



mazda



**MAZDA EN EL
SALÓN DEL AUTOMÓVIL
DE GINEBRA 2014**
DOSIER DE PRENSA

zoom-zoom
zoom-zoom



mazda



ÍNDICE

MAZDA EN EL SALÓN DEL
AUTOMÓVIL DE GINEBRA 2014

1. <i>CONCEPT MAZDA HAZUMI</i> Repleto de potencial	4 - 13
2. <i>KODO - ALMA DEL MOVIMIENTO</i> La evolución de un estilo	14 - 25
3. <i>25º ANIVERSARIO DEL MAZDA MX-5</i>	26 - 37
4. <i>RESUMEN DE MODELOS PRESENTES EN GINEBRA</i>	38 - 43
5. <i>MAZDA EN 2013</i> Un año lleno de acontecimientos	44 - 51
6. <i>MAZDA MOTOR CORPORATION</i> Datos y cifras	52 - 53
7. <i>CONTACTOS</i> Mazda Motor Europe	54 - 57



HAZUMI 跳

En sus modelos de nueva generación, Mazda centra su atención en cuatro aspectos clave: el lenguaje de diseño KODO - Alma del movimiento, la tecnología SKYACTIV, la seguridad proactiva Mazda y el nuevo sistema de conectividad del vehículo, denominado MZD Connect*. El Mazda HAZUMI, que se presenta este año en el Salón del Automóvil de Ginebra, aún todos estos elementos y avanza las futuras líneas del próximo subcompacto de nueva generación de Mazda.

Solo hace falta un vistazo a los modelos de la nueva generación de Mazda, como el Mazda CX-5, el Mazda6 y el Mazda3, para darse cuenta de que el diseño KODO se caracteriza por una expresión del movimiento dinámica y viva. Una carrocería compacta captura la esencia KODO en el Mazda HAZUMI, sin perder ni un ápice de sus sensaciones. Un nuevo motor diésel limpio SKYACTIV-D de 1,5 litros ofrece un ahorro de combustible sobresaliente sin sacrificar una respuesta contundente y lineal. Además de mejorar fundamentos básicos de seguridad, como la postura de conducción y el campo de visión, el concept Mazda HAZUMI incluye i-ACTIVSENSE, el conjunto de elementos de seguridad más innovadores de Mazda.

1 **Mazda HAZUMI**

*UNA INCURSIÓN EN EL SUBCOMPACTO IDEAL
DE LA NUEVA GENERACIÓN DE MAZDA*

* El sistema se denomina Mazda Connect en Japón, EE.UU., Canadá y México.



KODO - ALMA DEL MOVIMIENTO MOVIMIENTO DINÁMICO CONCENTRADO EN UNA CARROCERÍA COMPACTA

Diseño exterior

El diseño KODO busca captar la fugaz tensión, belleza y potencia de los seres vivos en movimiento. Al introducir los movimientos potentes y dinámicos de KODO en un compacto de cinco puertas, Mazda ha dotado al Mazda HAZUMI de un estilo exterior muy característico y de un físico atlético hecho para la carretera. Es KODO en su forma más concentrada hasta el momento.

El habitáculo, muy compacto, se ha llevado lo más atrás posible. Con ello, se ha conseguido situar el centro de gravedad cerca de las ruedas traseras y crear un exterior en forma de cuña que comienza en una sección delantera baja y pronunciada, para irse elevando hacia la parte trasera, con lo que se transmite una fuerte sensación de movimiento hacia adelante. Su silueta afilada se diferencia claramente de la corriente de diseño en los subcompactos. Los voladizos cortos y los imponentes pasos de rueda delanteros sobresalen por encima de los neumáticos –de un tamaño imponente– y todo el conjunto subraya el aspecto atlético y contundente del coche.

Pero no se trata solo de apariencia. Como con toda su nueva generación de productos, Mazda ha dado una gran importancia a la aerodinámica. Se ha optimizado el flujo de aire sobre la parte superior de la carrocería y se ha creado una estructura inferior en los bajos que reduce las turbulencias. Todos estos elementos, adaptados de manera específica al tamaño compacto del vehículo, redundan en un comportamiento aerodinámico de primer nivel.

Por otra parte, MZD Connect ofrece a los conductores la diversión y comodidad de la conectividad a través del smartphone en un formato seguro y apropiado para su uso en el interior del vehículo. Mazda se ha negado a seguir las convenciones típicas de los subcompactos y a sacrificar cualquiera de las áreas clave de su ingeniería; por eso, el Mazda HAZUMI representa el ideal para el próximo subcompacto de nueva generación de Mazda.

El nombre de este prototipo es muy apropiado tanto para el aspecto como para el

público al que va destinado. En japonés, HAZUMI significa “salto o brote” y se eligió para transmitir la imagen de un animal pequeño pero musculoso, lleno de vida y energía. También describe a los clientes potenciales del segmento B: jóvenes, dinámicos, vitalistas y con ambiciones. El concept Mazda HAZUMI es otro ejemplo más del enorme potencial que ofrece el diseño KODO y de lo bien que se adapta a vehículos de distintos tamaños. Ryo Yanagisawa, diseñador jefe del Mazda HAZUMI, explica: “A diferencia de otros modelos más largos como el

SHINARI, donde utilizamos líneas largas y libres para expresar movimiento desde la parte delantera hacia la trasera, en el Mazda HAZUMI hemos creado una forma que sugiere movimiento explosivo. Es como un animal dispuesto a saltar, con todos los músculos en tensión mientras acumula energía para la caza. A pesar de ser pequeño, el diseño KODO confiere al coche una presencia que no pasa desapercibida y el placer al volante está escrito en cada una de sus formas”.



Sección delantera

Los faros y la parrilla se han posicionado lo más abajo posible, para dar al frente del coche un aspecto afilado, que recuerda al de un guepardo al acecho. Al mismo tiempo, el coche es bonito, lo que garantiza que el público se sentirá atraído de manera inmediata. Las luces LED añaden profundidad y solidez a los faros y evocan la mirada audaz de un animal salvaje. Otra de las señas de identidad KODO, la parrilla en forma de ala, se prolonga hacia los faros, creando una expresión frontal muy marcada.

Laterales

Visto desde un lateral, con sus voladizos cortos y los pilares que parecen a punto de cortar por el centro los neumáticos delanteros y traseros, el Mazda HAZUMI presenta la silueta atlética de un deportivo. Una larga línea comienza en el capó, pasa por encima de la rueda delantera y recorre todo el lateral hasta la parte trasera. En su camino, se le superpone otra línea que se alza por encima de la rueda trasera, simulando el ritmo de los músculos al flexionarse y añadiendo una fuerte sensación de movimiento hacia el frente. La textura de la superficie de la carrocería

lateral está llena de tensión y transmite la sensación de tener un tamaño mayor.

