del coche durante las maniobras marcha atrás.

Por primera vez, el Detector de fatiga (**DAA**) (Luxury) recomienda al conductor que se tome

un descanso si detecta un cambio significativo en su conducción. Este sistema actúa a partir de 65 km/h. Primero "observa" al conductor durante unos 20 minutos y genera un registro de velocidad y ángulos de desplazamiento del volante, que combina con información de la cámara delantera. Al cabo de dos horas de conducción continuada, el DAA aconseja una parada de forma automática.

Por su parte, el Sistema de asistencia a la frenada en ciudad delantero y trasero (**SCBS F/R**) (frontal de serie en toda la gama / trasero disponible en acabado Luxury) también ayuda a evitar accidentes o, cuando menos, a limitar los daños. Ahora, se ha añadido capacidad de detección marcha atrás al sistema SCBS que se instaló por primera vez en el Mazda CX-5 en 2012. El SCBS F/R frena automáticamente si detecta un riesgo inminente de colisión con un objeto situado a 6 metros o menos por delante o a 2 metros o menos por detrás del coche. Hacia adelante, funciona entre 4 y 30 km/h y utiliza un láser de infrarrojo cercano. Marcha atrás, trabaja entre 2 y 8 km/h y emplea sensores de ultrasonidos.

"Ver" el futuro

El Mazda CX-5 de 2015 presenta otras dos novedades que ya se ofrecen en otros modelos de nueva generación de la marca. El primero es la Frenada de emergencia (SBS) (Luxury con Pack Travel), un freno autónomo de emergencia que utiliza un radar de microondas de 76 GHz para detectar vehículos y otros objetos a distancias de hasta 140 metros. Actúa a velocidades entre 15 y 200 km/h. Cuando se detecta un riesgo de colisión, el SBS emite una alerta sonora y precarga los frenos. Si el conductor no adopta ninguna acción evasiva, el sistema aplica los frenos; primero con suavidad y, después, con una intensidad creciente

proporcional al aumento del nivel de riesgo. El segundo, también disponible en el acabado Luxury con Pack Travel) es el Control de cruceo adaptativo (**MRCC**), que emplea el mismo radar para ajustar la presión del acelerador y del freno con el fin de mantener una distancia de seguridad adecuada con respecto al vehículo precedente. El MRCC trabaja a partir de 30 km/h y puede mantener una distancia apropiada en función de la velocidad objetivo del conductor. Se mantiene operativo hasta una velocidad de 200 km/h, a condición de que la velocidad no descienda por debajo de 20 km/h. Este sistema se encarga de accionar los frenos y el acelerador en lugar del conductor, y no se ve afectado ni por la lluvia ni por reflejos de sol ni por la oscuridad.

Entre los sistemas de seguridad activa que se mantienen de serie con respecto al modelo anterior cabe mencionar el Asistente de arranque en pendiente (**HLA**), la Señal de parada de emergencia (**ESS**) –que activa automáticamente las cuatro luces de emergencia en caso de frenada brusca–, el ABS de cuatro vías con distribución electrónica de la fuerza de frenado (**EBD**) y asistencia a la frenada (**EBA**), el control de estabilidad (**DSC**) y el control de tracción (**TCS**).

Todo en el Mazda CX-5 2015 está pensado para que el conductor pueda beneficiarse al máximo de este equipamiento, con un habitáculo envolvente que ofrece un visibilidad superior y que facilita el proceso de reconocer y evaluar los peligros. ¿Pero qué ocurre si, a pesar de todo, se produce un accidente? La seguridad pasiva viene determinada por el diseño del coche. Y, en este aspecto, los ingenieros de Mazda no hacen concesiones.



Preparado para el impacto

Mazda ha diseñado una carrocería SKYACTIV-Body ligera pero excepcionalmente rígida (ver capítulo 6), capaz de canalizar la energía del impacto hacia el exterior del habitáculo. Para ello cuenta con una estructura de largueros más rectos y continuos, y con una estructura que dispersa las cargas en distintas direcciones.

