

Salón del Automóvil de Ginebra 2008

- | | |
|---------|--|
| 4 - 5 | 1. Sumario
Novedades de Mazda en Ginebra |
| 6 - 25 | 2. Nuevo Mazda2 de tres puertas
Deportivo y más competitivo |
| 26 - 31 | 3. Concept Mazda Taiki
A la caza del viento |
| 32 - 39 | 4. Mazda5 Hydrogen RE Hybrid
El monovolumen ecológico |
| 40 - 49 | 5. Tecnologías medioambientales y de seguridad de Mazda
Más limpias y seguras |
| 50 - 75 | 6. Mazda6: versiones station wagon, 5 puertas y diésel
La gama se completa |
| 76 - 79 | 7. Mazda Motor Corporation
Datos y cifras |
| 80 - 83 | 8. Contactos
Mazda Motor Europe |

Este dossier se puede descargar desde
la web de prensa de Mazda Motor Europe GmbH
www.mazda-press.com
y desde el portal español
www.mazda-press-spain.com

1. Sumario

Novedades de Mazda en Ginebra

Mazda llega a Ginebra 2008 después de cerrar uno de sus mejores ejercicios en Europa. En 2007, Mazda Motor Europe comercializó 311.200 unidades, lo que representa un incremento del 2,0 por ciento con respecto a los resultados casi récord del año 2006, y el mayor volumen de comercialización de los últimos 16 años. Todo está preparado para que Mazda continúe con esta tendencia alcista durante este año, y para ello comienza la temporada de salones con la presentación mundial del nuevo Mazda2 de tres puertas. Este modelo compartirá protagonismo en el stand con otros modelos, como el nuevo y emocionante concept Mazda Taiki, el Mazda5 Hydrogen Hybrid, así como con una gran cantidad de novedades tecnológicas en materia de seguridad y medio ambiente. Todo ello sin olvidar las nuevas versiones de cinco puertas, station wagon y diésel del nuevo Mazda6.

2. Nuevo Mazda2 de tres puertas

Deportivo y más competitivo

De un vistazo

Exterior

- Versión de tres puertas con un nuevo diseño de las ventanillas laterales traseras para darle un carácter más deportivo
- Coeficiente aerodinámico de tan sólo 0,31 y un coeficiente de sustentación (CLF) de 0,02, que contribuyen a reducir el consumo de combustible
- Paquete Sports Appearance (de serie en el acabado Sportive) formado por un paragolpes delantero especial, estribos laterales y el alerón trasero de techo

Cadena cinemática

- MZR gasolina de 1,5 litros, con una potencia máxima de 76 kW/ 103 CV a 6.000 rpm y un par máximo de 137 Nm a 4.000 rpm
- El MZR de 1,5 litros tan sólo consume 5,9 litros a los 100 km (ciclo combinado) y emite únicamente 140 g/km de CO₂
- Versión MZR de 1,3 litros que desarrolla 55 kW/75 CV de potencia máxima a 6.000 rpm y un par máximo de 121 Nm a 3.500 rpm
- Versión MZR de 1,3 litros de alta potencia, que desarrolla 63 kW/ 86 CV a 6.000 rpm y tiene un par máximo de 122 Nm a 3.500 rpm
- Ambas versiones del motor MZR de gasolina de 1,3 litros consumen tan sólo 5,4 litros a los 100 km (consumo combinado) y emiten únicamente 129 g/km de CO₂

- Motor CRTD turbodiésel common-rail de 1,4 litros, con una potencia máxima de 50 kW/68 CV a 4.000 rpm y 160 Nm de par a 2.000 rpm para ofrecer la máxima diversión al volante
- El motor CRTD de 1,4 litros consume 4,3 litros a los 100 km (consumo combinado) y emite únicamente 114 g/km de CO₂
- Transmisión manual de cinco velocidades de serie en todos los motores

Funcionalidad, equipamiento y confort

- Asiento del copiloto con función de acceso interior: se desliza hacia delante para ofrecer la máxima apertura y facilitar el acceso a las plazas traseras, y vuelve a su posición original
- Sistema de sonido con reproductor de CD MP3 y toma eléctrica auxiliar para poder conectar un dispositivo MP3 directamente al sistema de audio del vehículo
- Tres niveles de equipamiento en España