Sección trasera

Los neumáticos traseros sirven de base a la elevada línea de cintura del vehículo y, junto con una luna trasera en fuerte pendiente, sugieren de nuevo movimiento hacia adelante. Los intermitentes traseros, con su característica forma alargada, imprimen velocidad y dotan al vehículo de una vitalidad intensa similar a la de los faros delanteros.

Llantas

Las llantas de aluminio llaman la atención por su diseño dinámico, repleto de una fuerza poderosa que irradia desde el centro. El contraste entre el brillo creado por el proceso de fresado del aluminio y la pintura oscura metalizada produce una sensación tridimensional, de tensión.

Diseño interior

El interior del Mazda HAZUMI transmite la misma sensación dinámica de velocidad que otros concepts anteriores, como el SHINARI, el MINAGI o el TAKERI, y mantiene la funcionalidad extrema como elemento de unión entre el vehículo y el conductor. La sensación de alta calidad del interior supera ampliamente lo que es normal en el segmento, y además produce una impresión de ligereza y frescura juvenil que encaja a la perfección en un modelo subcompacto.

Organización del habitáculo

La velocidad es parte de la esencia de las formas interiores, que se extienden hacia el exterior del salpicadero, desde el cuadro de relojes a los guarnecidos de las puertas y la consola central. El efecto, similar al del exterior, es una sensación dinámica de movimiento de avance. El espacio de los pasajeros comienza inmediatamente a continuación del cuadro de relojes, con un panel de instrumentos parecido a las alas de un avión que crea una cómoda sensación de espacio abierto. La consola central parece suspendida, como un puente, reforzando la idea de espacio y dando una mayor amplitud a la zona de los pies.

El cuadro de instrumentos se ha diseñado en torno al eje central del conductor. Consta de un solo indicador ubicado en el centro, con pantallas que se extienden a cada lado como si se tratara de alas.

El diseño de la pantalla central, de estilo Head Up Display, y del mando giratorio HMI Commander, se basan en el concepto de interfaz hombre-máquina (HMI) exclusivo de Mazda. Su diseño tiene el objetivo de ayudar al conductor a procesar grandes cantidades de información sin apartar los ojos de la carretera, manteniendo una posición corporal segura y estable.

Acabados

En cada zona, las formas de alta calidad tienen una apariencia escultural, amplificada por los reflejos de la luz y las sombras; el material de cada una se ha

elegido cuidadosamente para optimizar su apariencia. Los elementos clave del interior, como los controles y pantallas, se han elaborado a base de una combinación de capas de metal duro tallado y material acrílico. Esto produce una sensación lúdica y de luminosidad perfecta para un subcompacto, a la vez que mantiene una atmósfera de alta calidad.

Color

El interior se ha diseñado utilizando cuero negro como material de base y cuero blanco para destacar determinados lugares, como el panel de instrumentos. Para los asientos se ha utilizado un material de tono rojizo con tacto de nubuck. Esta moderna combinación de colores, a la vez atrevida y atractiva, hace que el interior resulte juvenil y refinado.



TECNOLOGÍA SKYACTIV OPTIMIZADA PARA UN SUBCOMPACTO

Presentación del motor diésel limpio SKYACTIV-D de 1,5 litros, de nuevo desarrollo y pequeña cilindrada

El Mazda HAZUMI incorpora toda la tecnología SKYACTIV, especialmente adaptada a un vehículo subcompacto. Ofrece la conducción ágil que se espera de un subcompacto. Al mismo tiempo, su comportamiento lineal produce sensación de seguridad.

Motor diésel limpio SKYACTIV-D de 1,5 litros

El Mazda HAZUMI sirve también para la presentación mundial del motor SKYACTIV-D de 1,5 litros. Este motor diésel limpio, compacto y ligero, se ha diseñado pensando en una eficiencia de combustión máxima, igual que su hermano mayor, el SKYACTIV-D de 2,2 litros. Desarrolla un par generoso y ofrece una respuesta lineal hasta el máximo de revoluciones. Sus emisiones de CO₂ son excelentes (por debajo de 90 g/km en el Mazda HAZUMI). También cumple la exigente normativa Euro 6 sin necesidad de sistemas de postratamiento de NO_x o de reducción catalítica selectiva.





Tecnologías de seguridad avanzada i-ACTIVSENSE

El modelo cuenta también con las tecnologías de seguridad avanzada i-ACTIVSENSE, creadas de acuerdo con el concepto de seguridad proactiva de Mazda. La filosofía de seguridad de Mazda busca maximizar el espectro de condiciones en el que el conductor puede conducir con seguridad. Y, a la vez, minimizar los riesgos susceptibles de provocar accidentes. Estas tecnologías ayudan a los conductores a disfrutar del Mazda HAZUMI con seguridad y tranquilidad.

Sistema de conectividad a bordo del vehículo de nueva generación MZD Connect

Los jóvenes ansían tener experiencias estimulantes y quieren compartirlas con sus amigos cuanto antes. Mazda responde a los deseos de los conductores jóvenes (o de cualquiera que quiera mantenerse conectado en todo momento) gracias a MZD Connect, un nuevo sistema de conectividad que se introdujo con el nuevo Mazda3. Junto con el Head Up Display, está diseñado para facilitar a los conductores el acceso a la diversión y a la comodidad de sus smartphones en un entorno seguro y sencillo de usar durante la conducción.

DIMENSIONES PRINCIPALES

	Mazda HAZUMI
Carrocería	5 puertas
Número de plazas	4 personas
Longitud x Anchura x Altura (mm)	4070 x 1730 x 1450 mm
Distancia entre ejes (mm)	2585 mm
Motor	SKYACTIV-D 1,5 litros
Transmisión	SKYACTIV-DRIVE (automática de 6 velocidades)
Principales sistemas	Sistema de corte de ralentí i-stop Sistema de freno regenerativo i-ELOOP
Neumáticos	215/45 R18
Llantas	8J



2 KODO - ALMA DEL MOVIMIENTO

LA EVOLUCIÓN DE UN ESTILO

KODO - Alma del movimiento se concibió como la esencia del movimiento y la materialización de la tensión producida por la potencia y la velocidad. Se inspiró en la observación de los movimientos instantáneos de los animales y simboliza la evolución del diseño de Mazda. Es un lenguaje de diseño que se ha aplicado a toda una nueva generación de vehículos Mazda rebosantes de vitalidad, fuerza y profundidad. Y todo comenzó hace cinco años...