Para obtener el comportamiento deseado, el empleo de aceros de alta resistencia ha sido esencial. Estos aceros ya suponen el 61% de la carrocería del Mazda CX-5. El pilar B, las secciones transversales de refuerzo del techo, las barras de las puertas y los estribos laterales, por ejemplo, emplean acero de alta resistencia para reforzar la protección del habitáculo. Todas estas medidas ayudan a distribuir la carga fuera del habitáculo en caso de colisión y evitan que se deforme. La estructura de dispersión de cargas de la carrocería SKYACTIV-Body garantiza una distribución óptima de la energía de los

impactos frontales en varias direcciones. El subchasis trasero se compone de elementos más rectos y formas optimizadas que absorben las fuerzas de colisión de manera más efectiva.

Los ingenieros han agrandado la zona de deformación controlada de la suspensión, con el fin de disipar aún mejor la energía de impacto. En los modelos con tracción total, por ejemplo, el eje se suelta de la parte inferior de la carrocería en caso de colisión y se contrae, desprendiéndose también del diferencial trasero. De este modo se absorbe la energía asociada al movimiento hacia atrás del motor, canalizándola por debajo del habitáculo. Y, para minimizar los costes de reparación derivados de un impacto frontal de poca monta, la mayor parte del golpe recae en piezas atornilladas, fáciles de sustituir, que protegen el bastidor delantero y el vano motor.

Dentro del habitáculo

El Mazda CX-5 2015 incorpora airbags delanteros, laterales y de cortina de serie. Los cinturones de seguridad delanteros cuentan con pretensores y limitadores de esfuerzo que mitigan el impacto sobre el pecho. La columna de la dirección –que cuenta con ajustes de inclinación y telescópico para un confort máximo– también ayuda a evitar lesiones, ya que se desplaza hacia adelante en caso de accidente, para proteger al conductor.

Los asientos delanteros tienen un diseño que protege frente al latigazo cervical. En caso de impacto trasero, limitan el movimiento y la rotación de la cabeza y el torso, reduciendo además la carga sobre estas partes del cuerpo. En la parte trasera, Mazda ha dotado los asientos de un mecanismo antideslizamiento interno que retiene la parte inferior de la

carrocería durante un accidente. Por otro lado, se han reforzado las estructuras, los elementos de montaje y las bisagras de los respaldos traseros, para evitar la invasión de la carga del maletero en el habitáculo. Pensado en los pasajeros más pequeños, el Mazda CX-5 dispone de conexiones ISOFIX y de anclajes Top Tether, para instalar sillas infantiles de manera fácil y segura.

En lo que respecta a los peatones, el capó lleva integrada una zona de deformación; además, el frontal del vehículo y el panel de instrumentos ceden más fácilmente en caso de contacto con la cabeza de una persona. El parachoques delantero cuenta con un material de absorción de impactos con una zona rígida en la parte inferior, que evita que las piernas del peatón entren por debajo del vehículo.



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

MAZDA CX-5 2015



DIMENSIONES

Tipo de carrocería		Monocasco
Número de plazas		5
Exterior		
Longitud total con/sin soporte para placa de matrícula	mm	4.555 / 4.540
Anchura total incl. moldura del paso de rueda	mm	1.840
Anchura total (de espejo a espejo)	mm	2.142
Altura total (sin carga)	mm	1.670
Distancia entre ejes	mm	2.700
Voladizo delantero con/sin soporte para placa de matrícula	mm	950 / 935
Voladizo trasero	mm	905
Ancho de vía delantero	mm	1.585
Ancho de vía trasero	mm	1.590
Distancia al suelo entre ejes (sin carga)	mm	215 (FWD) 210 (AWD)
Interior		
Espacio delantero para la cabeza, sin techo solar	mm	1.018
Espacio trasero para la cabeza, sin techo solar	mm	991
Espacio delantero para los hombros	mm	1.460
Espacio trasero para los hombros	mm	1.410
Espacio delantero para la cintura	mm	1.402
Espacio trasero para la cintura	mm	1.363
Espacio delantero para las piernas	mm	1.041
Espacio trasero para las piernas	mm	997
Espacio trasero para las rodillas	mm	66
Maletero		
Volumen de carga con los asientos traseros en uso, hasta la bandeja (VDA)	L	463
Volumen de carga con los asientos traseros en uso, hasta la línea de cintura (VDA)*	L	503
Volumen de carga con los asientos traseros abatidos, hasta el techo (VDA)*	L	1.620
Altura, del suelo del maletero hasta la bandeja	mm	515
Longitud con los asientos traseros en uso	mm	982
Longitud con los asientos traseros abatidos	mm	1.758
Anchura entre pasos de rueda traseros	mm	1.050
Anchura (del suelo)	mm	1.451
Altura desde el suelo hasta la parte inferior del portón trasero	mm	742
Anchura / altura de apertura del portón trasero	mm	1.128 / 827