Chasis y seguridad

- Suspensión delantera tipo McPherson y suspensión trasera de barras de torsión para proporcionar una conducción ágil y confort durante la marcha
- Dirección asistida eléctrica con un diámetro de giro de tan sólo 9,8 metros para proporcionar al conductor una maniobrabilidad extraordinaria en ciudad
- El Mazda2 de cinco puertas obtuvo una puntuación de cinco estrellas en protección de ocupantes adultos en las últimas pruebas de choque Euro NCAP
- ABS, EBD y asistencia a la frenada de serie en todas las versiones. Seis airbags (de serie en los acabados Active+ y Sportive) y DSC (opcional en Active+ y de serie en Sportive)



Nuevo Mazda2 de tres puertas: deportivo y más competitivo

Una de las claves del constante crecimiento registrado por Mazda, tanto en Europa como en el resto del mundo, es su estrategia de ampliación de la gama con vehículos atractivos, capaces de llamar la atención de un grupo cada vez mayor de clientes. En menos de dos años, Mazda ha incorporado a su gama de vehículos varios modelos totalmente nuevos, como el modelo de altas prestaciones Mazda3 MPS, el MX-5 Roadster Coupe con capota rígida de apertura eléctrica y el CX-7, todocamino deportivo de Mazda. Esta estrategia continúa en Ginebra 2008 con la presentación internacional de la primera versión de tres puertas del Mazda2.

El Mazda2 fue lanzado en octubre de 2007 como el primer representante de una nueva generación de vehículos Mazda y de inmediato tuvo una gran acogida entre el público europeo (hasta enero de 2008, se han comercializado más de 18.000 unidades). En diciembre del año pasado, el Mazda2 de cinco puertas obtuvo la calificación de cinco estrellas en protección de ocupantes adultos en las pruebas de choque Euro NCAP.

Además, ha recibido un gran número de galardones, entre ellos, el de Coche del Año en Austria, Bélgica, Croacia y Dinamarca. Ahora, la popularidad del Mazda2 va a aumentar con la llegada de este nuevo modelo de tres puertas, que conserva las características que hicieron acreedora de dichos premios a la versión de cinco puertas, pero que a la vez es más deportivo y ofrece un precio más competitivo.



Diseño: deportividad acentuada

El diseño exterior del nuevo Mazda2 de tres puertas se basa en el de cinco puertas; es decir, una línea atlética capaz de transmitir sensación de movimiento gracias a una articulación única de los paneles de la carrocería y a sus dimensiones compactas. No obstante, se han modificado ciertos detalles para acentuar la deportividad. Las ventanas laterales traseras presentan un diseño especial que, combinado con la línea de la cintura ascendente y la forma de cuña características del Mazda2, ayuda a potenciar la idea de diversión al volante. De



aspecto joven y dinámico, el diseño comunica al cliente una sensación de "fuerza controlada". Para ello, se ha combinado la belleza formal con los más altos niveles de calidad constructiva utilizados hasta ahora por Mazda en un vehículo del segmento B. Además de ser atractivo, este diseño es un 4 por ciento más aerodinámico que el del Mazda2 anterior: el vehículo presenta un coeficiente aerodinámico (Cx) de tan sólo 0,31 y un coeficiente de sustentación (CLF) de 0,02, gracias a lo cual se reducen los consumos y los costes operativos, algo importante para los clientes jóvenes que adquieren su primer vehículo. Mazda ofrece a sus clientes con gustos deportivos el paquete Sports Appearance, que incluye un paragolpes delantero con un diseño especial, unos estribos laterales que rebajan visualmente el centro de gravedad del vehículo y el alerón trasero de techo. En cuanto al interior, destacan sobre todo el contraste creado entre el tono oscuro general y los instrumentos en color blanco, los detalles plateados, el volante de tres radios similar al del Mazda MX-5, el panel de instrumentos con embellecedores plateados y la palanca montada en la consola central, todo para crear una apariencia deportiva y de alta calidad.



Mazda2 de tres puertas exhibido en Ginebra 2008

El Mazda2 de tres puertas exhibido en Ginebra

En el Salón del Automóvil de Ginebra de este año, Mazda ha reservado un lugar destacado al Mazda2 de tres puertas, creado especialmente para esta edición y en el que se ha resaltado la deportividad. Así, en el exterior, el modelo está pintado de un color rojo mica extremadamente llamativo, en el mismo tono que el utilizado en el concept Ryuga presentado en el Salón del Automóvil de Detroit en 2007, y está equipado con el paquete Sports Appearance de la gama general, pero potenciado con una suspensión rebajada y un mayor ancho de vía, faros tipo proyector y unas llantas de color especiales de 16 pulgadas.