2009

Cuando Ikuo Maeda fue nombrado director de diseño global en 2009, quiso devolver emoción a la marca Mazda y dar un nuevo sentido a la presencia y a la finalidad de los vehículos. Maeda, auténtico arquitecto de KODO - Alma del movimiento, contaba con una perspectiva única de la historia de la marca japonesa. Su padre, Matasaburo Maeda, fue el diseñador del Mazda RX-7 original, allá por los 70, y también llegó a ser director de diseño de Mazda. De tal palo, tal astilla: antes de KODO, Ikuo ya destacó por sus aportaciones al diseño del Mazda RX-8 y a la actual generación del Mazda2.

“KODO - Alma del movimiento llama la atención por su definición exterior. Hay una tensión en las superficies que expresa velocidad pero, al mismo tiempo, el interior es muy seductor y parece hecho a mano”.

- Ikuo Makeda, en una entrevista para la revista CAR en 2010.

2010

Mazda SHINARI: la primera expresión de KODO, presentado en los Ángeles en 2010, fue este concept, una elegante y apasionada berlina deportiva de cuatro puertas. Inspirada en la fuerza en estado puro, sus líneas y formas eran una interacción entre movimientos sutiles y liberación de energía. El Mazda SHINARI mantenía el carácter de la larga trayectoria de deportivos de Mazda y, a la vez, expresaba de forma única la velocidad, incluso en el diseño innovador y ergonómico del habitáculo.

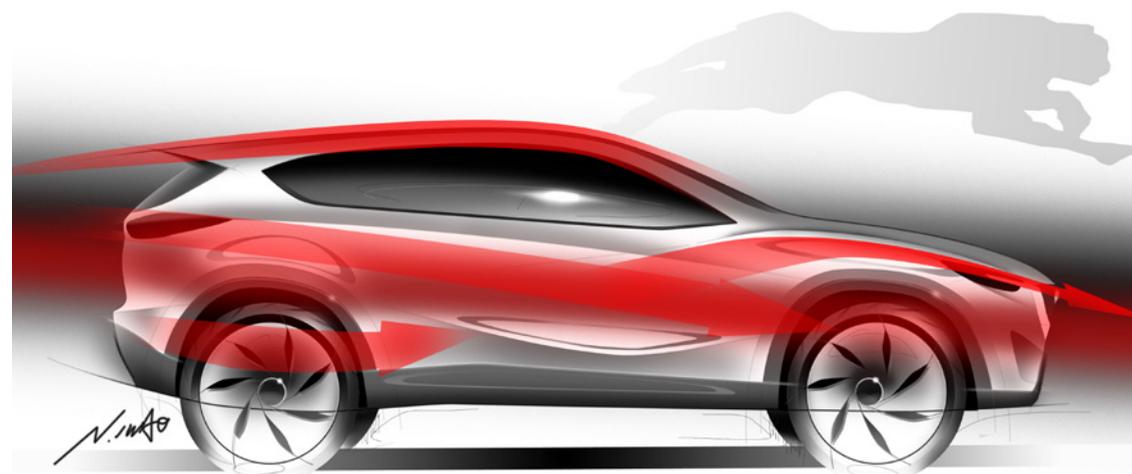


2011

Mazda MINAGI: Ginebra sirvió de escenario para la presentación europea del SHINARI, al que se unió un segundo concept de inspiración KODO: un SUV compacto llamado Mazda MINAGI. La inclinación de los pilares A y el poderoso perfil trasero del MINAGI, muy apropiados para su segmento, materializaban la agilidad de un felino en el momento de saltar sobre su presa. Sus formas transmiten sensación de movimiento incluso con el coche parado, con un dinamismo extraordinario para un SUV. Además, era un concept que sería fácil de llevar a la práctica.

2011

Mazda CX-5: Tan atrevido como el MINAGI, sus raíces son inconfundibles. El primer SUV compacto de Mazda fue el primer modelo en serie con diseño KODO y también el primero en incorporar toda la tecnología SKYACTIV. La visión de Mazda había llegado a la producción en serie y, desde entonces, ha cosechado un éxito inmenso. Las ventas han sobrepasado con creces las expectativas en todo el mundo, abriendo la puerta a nuevas posibilidades.



2011-12

Mazda TAKERI: Del mismo modo que el MINAGI marcó el rumbo para los futuros SUV compactos de Mazda, el TAKERI anunció el futuro de lo que sería el modelo de referencia de la marca para el segmento de berlinas medias. En dos palabras, toda la emoción del SHINARI con un equipamiento sorprendente para el segmento C/D. Y con la tecnología más innovadora de Mazda, como el i-ELOOP, un nuevo sistema de freno regenerativo, esta armoniosa berlina deportiva rebosaba fuerza. El TAKERI, que se presentó por primera vez en Tokio a finales de 2011 y, de nuevo, unos meses después en Ginebra, demostró ser el concept de lo que el mercado estaba esperando.

2012

Mazda6: La adaptación más pura del diseño KODO hasta la fecha transmite esa fuerza y personalidad tan características de Mazda. Además, deja entrever las innovaciones que se ocultan bajo su fluida estructura exterior y que se traducen en prestaciones sobresalientes. Con un estilo pensado para desafiar la prueba del tiempo, el Mazda6 de nueva generación fue elegido uno de los tres finalistas del World Car Design of the Year 2013 nada más llegar a los concesionarios. El Mazda6, que no ha dejado de cosechar premios desde su lanzamiento, ha seguido fielmente las huellas del Mazda CX-5

2013

Mazda3: Para destacar en un segmento tan competitivo, el compacto de nueva

generación de Mazda tenía que ser francamente bueno. Así que Mazda creó una nueva versión del modelo más vendido de su historia que no solo eclipsara a la competencia sino que, además, fuera imbatible en todos los aspectos. Se presentó en una secuencia de eventos celebrados el mismo día en cinco ciudades de todo el mundo. Su belleza, fresca y seductora, ha recibido una cálida acogida en todos los lugares en los que se ha presentado. También ha sido así durante el transcurso de una prueba de conducción de 15.000 km organizada el verano pasado, que viajó desde Japón hasta Frankfurt atravesando Asia. Todo el mundo ha tomado nota de

esta nueva y poderosa presencia KODO. De hecho, el Mazda3 ha sido uno de los modelos que mejores críticas ha recibido en el transcurso del año pasado.

2014-FUTURO

Siguiendo en esta línea, la historia de KODO continúa en Ginebra este año con el concept Mazda HAZUMI. No es ninguna sorpresa que este vehículo retome elementos de sus hermanos más grandes, merecedores de tantos elogios, y los adapte al tamaño de un subcompacto.





KODO: ELEMENTOS PRINCIPALES

Cada uno de los modelos de nueva generación de Mazda tiene una personalidad propia pero, al mismo tiempo, comparte con los demás una serie de características KODO comunes.