*Incluido compartimento inferior

Motores

		2.0 l. SKYACTIV-G (165 CV) (160 CV)		2.5 l. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)		2.2 l. SKYACTIV-D (175 CV)
		FWD	AWD	AWD	FWD	AWD	AWD
Tracción		FWD	AWD	AWD	FWD	AWD	AWD
Transmisión		Manual 6 velocidades	Automática 6 velocidades		Manual / Automática 6 velocidades		Automática 6 velocidades
Tipo de motor		4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas		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		2.488	2.191		2.191
Diámetro x carrera	mm	83,5 x 91,2		89,0 x 100,0	86,0 x 94,3		86,0 x 94,3
Sistema de inyección de combustible		Inyección directa		Inyección directa	Inyección directa		Inyección directa
Relación de compresión		14,0:1		13,0:1	14,0:1		14,0:1
Sistema de control de emisiones		Catalizador de 3 vías		Catalizador de 3 vías	Catalizador de oxidación y DPF		Catalizador de oxidación y DPF
Potencia máxima	kW (CV)/rpm	121 (165)/6.000	118 (160)/6.000	141 (192)/5.700	110 (150)/4.500		129 (175)/4.500
Par máximo	Nm/rpm	210/4.000	208/4.000	256/4.000	380/1.800-2.600		420/2.000
Tipo de combustible		Gasolina 95 octanos		Gasolina 95 octanos	Gasóleo		Gasóleo
Capacidad del depósito de combustible	l	56	58	58	56	58	58
Batería		Q-85		Q-85	T-110		T-110

Transmisión: SKYACTIV-MT

	2.0 l. SKYACTIV-G (160 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)
Powertrain	FWD	FWD	AWD
Transmission	6MT	6MT	6MT
Desmultiplicación			
1ª	3,700	3,357	3,357
2ª	1,947	1,826	1,826
3ª	1,300	1,565	1,565
4ª	1,029	1,147	1,147
5ª	0,837	0,893	0,893
6ª	0,680	0,745	0,745
Marcha atrás	3,724	4,091	4,091
Relación final	4,388	4,105/ 3,120	4,388/ 3,291

Transmisión: SKYACTIV-DRIVE

	2.0 l. SKYACTIV-G (160 CV)	2.5 l. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (175 CV)
Tracción	AWD	AWD	AWD	FWD	AWD
Transmisión	Automática 6 velocidades				
Desmultiplicación					
1ª	3,552	3,552	3,487	3,487	3,487
2ª	2,022	2,022	1,992	1,992	1,992
3ª	1,452	1,452	1,449	1,449	1,449
4ª	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
5ª	0,708	0,708	0,707	0,707	0,707
6ª	0,599	0,599	0,600	0,600	0,600
Marcha atrás	3,893	3,893	3,990	3,990	3,990
Relación final	4,624	4,624	4,090	4,090	4,090



Suspensión y Ruedas

	2.0 l. SKYACTIV-G		2.5 l. SKYACTIV-G	2.2 l. SKYACTIV-D		2.2 l. SKYACTIV-D
	(165 CV)	(160 CV)	(192 CV)	(150 CV)		(175 CV)
Tracción	FWD	AWD	AWD	FWD	AWD	AWD
Suspensión						
Suspensión delantera	Tipo MacPherson					
Suspensión trasera	Multibrazo					
Diámetro estabilizadores (delantera/trasera)	22/18	22/19	22/19	23/18	23/19	23/19
Llantas y neumáticos						
Tamaño de llanta	MT: 17 X 7J AT: 17 X 7J 19 X 7J	17 X 7J 19 X 7J	17 X 7J 19 X 7J	17 X 7J	17 X 7J 19 X 7J	17 X 7J 19 X 7J
Tamaño de neumático	MT:225/65 R17 AT:225/65 R17 225/55 R19	225/65 R17 225/55 R19	225/65 R17 225/55 R19	225/65 R17	225/65 R17 225/55 R19	225/65 R17 225/55 R19