El tema deportivo continúa en el interior con los asientos Recaro® de dos tonos, negro y rojo deportivo, y costuras rojas en el volante de cuero con un embellecedor pintado. El cuadro de instrumentos incorpora embellecedores y



el guarnecido de las puertas presenta inserciones de cuero y paneles con una pintura especial.



Confort, funcionalidad y equipamiento

Al igual que la versión de cinco puertas, el nuevo Mazda2 de tres puertas está dotado de un amplio espacio interior, a pesar de su diseño exterior compacto y dinámico. Además, esta nueva versión incluye una práctica función de acceso interior, mediante la cual el asiento del acompañante se pliega y se desliza hacia delante para facilitar el paso a las plazas traseras. El hueco de acceso creado mediante este sistema es uno de los más amplios del segmento. Finalmente, el asiento vuelve a su posición original. Una vez dentro, los ocupantes se encuentran en un espacio amplio y cómodo. Una distancia entre ejes relativamente grande (2.490 mm), un diseño innovador de la parte frontal del techo, así como la reducción del grosor del revestimiento del techo y de la altura de la línea de la cadera en las plazas traseras son elementos que se combinan para ofrecer a los ocupantes, tanto de las plazas delanteras como traseras, un amplio espacio para la piernas, la cabeza, los hombros. El asiento del conductor cuenta con ajustes en altura (hasta 55 mm) y longitudinal (hasta 250 mm). Esto, unido a la regulación en altura del volante y a la palanca de cambios montada en la consola central, ha permitido crear un puesto de conducción de sensación deportiva y envolvente, apto para casi todo tipo de conductores, sea cual sea su altura y compleción.



La palanca de cambios del nuevo Mazda2, situada en posición elevada, deja libre un espacio entre los asientos delanteros que ha sido aprovechado para introducir una consola en el suelo dotada de los siguientes elementos: un posavasos en la parte delantera y una bandeja en la parte trasera, así como una toma auxiliar para conectar un reproductor de MP3 directamente al sistema de sonido del vehículo (de serie en todas las versiones) y una toma de 12 voltios para enchufar o cargar aparatos eléctricos. El vehículo está equipado con otros espacios de almacenamiento de gran utilidad, entre ellos una bandeja para revistas en la guantera, bolsillos laterales en las puertas delanteras con capacidad para almacenar una botella de medio litro y un mapa de tamaño A4, y tres compartimentos en el salpicadero para guardar objetos más pequeños. En cuanto a la capacidad de carga, es la misma que en la versión de cinco puertas. Con los asientos en posición normal, el maletero presenta 250 litros de capacidad y puede almacenar dos maletas o un carrito infantil, mientras que con los asientos plegados (funcionalidad 60/40 de serie excepto en el acabado Active), la capacidad de carga se amplía hasta los 787 litros.



El Mazda2 de tres puertas estará disponible en tres niveles de equipamiento con una amplia lista de elementos especialmente destinados a los conductores jóvenes y con ganas de divertirse. La versión de acceso, denominada Active, incluye, entre otros, aire acondicionado, cierre centralizado con mando a distancia, doble airbag delantero, dirección asistida eléctrica o ABS. El siguiente acabado, el Active+, añade al equipamiento anterior climatizador, seis airbags, ordenador de a bordo, retrovisores exteriores plegables o sistema de audio con 6 altavoces y mandos en el volante, entre otros. Por último, el acabado Sportive ofrece de serie DSC y control de tracción, faros antiniebla, kit deportivo (que incluye paragolpes deportivos, faldones laterales, spoiler trasero y escape), mando inteligente y arranque sin llave, sensores de lluvia y luces, y llantas de aleación de 16 pulgadas.