PARRILLA EN FORMA DE ALA:

El atrevido rostro de familia de Mazda simboliza el movimiento, con la parrilla en forma de ala extendiéndose hasta los faros y los laterales de la carrocería.

PRESENCIA SÓLIDA Y PODEROSA:

Como la energía en tensión de un depreador a punto de saltar sobre su presa, el diseño KODO se plasma en un habitáculo desplazado hacia atrás, con los pilares A muy inclinados, grandes ruedas con musculosos pasos de rueda, mayor anchura y distancia entre ejes, y voladizos más cortos.

GRUPOS ÓPTICOS DELANTEROS:

Los "ojos" de KODO parecen mirar al frente con audacia, sensación que se acentúa con unas luces LED que extienden el grupo óptico hacia el exterior. Esta estructura, que también se recrea en el grupo óptico trasero, expresa fuerza, rapidez y estabilidad.

CARROCEÍA ESCULPIDA:

Las armoniosas formas y texturas de la carrocería KODO cambian con la luz y el ángulo de visión, como resultado de un meticuloso cuidado de los detalles. Es un efecto duradero, que se acentúa con unos colores de carrocería elegidos especialmente, como el Soul Red Metallic.



KODO: UN DISEÑO FUNCIONAL

Pero no todo es pura estética. Además de atractivo, el diseño KODO es funcional. Después de todo, se trata de Mazda.

AERODINÁMICA:

Las formas KODO están diseñadas para ofrecer una resistencia mínima y aportan a todos los Mazda de nueva generación coeficientes aerodinámicos entre los mejores de sus respectivos segmentos, que mejoran el consumo de combustible.

ERGONOMÍA Y CONFORT INTERIOR:

La planta ancha y la amplia distancia entre ejes dan como resultado un habitáculo muy espacioso. Eso, a su vez, abrió a los diseñadores muchas posibilidades de optimización del diseño general del interior, para mejorar el confort y la ergonomía. Por supuesto, eso suma enteros a la diversión al volante.

SEGURIDAD:

Además de las mejoras en términos de confort de uso, la forma del habitáculo y los pilares A que impone KODO mejoran el campo de visión del conductor.



25TH
ANNIVERSARY

***CÓMO EL MAZDA MX-5
PASÓ DE SER UNA IDEA A
CONVERTIRSE EN UN ICONO***

Todo empezó con una idea. En marzo de 1979, el deportivo más vendido de la historia no era más que eso. Algo que se mencionó casi de pasada en una conversación entre Kenichi Yamamoto, por entonces director de desarrollo de Mazda, y Bob Hall, un periodista estadounidense especializado en el mundo del motor. Al final de la entrevista, Hall sugirió que Mazda podría construir un “deportivo ligero”. Hall, que había conducido coches británicos de MG, Lotus y Triumph durante toda su vida y estaba descontento por su falta de calidad, esbozó su idea con una tiza sobre una pizarra. Ese boceto caló en varios ingenieros de Mazda y puso en marcha la compleja maquinaria que lleva a transformar una idea en un automóvil real.

**25^º ANIVERSARIO
DEL MAZDA MX-5**
BIOGRAFÍA DE UNA LEYENDA



Pasarían diez años hasta la presentación mundial del primer Mazda MX-5 de producción, en el Salón del Automóvil de Chicago. Aquel pequeño deportivo, cuyo nombre en clave era P729, fue el resultado de una colaboración sin precedentes entre ingenieros, diseñadores y pilotos de pruebas de Japón y Estados Unidos. El núcleo central del Mazda MX-5 fue el concepto tradicional japonés de Jinba Ittai, o la fusión entre un jinete y su caballo. De ahí emanaron todos los atributos que harían del deportivo biplaza un éxito absoluto. Sin embargo, a principios de los 80 el mundo todavía no estaba preparado para entenderlo.

Había una ingente labor de persuasión por delante. Yamamoto y Hall buscaron aliados. En aquella época, Hall se reunió con algunos miembros del equipo de desarrollo del Mazda RX-7 de motor rotativo. Charlaron y uno de ellos –Shunji Tanaka– dijo las palabras mágicas: deportivo ligero. Porque, sobre todo, el coche tenía que ser ligero, lo cual sigue siendo a día de hoy un elemento primordial de la actual gama de modelos de Mazda. Un estudio llevado a cabo por Mazda en Norteamérica confirmó que debía tener también motor delantero, tracción trasera y potencia suficiente. Y, por supuesto, el aspecto del coche debía seducir.

EL DESPEGUE

Los parámetros ya estaban claros, pero el proyecto no consiguió el apoyo necesario hasta que Yamamoto fue ascendido al puesto de presidente de Mazda Motor Corporation. Fue entonces cuando las piezas empezaron a encajar. A mediados de 1984, un concept diseñado en California por Mark Jordan y Tsutomu “Tom” Matano ganó a los otros dos participantes en un concurso de diseño internacional. Además del motor delantero y la tracción trasera, tenía elementos que todavía perduran en el Mazda MX-5 actual, como el tacto directo de la dirección, cambios



Tsutomu “Tom” Matano

cortos que permiten cambiar de marcha con un golpe de muñeca y un sonido capaz de acelerar las pulsaciones de cualquier conductor.

Lo que quizás sorprenda a algunos es que no se valoró la posibilidad de utilizar un motor rotativo. La alta dirección decidió que, ya que el deportivo de Mazda tenía que ser pequeño, ligero y asequible, debía utilizar componentes de modelos existentes de gran volumen. Los ingenieros encontraron el motor perfecto en el Mazda 323; en concreto, un motor de cuatro cilindros y 1,6 litros al que enseñaron a rugir, tal y como les gustaba a los entusiastas de los deportivos.

Se eligió la transmisión manual de 5 velocidades del Mazda RX-7 para transmitir una potencia de 85 kW / 115 CV al eje trasero. El chasis contaba con suspensión de doble trapecio independiente en las cuatro ruedas y todas ellas llevaban frenos de disco. En mayo de 1987 se presentó por primera vez un concept muy similar al modelo de producción ante un selecto grupo de expertos en automoción. Lo que vieron les impresionó. En abril de 1988 había doce concepts del Mazda MX-5, y los periodistas norteamericanos que los probaron en julio pidieron a Mazda que fabricara el coche. El resto es historia: la historia de una leyenda.

MAZDA MX-5. PRIMERA GENERACIÓN

LA REVOLUCIÓN: UNA FÓRMULA DE ÉXITO QUE CONQUISTA AL MERCADO

La idea de Bob Hall de un descapotable biplaza ligero había sobrevivido a la creencia de que no había mercado para semejante vehículo, incluso entre los escépticos de Mazda. El Mazda MX-5 había llegado a la fase de producción y se presentó el 9 de febrero de 1989 en el marco del Salón del Automóvil de Chicago.