Dirección y Frenos

		2.0 l. SKYACTIV-G	2.5 l. SKYACTIV-G	2.2 l. SKYACTIV-D
		(165 / 160 CV)	(192 CV)	(150 / 175 CV)
Dirección				
Dirección		Cremallera y piñón		
Tipo de dirección asistida		EPAS		
Desmultiplicación de la dirección		15,5		
Radio de giro (entre bordillos)	m	11,2		
Diámetro de giro (entre muros)	m	11,7		
Frenos				
Tipo de frenos delanteros		Discos ventilados		
Tipo de frenos traseros		Discos macizos		
Diámetro, delanteros	mm	297		
Diámetro, traseros	mm	303		
Diámetro servofreno de vacío	pulgadas	9,0		

Prestaciones y Pesos (FWD)

		2.0 I. SKYACTIV-G (165 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (150 CV)
Tracción		FWD	FWD
Transmisión		Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades
Prestaciones			
Velocidad máxima (con limitador)	km/h	200	202
Aceleración (0-100 km/h)*	s	9,2 (llantas 17") 9,0 (llantas 19")	9,2
Fuel consumption			
Combinado	L/100km	6,0	4,6
Extraurbano	L/100km	5,1	4,1
Urbano	L/100km	7,5	5,4
Emisiones de CO ₂ (combinado)	g/km	139	119
Categoría de emisiones		Euro6	Euro6
Pesos y carga útil			
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1.315	1.420
Peso mínimo en orden de marcha**	kg	1.390	1.495
Peso máx. admisible	kg	1.930	2.050
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	990	1.115
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	1.045	1.035
Peso máximo remolcable, remolque sin frenos	kg	690	740
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1.800	2.000
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1.900	2.000
Capacidad máxima de carga del techo	kg	100	100

* Bajo las condiciones de prueba de Mazda
** Includo conductor de 75 kg

Prestaciones y Pesos (AWD)

		2.0 I. SKYACTIV-G (165/160 CV)	2.5 I. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (175 CV)	
Tracción		AWD	AWD	AWD	AWD	
Transmisión		Automática 6 velocidades	6AT	6MT	Automática 6 velocidades	
Prestaciones						
Velocidad máxima (con limitador)	km/h	187	194	197	194	204
Aceleración (0-100 km/h)*	s	9,2	8,0	9,4	10,2	9,4
Consumo de combustible						
Combinado	L/100km	6,6	7,2	5,2	5,5	5,5
Extraurbano	L/100km	5,8	6,0	4,7	4,9	4,9
Urbano	L/100km	8,0	9,3	6,0	6,4	6,4
Emisiones de CO ₂ (combinado)	g/km	155	165	136	144	144
Categoría de emisiones		Euro6	Euro6	Euro6		
Pesos y carga útil						
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1.405	1.440	1.480	1.495	1.495
Peso mínimo en orden de marcha**	kg	1.480	1.515	1.555	1.570	1.570
Peso máx. admisible	kg	2.035	2.065	2.110	2.125	2.125
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	1.050	1.075	1.125	1.145	1.145
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	1.090	1.095	1.085	1.085	1.085
Peso máximo remolcable, remolque sin frenos	kg	735	750	750.0	750	750
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1.800	1.800	2.000	2.000	2.000
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	2.000	2.000	2.100	2.100	2.100
Capacidad máxima de carga del techo	kg	100	100	100	100	100

* Bajo las condiciones de prueba de Mazda
** Includo conductor de 75 kg

CONTACTOS

MAZDA MOTORS EUROPE



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 01010
☎ +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 Danmark
www.mazda-press.dk

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 43 25 21 06
☎ +45 26 31 88 37



Islas Feroe

Mazda Motor Danmark

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

Jochen Münzinger
✉ jmuenzinger@mazda.de
www.mazda-presse.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



Islandia

Mazda Motor Danmark

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 43 25 21 06
☎ +45 26 31 88 37



Italia

Mazda Motor Italia S.p.A
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
GasamZammit 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 S. 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
☎ +48 223 181 970



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



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.)

Bogdan Zvanut
✉ bogdan.zvanut@mazda.si
🌐 www.mazda-press.si

☎ +386 1 420 40 85
☎ +386 1 420 40 88



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



Rumanía
Free Communication

Daniel Alexandru Amzar
✉ daniel.amzar@freecomm.ro

☎ +40 752 111 728



Albania, Bosnia, Macedonia, Montenegro & Serbia
Mazda Central and South East Europe

Robert Špiranec
✉ spiranec@mazda.hr

☎ +385 1 6060 259
☎ +385 1 6040 746