Cadenas cinemáticas: bajo consumo y emisiones reducidas de CO₂

El Mazda2 de tres puertas monta los mismos motores de gasolina que la versión de cinco puertas, unos motores ágiles y de respuesta precisa, pero con unos consumos reducidos y unas emisiones de CO₂ mucho menores que antes. El motor básico es un MZR de 1,3 litros con sincronización secuencial de válvulas y está disponible en dos niveles de potencia: una de 55 kW/75 CV y otra de 63 kW/86 CV. El consumo en ambos casos es de tan sólo 5,4 litros a los 100 km y las emisiones se reducen a 129 g/km de CO₂. También hay disponible un motor de gasolina más grande, un MZR de 1,5 litros, con una potencia de 76 kW/103 CV, un consumo de 5,9 litros a los 100 km y unas emisiones de 140 g/km de CO₂. Asimismo, el nuevo

Mazda2 puede montar un motor CRTD turbodiésel common-rail de 1,4 litros, especialmente destinado al mercado europeo, que también presenta un consumo muy ajustado y emisiones reducidas. Esta mecánica desarrolla 50 kW/68 CV de potencia máxima a 4.000 rpm y 160 Nm de par a 2.000 rpm para ofrecer una aceleración ágil y una conducción divertida. Además, sólo emite 114 g/km de CO₂ y el consumo se reduce a 4,3 litros a los 100 km (consumo combinado), ofreciendo así unos bajos costes de funcionamiento, un criterio vital para los clientes del segmento B. Todos los motores incorporan la transmisión manual de cinco velocidades de Mazda, que ahora presenta una relaciones de cambio entre un 3 y un 10 por ciento más largas que la versión anterior para reducir el consumo.



Chasis y seguridad: ligereza y seguridad cinco estrellas Euro NCAP

La carrocería del nuevo Mazda2, tanto en la versión de tres como de cinco puertas, es casi 100 kg más ligera que antes. Al mantener el peso del vehículo por debajo del umbral de los 1.000 kg, Mazda va a contracorriente de las tendencias imperantes entre los fabricantes de automóviles, que cada vez aumentan más el peso de sus vehículos. Esta sorprendente reducción de peso se ha logrado gracias a dos factores: por un lado y principalmente, varias soluciones de ingeniería, entre las que destacan el empleo de grandes cantidades de aceros ligeros de alta resistencia y reducciones de peso hasta en los lugares más insospechados; por otro, la reducción de las dimensiones del vehículo. El resultado de estas medidas es un vehículo ágil, con un consumo reducido de combustible y menores costes de funcionamiento.

Además de la reducción de peso, gracias al uso de acero de alta resistencia, el nuevo Mazda2 es uno de los vehículos más seguros del segmento B. Como prueba de ello, basta recordar que la versión de cinco puertas consiguió una calificación de cinco estrellas, la máxima posible, en las pruebas Euro NCAP, con 34 puntos en protección a ocupantes adultos. Asimismo, obtuvo una puntuación excelente en cuanto a protección infantil: con 37 puntos y cuatro estrellas, el Mazda2 es uno de los pocos subcompactos que presenta este nivel de protección para niños. Por último, en la categoría de seguridad para los peatones, recibió 18 puntos y una calificación de dos estrellas. La estructura del Mazda2 de tres puertas ha sido reforzada en el pilar B y en las puertas, incluyendo barras específicas de protección de impactos laterales. El excepcional equipamiento

en materia de seguridad pasiva del Mazda2 de tres puertas incluye seis airbags (de serie en los acabados Active+ y Sportive), ABS, distribución electrónica de la frenada (EBD), asistencia a la frenada (de serie en todas las versiones) y DSC (opcional en Active+ y de serie en Sportive). Además, la línea de la cintura se ha rebajado 40 mm y los retrovisores laterales están ubicados más abajo para ofrecer una mejor visibilidad.



Datos técnicos

Mazda2 de tres puertas

Tipo de carrocería		Monocasco
Puertas		2 delanteras
Portón trasero		
Asientos		2 delanteros 3 traseros tipo banco, con secciones 60/40 (en acabados Active+ y Sportive)
Coefficiente aerodinámico	Cx	0,31
Superficie de la sección transversal	m ²	2,11
Dimensiones del maletero		
Volumen con todas las plazas utilizables (VDA)	l	250
Volumen con la 2ª fila abatida (del suelo al techo) (VDA)	l	787
Anchura máxima del maletero	mm	1.100
Distancia entre los pasos de rueda traseros	mm	1.000
Suelo de carga hasta la 2ª fila (longitud de la zona de carga)	mm	674
Suelo de carga hasta la 1ª fila	mm	1.321

Mazda2 de tres puertas		
Dimensiones		
Exterior		
Longitud total con /sin el soporte de la placa de matrícula*	mm	3.900 / 3.885
Anchura total	mm	1.695
Anchura entre los retrovisores	mm	1.958
Altura total	mm	1.475
Distancia entre ejes	mm	2.490
Ancho de vía delantero/trasero	mm	1.475/1.465 (para 14" / 15") 1.465/1.455 (para 16")
Altura desde el suelo	mm	150
Interior		
Espacio para la cabeza delantero/trasero	mm	1.004/959
Espacio para los hombros delantero/trasero	mm	1.340/1.275
Espacio para las piernas delantero/trasero	mm	1.068/883