Con solo 398 cm de longitud y 122 cm de altura, debió de parecer muy pequeño, sobre todo a los americanos. Aún más rompedores resultaban sus formas redondeadas, que eran muy diferentes de los de sus competidores del momento, como el Toyota MR2 o el Fiat X1/9 (que pronto dejaría de fabricarse). Pero la reacción que se produjo en Chicago fue increíble.

El primer Mazda MX-5 capturaba de una forma increíblemente brillante la pureza y sencillez de los deportivos en todos sus aspectos: sencillo de conducir, sencillo de adquirir y mantener y, sencillamente, adorable. Con un peso de tan solo 955 kilogramos, Mazda había creado un deportivo francamente ligero que cumplía todos los requisitos de seguridad de la época. Aquellas características de peso eran aún más meritorias si tenemos en cuenta que la configuración de motor y caja de cambios delanteros y tracción trasera exigía un subchasis de refuerzo adicional entre la transmisión y el diferencial trasero.

Al ser tan ligero, el Mazda ofrecía prestaciones increíbles con un motor de 1,6 litros, relativamente pequeño. Entre sus características destacaba una culata especialmente diseñada con una configuración de doble árbol de levas en culata, su puesta a punto deportiva especial y una relación de compresión más alta que entregaba potencia en una banda más amplia de revoluciones. Así, el Mazda MX-5 de primera generación era rápido (pasaba de 0-100 km/h en 8,8 segundos) y extremadamente enérgico.

DEFINIENDO EL PLACER DE CONDUCCIÓN

El Mazda MX-5 ofrecía, en resumen, una conducción insuperable, con un comportamiento Jinba Ittai y una respuesta que tenían mucho que ver con su bajo centro de gravedad y con su perfecto reparto del peso al 50:50 entre los ejes. Esta distribución se consiguió gracias a la ubicación delantera del motor, en la parte media del vehículo, entre el conductor y el eje delantero. También fueron un acierto los dobles trapecios independientes en todas las ruedas, así como la transmisión manual compacta de 5 velocidades con una palanca corta, elevada y con recorridos muy precisos. Y la dirección asistida directa. Y las llantas de aleación ligera especial. Y la lista no termina ahí...



Fue un éxito inmediato entre los compradores y mantuvo tanto su popularidad que, en el restyling de 1994, el diseño y la suspensión se conservaron prácticamente sin cambios. Eso sí, se añadió un motor más potente de 1,8 litros y 96 kW / 131 CV,

y se incrementó la ya de por sí excepcional rigidez torsional del coche. Por otra parte, se puso al día la seguridad con barras de impacto laterales, ABS y opción de airbags en algunos mercados. Pero la fórmula original iba a durar mucho tiempo.



*MAZDA MX-5.
SEGUNDA GENERACIÓN*

ÚNICO EN SU CLASE: CAPAZ DE PERMANECER EN LA CIMA

Habían pasado ocho años desde que el Mazda MX-5 había tomado al asalto el mercado y era el momento para una nueva generación. Se presentó en el Salón del Automóvil de Tokio de 1997 y, pocos meses más tarde, en Europa, con motivo del Salón del Automóvil de Ginebra de 1998. Mazda siguió siendo fiel a su combinación ganadora de diseño deportivo clásico, funcionalidad inteligente y prestaciones y conducción sobresalientes. Se aplicaron modificaciones mínimas al diseño exterior para darle una apariencia más musculosa, se aumentó el confort interior y se mejoró la funcionalidad con un nuevo deflector colocado detrás de los asientos, además de un maletero más grande.

Bajo este aspecto, los cambios fueron mayores, con motores más potentes y una carrocería aún más rígida. La mejora en la aerodinámica redujo el coeficiente aerodinámico de 0,38 a 0,36, con el consiguiente aumento de las prestaciones. Por otra parte, se revisó la suspensión con barras estabilizadoras más grandes, se elevó el ancho de vía (en los modelos de 1,8 litros) y se montó un diferencial autoblocante. El ABS de tres canales pasó a formar parte del equipamiento de serie. La consecuencia natural: más diversión al volante que nunca.

Entre los cambios más importantes de la siguiente versión, que vio la luz en 2001, cabe destacar las llantas de 16 pulgadas, distribución variable (SVT) de válvulas de admisión en el modelo de 1,8 litros y mejoras adicionales en la rigidez. Se lanzó una nueva versión deportiva con cambio manual de seis velocidades, suspensión deportiva con amortiguadores Bilstein



especiales y neumáticos de altas prestaciones. Incluso llegó a fabricarse un Mazda MX-5 turboalimentado, diseñado por la división de competición Mazda speed, con 134 kW / 182 CV, aunque ese modelo no se comercializó en Europa.

A lo largo de todos estos años, el Mazda MX-5 siguió firmemente conectado a sus raíces de deportivo clásico. Pero se ha elevado tan por encima de su segmento que se puede decir que ha dado lugar a un segmento propio. Desde luego, el Mazda MX-5 llegó para quedarse.





*MAZDA MX-5.
TERCERA GENERACIÓN*

MÁS GRANDE, MÁS ANCHO, MÁS LIGERO. EL PEQUEÑO DEPORTIVO CRECE PERO MANTIENE LA LÍNEA

La tercera generación del Mazda MX-5 se presentó en 2005: mayor distancia entre ejes, mayor ancho de vía y neumáticos más anchos con pasos de rueda más grandes para dejar espacio para una nuevas llantas de 17 pulgadas. Pero a pesar de ser más grande y estar más equipado que su predecesor, el nuevo modelo solo pesaba 10 kg más.

Aquella fue una de las primeras demostraciones de la nueva "Estrategia del gramo" de Mazda, dedicada a rebajar incesantemente el peso durante la fase de desarrollo del modelo. Por ejemplo, se adoptó una puerta de aluminio para el maletero y se incrementó el uso de aceros de alta resistencia y de resistencia ultraalta. De hecho, este planteamiento de reducción del peso se extendió a todos los Mazda de nueva generación, en un proceso que continúa hoy día.

El Mazda MX-5 de tercera generación también ganó en confort y comodidad. Un nuevo mecanismo permitía abrir y cerrar la capota de lona con una sola mano. Y en el interior, más espacioso, llamaba la atención una mejor funcionalidad, más espacio de almacenamiento, un sistema de acceso y arranque sin llave y un nuevo sistema de sonido BOSE®.

El motor de 1,6 litros se abandonó definitivamente en favor de una nueva familia de motores de aluminio que estrenaba la motorización de 2 litros y 118 kW / 160 CV, que se acompañaba con una transmisión manual estándar de cinco velocidades o con una versión manual de seis velocidades, de nuevo desarrollo. La nueva carrocería, además de mantener su diseño clásico y su distribución del peso al 50:50, ofrecía un centro de gravedad aún más bajo, así como mejoras en la rigidez torsional y flexural, del 47 y el 22%, respectivamente. Además de unos frenos con discos más grandes, en la mayoría de los mercados el equipamiento de seguridad de serie se mejoró con airbags laterales y control de estabilidad (DSC). El nuevo modelo causó revuelo inmediatamente y fue nombrado Coche del Año en Japón en 2005-2006.





**MAZDA MX-5
ROADSTER COUPÉ**

Solo un año después, en respuesta a la demanda del mercado, Mazda introdujo una versión del Mazda MX-5 dotada de techo rígido retráctil de apertura eléctrica. Y no hablamos de cualquier capota rígida eléctrica, sino de una que se plegaba en tan solo 12 segundos –la más rápida del mercado– y que se recogía detrás de los asientos sin restar capacidad al maletero.

Una nueva versión de 2009 optimizó la aerodinámica y afinó la dirección, además de introducir algunas mejoras en la gama de motores. El motor de 2 litros ganó en

aceleración y, simultáneamente, redujo su consumo de combustible entre un 4 y un 7%, dependiendo del tipo de cambio. También se modificaron los desarrollos del cambio del motor de 1,8 litros, para mejorar sus consumos. Y, por primera vez en Europa, se lanzó al mercado una versión automática de seis velocidades con motor de 2 litros, con levas de cambio en el volante que permitían conducirlo también en modo secuencial. En 2012 se siguieron haciendo cambios en el diseño, que aportaron una apariencia más agresiva y un interior actualizado. Por último se añadió un sistema de seguridad activa en el capó para proteger mejor a los peatones en caso de colisión.

Después de 25 años, las cifras de ventas se acercan a la marca de 1 millón de unidades. El deportivo más vendido de todos los tiempos sigue afianzando su lugar en

la historia y poniendo sonrisas en el rostro de los conductores. El Mazda MX-5 es, sin ninguna duda, una leyenda. Una leyenda que continúa.





4 RESUMEN DE MODELOS PRESENTES EN GINEBRA



MAZDA3

Diseño KODO - Alma del movimiento y tecnología SKYACTIV. Estamos ante la tercera manifestación de una combinación que ha obtenido numerosos reconocimientos, en un coche que interacciona con el conductor en distintos niveles. El nuevo Mazda3 es una combinación imbatible de prestaciones, eficiencia y funcionalidad, con una propuesta tan segura y práctica como seductora a la vista. Su diseño KODO, perfectamente adaptado a la agilidad de un compacto, atrapa los sentidos. Y su innovadora tecnología SKYACTIV, que incluye un nuevo motor de gasolina SKYACTIV-G de 1,5 litros, supera todas las expectativas. El nuevo Mazda3 también ha servido para introducir el innovador concepto de interior de la marca, imbuido de un confort ergonómico que no se entiende si uno no lo prueba. También es el primer Mazda con MZD Connect, un sistema que introduce en el vehículo la conectividad y la comodidad del smartphone de forma segura y práctica. Y también la nueva pantalla Head Up Display de la marca, todo en un modelo accesible al cliente del segmento C. Aunque todavía se está introduciendo en el Viejo Continente, ya ha recibido de numerosos premios y es finalista al Coche del Año en Europa.



MAZDA6

Desde el primer instante, la nueva generación del modelo de referencia de Mazda, que ya ha recibido numerosos premios de Coche del Año, es una invitación a conducirlo. Mazda ha combinado un diseño muy premiado con una funcionalidad intuitiva y una respuesta excepcional, en un coche creado para ser una prolongación

de su conductor, en total armonía con la carretera. Y con un atractivo emocional que coloca al Mazda6 a la altura de otros coches con precios muy superiores. Tiene un diseño ligero y está equipado con las ultraeficientes cadenas cinemáticas SKYACTIV. Además, es el primer Mazda que cuenta con el freno regenerativo i-ELOOP. Su consumo de combustible figura entre los mejores de su clase y su respuesta, lineal y predecible, es extraordinaria. El interior es espacioso y ergonómico. Resulta cómodo y funcional en cualquier desplazamiento, y la avanzada tecnología de información y entretenimiento del habitáculo se maneja de forma cómoda. Si le añadimos sus innovadoras tecnologías de seguridad activa y pasiva, el resultado es un equipamiento con el que solo pueden soñar la mayoría de los modelos de tamaño medio disponibles en Europa.



MAZDA CX-5

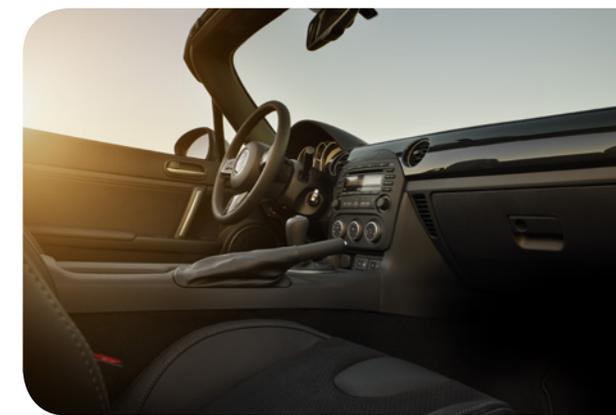
Se conduce mejor que la mayoría de los coches, es tan seguro como un camión y ofrece toda la diversión al volante que se espera de Mazda. El primer SUV compacto de la marca sorprendió al mundo cuando se presentó a principios de 2012. Su éxito superó incluso las previsiones de Mazda, que tuvo que incrementar la capacidad de producción dos veces en los primeros 18 meses, primero un 25% y después otro 20%, para responder a la fuerte demanda del mercado. El Mazda CX-5 fue el primer modelo de la nueva generación de Mazda, con el que se introdujo la tecnología SKYACTIV y el diseño KODO - Alma del movimiento. Inmediatamente se convirtió en objeto del deseo entre los clientes y los medios de comunicación de todo el mundo. Los premios no tardaron en llegar y no han dejado de hacerlo desde entonces. ¿Sorprendente?





Mazda MX-5

Es una leyenda. Es el clásico moderno que ha dado nueva vida a uno de los segmentos más ilustres del mercado. Y todavía está en plena forma, después de 25 años y casi 1 millón de unidades vendidas. Aunque se sigue pareciendo a la versión primigenia, el Mazda MX-5 actual está a años luz del modelo original. El Mazda MX-5 actual cuenta con elementos tales como el sistema de seguridad activa del capó que protege a los peatones o la capota rígida retráctil, que se cierra en apenas 12 segundos. Eso sí, Mazda nunca ha modificado la fórmula ganadora que convirtió al Mazda MX-5 en la leyenda que es. Es decir, la de un deportivo ligero y asequible, fiable y, sobre todo, divertido de conducir, con su cambio de marchas corto patentado, su dirección precisa y el placer al volante que le da su configuración de tracción trasera y motor delantero. ¿Qué otros modelos batan cada día su propio récord mundial?