* Paquete Sports Appearance:

+ 5 mm con el soporte de la placa de matrícula

+ 10 mm sin el soporte de la placa de matrícula



Datos técnicos. Mazda2 de tres puertas gasolina

		1,3 litros 75 CV	MZR de 1,3 litros 86 CV	1,5 litros 103 CV
Tipo de motor		DOHC, 4 cilindros en línea y 16 válvulas	DOHC, 4 cilindros en línea y 16 válvulas	DOHC, 4 cilindros en línea y 16 válvulas
Cilindrada	cm ³	1.349	1.349	1.498
Diámetro x carrera	mm	74,0 x 78,4	74,0 x 78,4	78,0 x 78,4
Válvulas		4 por cilindro	4 por cilindro	4 por cilindro
Accionamiento del árbol de levas		Por cadena	Por cadena	Por cadena
Sistema de inyección de combustible		Inyección electrónica del combustible	Inyección electrónica del combustible	Inyección electrónica del combustible
Relación de compresión		10,0 : 1	10,0 : 1	10,0 : 1
Sistema de control de emisiones		Catalizador de 3 vías	Catalizador de 3 vías	Catalizador de 3 vías
Potencia máxima	kW/CV	55/75 a 6.000 rpm	63/86 a 6.000 rpm	76/103 a 6.000 rpm
Par máximo	Nm	121 a 3.500 rpm	122 a 3.500 rpm	137 a 4.000 rpm
Tipo de combustible		95 RON, sin plomo	95 RON, sin plomo	95 RON, sin plomo
Capacidad del depósito de combustible	litros	42,8	42,8	42,8
Batería		55D23L/12 V	55D23L/12 V	55D23L/12 V
Transmisión		Cambio manual 5 velocidades	Cambio manual 5 velocidades	Cambio manual 5 velocidades
Cadena cinemática		Motor delantero, en posición transversal, tracción delantera		
Desmultiplicación				
1ª		3,416	3,416	3,416
2ª		1,842	1,842	1,842
3ª		1,290	1,290	1,290
4ª		0,972	0,972	0,972
5ª		0,775	0,775	0,775
6ª		-	-	-
Marcha atrás		3,214	3,214	3,214
Relación final		3,850	3,850	4,105

Datos técnicos. Mazda2 de tres puertas gasolina

		1,3 litros 75 CV	MZR de 1,3 litros 86 CV	1,5 litros 103 CV
Suspensión y ruedas				
Suspensión delantera		McPherson independiente	McPherson independiente	McPherson independiente
Suspensión trasera		Barra de torsión	Barra de torsión	Barra de torsión
Amortiguadores delanteros		Bitubo	Bitubo	Bitubo
Amortiguadores traseros		Monotubo	Monotubo	Monotubo
Estabilizadores (delanteros)	mm	19	19	19
Tipo / tamaño de neumático		6 J x 14 6 J x 15 6,5 J x 16	6 J x 14 6 J x 15 6,5 J x 16	6 J x 14 6 J x 15 6,5 J x 16
Tipo / tamaño de neumático		175/65 R 14 185/55 R 15 195/45 R 16	175/65 R 14 185/55 R 15 195/45 R 16	175/65 R 14 185/55 R 15 195/45 R 16
Dirección				
Tipo		Dir. asist. eléctrica de cremallera y piñón		
Giros de volante (entre topes)		2,7	2,7	2,7
Radio de giro (entre bordillos)	m	9,8	9,8	9,8
Diámetro de giro (entre muros)	m	10,4	10,4	10,4
Frenos				
Tipo, delanteros		Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Tipo, traseros		De tambor con zapata primaria y secundaria		
Diámetro, delanteros	mm	258	258	258
Diámetro, traseros	mm	200	200	200
Diámetro servofreno de vacío	Pulgadas	9	9	9
Mantenimiento programado		Cada 12 meses / 20.000 km	Cada 12 meses / 20.000 km	Cada 12 meses / 20.000 km