Mazda EN 2013

*UN AÑO LLENO DE
ACONTECIMIENTOS*

Otro año y otro Salón del Automóvil de Ginebra. Entre medias, han ocurrido muchas cosas en Mazda: ha sido otro año de romper con lo establecido para hacer las cosas mejor. Estos son algunos de los hitos más destacados.



ENERO DE 2014

- Mazda ha sido el fabricante de automóviles que ha experimentado el mayor crecimiento en Europa durante el conjunto de 2013, con un 18,7% de crecimiento interanual en ventas de turismos, en un mercado que cayó de forma generalizada por sexto año consecutivo. Con ello, Mazda vio crecer su cuota de mercado desde el 1% al 1,2%.
- Inicio de la producción en la planta MMVO (Mazda de México Vehicle Operation) de Salamanca, México. El primer modelo que salió de la línea de producción fue un Mazda3 SportSedan destinado al mercado estadounidense. En el futuro, la planta mexicana fabricará el Mazda2 y un subcompacto de Toyota. También está programada la puesta en marcha de una planta de motores el próximo mes de octubre.

DICIEMBRE DE 2013

- El nuevo Mazda3 es elegido finalista al Coche del Año 2014, el premio automovilístico más codiciado y de más tradición en Europa. El ganador se anuncia en la presente edición del Salón del Automóvil de Ginebra.

NOVIEMBRE DE 2013

- Euro NCAP otorga cinco estrellas al nuevo Mazda3, lo que le convierte en el compacto más seguro probado por este organismo independiente en 2013.
- Mazda presenta el Mazda3 SKYACTIV-Hybrid en el Salón del Automóvil de Tokio, junto con un concept de Mazda3 que utiliza gas natural comprimido como combustible. Comienzan las ventas del Mazda3 SportSedan híbrido en Japón.

OCTUBRE DE 2013

- Fos resultados del primer semestre del año fiscal que termina en 2014 muestran un gran aumento en los beneficios netos y de explotación, acompañados de un crecimiento del 3% en las ventas mundiales, hasta las 631.000 unidades.
- Mazda cierra la temporada ganando nueve carreras consecutivas con sus Mazda6 SKYACTIV-D y se alza con la victoria en el Campeonato de Fabricantes Grand-Am GX. Mazda se convierte en el primer equipo de la historia en ganar una competición Grand-Am con un motor diésel.



- Mazda patrocina la XIII Cumbre Mundial de Galardonados con el Premio Nobel de la Paz, que reúne a ganadores de este premio con líderes mundiales y organizaciones de todo el mundo con el fin de promover la paz. Además de proporcionar una flota de vehículos como Socio Principal automovilístico exclusivo, Mazda también organizó el premio "Make Things Better", un certamen dirigido a los jóvenes líderes del futuro.
- El nuevo Mazda3, en versión SportSedan y 5 puertas, se pone a la venta en varios países europeos, entre ellos España. La fuerte demanda inicial augura el éxito de la nueva generación del modelo más vendido de Mazda.





SEPTIEMBRE DE 2013

■ Mazda anuncia el comienzo de las pruebas de su "Mazda Atenza ASV-5" Advanced Safety Vehicle (Mazda6) en vías públicas de Hiroshima. Entre otras cosas, esta berlina con equipamiento especial cuenta con un sistema revolucionario y pionero que permite la comunicación bidireccional entre el automóvil y los tranvías.

■ La nueva generación del Mazda6 recibe una calificación cinco estrellas en las pruebas Euro NCAP. Una combinación ganadora de seguridad activa y pasiva lo convierte en el cuarto Mazda que, hasta la fecha, consigue la máxima puntuación.

AGOSTO DE 2013

■ El extraordinario aumento de la demanda lleva a Mazda a elevar un 25% la producción de motores SKYACTIV en su planta de Hiroshima, hasta 1 millón de unidades anuales para finales del 2014. Mazda también decide invertir 120 millones de dólares en una planta de motores para sus nuevas instalaciones de producción en México. El inicio de la fabricación de motores en México está previsto para octubre de 2014.

JULIO DE 2013

■ Un Mazda6 SKYACTIV diésel gana el Grand-Am Brickyard Grand Prix en Indianápolis en la clase GX y se convierte en el primer diésel que gana en este legendario circuito. Supone la quinta victoria consecutiva de la temporada y coloca al equipo Mazda en primer lugar, por delante de Porsche, en el Campeonato de Fabricantes GX, después de disputar 8 de las 12 carreras.

■ Banderazo de salida del Mazda Challenger Tour: ocho unidades del nuevo Mazda3 de 5 puertas parten desde Japón en barco rumbo a Vladivostok, en Rusia. Vladivostok es el puerto ruso más importante en el Pacífico y el punto de inicio en tierra de una prueba de conducción intercontinental de 15.000 km, en la que se atraviesan nueve husos horarios y que termina en Frankfurt en septiembre, coincidiendo con la celebración del Salón del Automóvil de Frankfurt 2013.

El convoy debe superar toda clase de obstáculos; por ejemplo, carreteras en condiciones impredecibles y en ocasiones intransitables. Durante el recorrido demuestran su extraordinaria calidad de fabricación, su fiabilidad y su

diversión al volante. También llaman la atención por dondequiera que pasan.

■ En respuesta a la creciente popularidad de sus modelos SKYACTIV, Mazda anuncia sus planes de aumentar casi

un 50% la producción de la transmisión automática SKYACTIV-Drive y la transmisión manual SKYACTIV-MT en su planta de Hofu, en Japón, hasta 1,14 millones de unidades.



JUNIO DE 2013

- El nuevo Mazda3 hace su debut mundial en eventos de presentación celebrados simultáneamente en cinco ciudades de todo el mundo, un día después de que se cumpla el décimo aniversario del primer Mazda3 que salió de la línea de producción en Japón.
- Mazda adquiere unas instalaciones de chapa y pintura situadas en la misma zona que la planta de ensamblaje de vehículos que construye actualmente en el noroeste de Malasia. La empresa tiene planes de aumentar la producción local anual hasta aproximadamente 20.000 vehículos.
- Masamichi Kogai (59 años) se convierte en el nuevo Presidente de Mazda Motor Corporation, sucediendo en el puesto a Takashi Yamanouchi, que permanece como Presidente del Consejo.



ABRIL DE 2013

- Mazda hace público un beneficio neto global de 286 millones de euros* en el año fiscal 2013, que termina el 31

* 34.300 millones de yenes al cambio de ¥120 = €1, tipo de cambio existente a 31 de marzo de 2013.



de marzo. Estos resultados contrastan con las pérdidas del año anterior e invierten la tendencia. La empresa prevé duplicar sus beneficios durante el nuevo año fiscal, aumentando las ventas de unidades un 8% a escala mundial y un 17% en Europa.

- Mazda participa en la Semana del Diseño de Milán. Prepara un recinto especial, denominado Mazda Contemporary Space en el que presenta la silla KODO, el nuevo Mazda6 y otros elementos con las temáticas de "movimiento" y "alma del movimiento".

MARZO DE 2013

- Un jurado formado por 66 periodistas del motor de todo el mundo elige al Mazda6 como uno de los tres finalistas del World Car Design of the Year. Los otros dos son el Aston Martin Vanquish y el Jaguar F-Type.



ENERO DE 2013

- Lanzamiento europeo del nuevo Mazda6 en versiones Sedán y Wagon: es el segundo modelo de Mazda que monta toda la tecnología SKYACTIV y que incorpora el diseño KODO - Alma del movimiento.
- Los motores diésel limpios SKYACTIV-D alcanzan una popularidad sin precedentes en Japón, donde el 80% de las ventas de Mazda CX-5 llevan motorización SKYACTIV-D de 2.2 litros. El Mazda CX-5 fue también el SUV más vendido en Japón en 2012.
- Mazda decide construir una nueva fábrica de transmisiones en Tailandia, en respuesta a la fuerte demanda de sus modelos SKYACTIV. La producción anual será de 400.000 unidades, cuando la fábrica comience a funcionar en el año fiscal 2015.

- Mazda llega a un acuerdo para fabricar un descapotable biplaza para el Grupo Fiat en su planta de Hiroshima a partir de 2015. Este deportivo, que llevará la marca de Alfa Romeo, estará basado en la arquitectura de la próxima generación del Mazda MX-5; no obstante, ambos modelos no compartirán las mismas cadenas cinemáticas.



Mazda MOTOR CORPORATION

DATOS Y CIFRAS

Año fiscal con cierre el 31 de marzo de 2013

Sede central	3-1 Shinchi, Fuchu-cho, Aki-gun, Hiroshima 730-8670, Japón
Constitución	Toyo Cork Kogyo fue fundada en 1920 en Hiroshima; producción del primer vehículo Mazda (de tres ruedas) en 1931; rebautizada como Mazda Motor Corporation en 1984
Presidente del Consejo, Presidente y Consejero Delegado:	Masamichi Kogai
Capital	258.960 millones de yenes (datos de 25 de junio de 2013)
Cotiza en	Bolsa de Tokio
Plantilla	37.745 personas en todo el mundo

- Plantas de producción y capacidades
- Hiroshima y Hofu, Japón, 996.000 unidades/año; turismos y vehículos comerciales
 - Ujina, Japón, 514.800 unidades/año; turismos y vehículos comerciales
 - Hofu, Japón, 481.200 unidades/año, turismos (Mazda ensambla sus automóviles y camiones en 13 plantas, repartidas por 11 países y regiones de todo el mundo)

- Centros de I+D
- Hiroshima, Japón
 - Yokohama, Japón
 - Irvine, California, EE.UU.
 - Flat Rock, Michigan, EE.UU.
 - Oberursel, Alemania
 - Shanghái, China

Producción de vehículos* 879.000 unidades (plantas japonesas)

Volumen total de ventas* 1.053.262 unidades, aproximadamente (225.683 en Japón / 827.579 fuera de Japón)

Ventas netas* 2.205.270.000.000 ¥
18.400 mill. €**

Beneficio operativo* 53.936.000.000 ¥
449,5 mill. €**

Beneficio neto*: 34.304.000.000 ¥
285,9 mill. €**

Presencia mundial Exportaciones a aprox. 100 países y regiones de todo el mundo

Sede europea
Mazda Motor Europe GmbH
Hitdorfer Str. 73
51371 Leverkusen, Germany

Sede estadounidense
Mazda Motor of America Inc.
(Mazda North American Operations)
7755 Irvine Centre Drive
Irvine, CA 92618-2922, Etats-Unis

* Año fiscal comprendido entre abril de 2012 y marzo de 2013. A no ser que se indique lo contrario, los datos corresponden al año natural.

** Al cambio de 120 yen por euro (tipo de cambio existente el 31 de marzo de 2013)



CONTACTOS

MAZDA MOTOR 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
☎ +375 172 18 9982



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

☎ +420 233 029 320
☎ +420 233 029 399



Dinamarca

Mazda Motor Danmark
www.mazda-press.dk

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 26 31 88 37
☎ +45 43 25 21 01



Islas Feroe

Mazda Motor Danmark

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 26 31 88 37
☎ +45 43 25 21 01



Finlandia

Inchcape Motors Finland Oy

Juhani Eräntö
✉ juhani.eranto@inchcape.fi

☎ +358 207 704 330
☎ +358 207 704 307



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



Grecia

ELMA S. A.

Mitsi Leontaritou
✉ leon@cortessisgroup.gr

☎ +302 105 156 033
☎ +302 105 156 095



Hungría

Mazda Motor Hungary KFT
www.mazda-press.hu

Eszter Burovinc
✉ burovinc@mazda.hu

☎ +36 1 464 5005
☎ +36 1 464 5001



Islandia

Mazda Motor Danmark

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 26 31 88 37
☎ +45 43 25 21 01



Italia

Mazda Motor Italia S.p.A
www.mazda-press.it

Mariù 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.

Stefan Deguara
✉ sdeguara@gasan.com
☎ +356 21 442-030
☎ +356 21 442-007

 **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 66 81 87-86

 **Polonia**
Mazda Motor Poland
www.mazda-press.pl

Magdalena Weglewska
✉ mweglewska@mazdaeur.com
☎ +48 22 318 1980
☎ +48 22 318 1970

 **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

Tony Howarth
✉ thowarth@mazdaeur.com
☎ +353 1 233 4730
☎ +353 1 233 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
☎ +420 233 029 320
☎ +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 81
☎ +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

Olga Parimskaya
✉ parimskaya@auto-intl.kiev.ua
☎ +38 0 44 230-1597
☎ +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 1 322 622 700

 Mazda Central and South East Europe
Albania, Bosnia, Macedonia, Montenegro, Serbia
Robert Špiranec
✉ spiranec@mazda.hr

☎ +385 1 6060 259
☎ +385 1 6040 746

 **Bulgaria, Moldavia, Rumanía**
Eszter Burovinc
✉ burovinc@mazda.hu

☎ +36 1 464 5005
☎ +36 1 464 5001

zoom-zoom
zoom-zoom