Prestaciones y pesos: Mazda2 de tres puertas gasolina

		1,3 litros 75 CV	MZR de 1,3 litros 86 CV	1,5 litros 103 CV
		Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Prestaciones				
Velocidad máxima	km/h	168	172	188
Aceleración 0-100 km/h*	s	14,0	12,9	10,4
Consumo de combustible				
Urbano**	l/100 km	6,9	6,9	7,6
Extrurbano**	l/100 km	4,6	4,6	4,9
Combinado**	l/100 km	5,4	5,4	5,9
Emissiones de CO ₂ (combinado)	g/km	129	129	140
Categoría de emisiones		Euro IV	Euro IV	Euro IV
Peso y carga útil				
Peso mínimo en orden de marcha	kg	950 / 1.025***	950 / 1.025***	955 / 1.030***
Peso máximo admisible	kg	1.455	1.455	1.455
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	785	790	790
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	750	750	750
Peso máximo remolcable, remolque sin frenos	kg	500	500	500
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	900	900	900
Capacidad máxima de carga del techo	kg	50	50	50

* En las condiciones de prueba de Mazda

** Conforme a la versión más reciente de 80/1268/CEE

*** Conforme a la versión más reciente de 92/21/CEE (con conductor de 75 kg)

Datos técnicos. Mazda2 de tres puertas diésel

		1,4 litros CRTD
Tipo de motor		SOHC, 4 cilindros en línea y 8 válvulas
Cilindrada	cm ³	1.399
Diámetro x carrera	mm	73,7 x 82,0
Válvulas		2 por cilindro
Accionamiento del árbol de levas		Por correa
Sistema de inyección de combustible		Inyección directa common rail
Relación de compresión		18,0 : 1
Sistema de control de emisiones		Catalizador de 3 vías
Potencia máxima	kW/CV	50/68 a 4.000 rpm
Par máximo	Nm	160 a 2.000 rpm
Tipo de combustible		Diésel
Capacidad del depósito de combustible	Litros	42,8
Batería		80D26L/12 V
Transmisión		Cambio manual 5 velocidades
Cadena cinemática		Motor delantero, en posición transversal, tracción
delantera		
Desmultiplicación		
1ª		3,583
2ª		1,925
3ª		1,281
4ª		0,951
5ª		0,756
Marcha atrás		3,620
Relación final		3,370



Datos técnicos. Mazda2 de tres puertas diésel

		1,4 litros CRTD
Suspensión y ruedas		
Suspensión delantera		McPherson independiente
Suspensión trasera		Barra de torsión
Amortiguadores delanteros		Bitubo
Amortiguadores traseros		Monotubo
Estabilizadores (delanteros)	mm	19
Tipo / tamaño de neumático		6 J x 14 6 J x 15 6,5 J x 16
Tipo / tamaño de neumático		175/65 R 14 185/60R14 185/55 R 15 195/45 R 16
Dirección		
Tipo		Dir. asist. eléctrica de cremallera y piñón
Giros de volante (entre topes)		2,7
Radio de giro (entre bordillos)	m	9,80
Diámetro de giro (entre muros)	m	10,4
Frenos		
Tipo, delanteros		Discos ventilados
Tipo, traseros		De tambor con zapata primaria y secundaria
Diámetro, delanteros	mm	258
Diámetro, traseros	mm	200
Diámetro servofreno de vacío	Pulgadas	9
Mantenimiento programado		Cada 12 meses / 20.000 km

Prestaciones y pesos: Mazda2 de tres puertas diésel

		1,4 litros CRTD
		Manual 5 velocidades
Prestaciones		
Velocidad máxima	km/h	162
Aceleración 0-100 km/h*	s	15,5
Consumo de combustible		
Urbano**	l/100 km	5,3
Extraurbano**	l/100 km	3,7
Combinado**	l/100 km	4,3
Emisiones de CO ₂ (combinado)	g/km	114
Categoría de emisiones		Euro IV
Peso y carga útil		
Peso mínimo en orden de marcha	kg	970 / 1.045 ***
Peso máximo admisible	kg	1.490
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	835
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	740
Peso máximo remolcable, remolque sin frenos	kg	500
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	800
Capacidad máxima de carga del techo	kg	50

* En las condiciones de prueba de Mazda

** Conforme a la versión más reciente de 80/1268/CEE

*** Conforme a la versión más reciente de 92/21/CEE (con conductor de 75 kg)



3. Concept Mazda Taiki

A la caza del viento

- Nueva evolución de la “fluidez” de formas del Nagare para reflejar el movimiento del aire
- Diseño extraordinariamente aerodinámico, sustentación nula y motor rotativo de nueva generación para reducir el impacto medioambiental
- Interior vanguardista, con unas formas, materiales e iluminación únicas

Una de las noticias más destacadas del Salón del Automóvil de Ginebra de este año será el debut europeo del Mazda Taiki, el cuarto miembro de la emocionante gama de nuevos concepts de Mazda, que refleja el nuevo concepto de fluidez del Nagare, probablemente uno de los diseños más impresionantes creados por la empresa. Este modelo, que representa una posible generación futura de diseños exteriores deportivos, está equipado con la tecnología de motores rotativos de nueva generación de Mazda. Sus líneas evocan el perfil de una corriente natural de aire y atrapan literalmente el viento.



Exterior Hagoromo

Para reflejar la fluidez de formas del Nagare, el equipo dirigido por el Jefe de diseño del Taiki, Atsuhiko Yamada, quiso crear un diseño que “expresara visualmente el flujo de aire”, y tomó como tema principal los Hagoromo, unas prendas que vestían unas doncellas celestiales de la mitología japonesa, que eran capaces de volar. Para conseguirlo, el equipo no creó solamente varios bocetos de diseño, sino que incluso empapó varios trapos de escayola y los colgó al viento para solidificar el movimiento del aire cuando se seca la escayola. El resultado es una combinación de formas de la carrocería y líneas fluidas integradas en el diseño exterior, que no sólo atrapan visualmente el viento, sino que además minimizan el volumen de la carrocería y hacen que este concept parezca flotar en el aire. Esta sensación queda remarcada por sus ruedas especiales de “diseño fluido”, la iluminación por LED de la parrilla, junto con las ópticas traseras y los intermitentes laterales, que parecen relucir sobre el color de la carrocería, llamado Ozonic Silver, y únicamente se ven al encenderlos, lo que crea la ilusión de que la corriente de aire se transforma en luz.



Una aerodinámica excelente y sustentación nula

El exterior del Mazda Taiki no es simplemente el capricho fantasioso de un diseñador, sino que además es extraordinariamente aerodinámico. El concept es más ancho por delante que por detrás, para poder atravesar el aire como una flecha, y la parte inferior de la carrocería está muy levantada por la parte posterior para reducir el coeficiente aerodinámico de los bajos del vehículo. Además incorpora un exclusivo juego de ruedas traseras, que sobresalen de la carrocería del vehículo y canalizan el aire que circula desde el paragolpes delantero a través de un túnel que discurre entre las ruedas y el paragolpes trasero. Cuando el equipo sometió al concept a una serie de ensayos en el túnel de viento, sus miembros quedaron asombrados por los resultados: el coeficiente aerodinámico era de 0,25 y la sustentación era nula. Estas cualidades, unidas al perfil alargado de cupé del Mazda Taiki, a la tracción trasera de su motor en posición delantera y a su propulsor rotativo de nueva generación (véase el capítulo 5), dan como resultado un concept que, en caso de fabricarse, tendría un reducido consumo de combustible, emitiría un bajo nivel de CO₂ y, pese a ello, ofrecería la experiencia de conducción estimulante que caracteriza a Mazda.



Interior Koinobori

Desde un punto de vista conceptual, el interior del Mazda Taiki se ha creado a partir de la temática de diseño del Koinobori, el término japonés que designa las banderolas decorativas que ondean en los cielos de Japón en mayo. Como consecuencia de ello, el tema de la "corriente de aire" continúa en el interior del vehículo, a través de unas líneas fluidas y muy esculpidas, que crean un interior único, casi orgánico, y que al mismo tiempo es ligero y etéreo, en buena parte gracias al techo transparente del Taiki. Éste se encuentra protegido por un tirante de refuerzo instalado en la estructura de la carrocería, y posee un perfil fluido, que se extiende al diseño del volante y del armazón del asiento del conductor, y que en este último caso es visible gracias al plástico elástico de silicona transparente utilizado en el asiento del conductor.





Estas asimétricas formas vanguardistas están perfectamente equilibradas por el uso simétrico del color, que divide el interior en dos mitades, una blanca y otra negra. Los asientos son de piel y tienen unos trazos caligráficos ondulantes estampados en su superficie con una nueva técnica que permitió al artista captar visualmente la sensación de movimiento por medio de un pincel. El exclusivo habitáculo del Taiki incorpora un salpicadero con una geometría ondulada muy dinámica, que continúa en el asiento del conductor. El diseño del reposacabezas y el respaldo independiente crean la impresión de flotar ligeramente en medio de una brisa. Y el conductor está rodeado a ambos lados por una fila de luces LED que funcionan como tacómetro futurista al reflejar visualmente las revoluciones del motor mediante una luz que parpadea de delante a atrás.

Una interfaz hombre-máquina (HMI) en evolución

En algunos vehículos recientes, como el nuevo Mazda6, lanzado en Europa, Mazda ha aumentado el uso de las tecnologías HMI para instalar más sistemas de control del vehículo en el volante. Ello permite a los conductores concentrar más tiempo en la conducción y menos en pulsar los botones o en accionar los mandos del salpicadero, lo que redundará en un aumento de la seguridad de conducción. El Mazda Taiki ofrece un alto grado de HMI, que puede facilitar aún más la comunicación entre el conductor y su vehículo. Incorpora varios mandos de multicontrol para cada sistema, integrados en un diseño giratorio inspirado en el volante, y posee una pantalla con múltiples indicadores que ofrece una gran variedad de información al conductor.

Mazda Taiki - Especificaciones

Dimensiones	Longitud total	4.620 mm
	Anchura total	1.950 mm
	Altura total	1.240 mm
	Distancia entre ejes	3.000 mm
	Número de plazas	2 personas
Motor	Tipo	RENESIS de nueva generación
Transmisión	Tipo	Transmisión servoasistida de 7 velocidades con embrague seco doble
Suspensión (delantera/trasera)	Tipo	Doble trapecio
Neumáticos	Tipo	195/40 R22 YOKOHAMA ADVAN Super-E spec PROTOTYPE 007



4. Mazda5 Hydrogen RE Hybrid

El monovolumen ecológico

De un vistazo

- Sistema híbrido con motor de doble combustible RENESIS, alimentado con gasolina e hidrógeno, desarrolla una potencia total de 110 kW, un 40 por ciento más que el RX-8 Hydrogen RE
- El motor rotativo que incorpora, alimentado con hidrógeno o gasolina, va equipado con un generador de motor síncrono y una batería de ion de litio, que hace funcionar un motor eléctrico síncrono capaz de desarrollar una potencia de 110 kW que se transmite a las ruedas.
- Consumo de combustible reducido gracias al sistema de corte del ralentí
- Aumento de autonomía de funcionamiento con hidrógeno del 100 por cien (de los 100 km del RX-8 Hydrogen RE a 200 km)
- Baterías eléctricas instaladas bajo el suelo
- Sistema de combustible de hidrógeno instalado bajo la segunda fila de asientos

En 2006 y 2007, Mazda Motor Corporation emprendió una serie de iniciativas importantes tendentes a crear una sociedad basada en el uso de hidrógeno como combustible. En 2006, se convirtió en el primer fabricante automovilístico del mundo en ofrecer en régimen de lease un vehículo alimentado con hidrógeno, el RX-8 Hydrogen RE, un deportivo que puede utilizar hidrógeno o gasolina, con un funcionamiento limpio y que ofrece diversión *Zoom-Zoom* al volante. El vehículo incorpora el reconocido motor rotativo RENESIS del modelo RX-8 normal, adaptado al uso de hidrógeno como combustible. Este proceso únicamente requiere introducir unos cambios de poca importancia para que, después de adaptar este motor rotativo al consumo de hidrógeno, pueda seguir utilizando gasolina igual que el motor rotativo RENESIS convencional. Asimismo, en 2006, Mazda presentó el concept del Mazda5 Hydrogen RE Hybrid en el Salón del Automóvil de Ginebra, donde tuvo una gran acogida. Y poco después, en 2007, el gobierno noruego a través de HyNor (Hydrogen Road of Norway) anunció que alquilaría 30 unidades del RX-8 Hydrogen RE desde principios de este año dentro de su programa de puesta en marcha de una infraestructura del hidrógeno en Noruega.

Mazda dará un nuevo paso en Ginebra 2008 con la presentación europea de la versión de desarrollo del Mazda5 Hydrogen RE Hybrid, que la empresa tiene previsto ofrecer en lease durante el ejercicio fiscal 2008 en Japón. El nuevo monovolumen ecológico de Mazda es más práctico que su pariente deportivo, al disponer de espacio para cinco ocupantes y su equipaje. Además, gracias a las mejoras



introducidas en el motor de hidrógeno y al uso de un nuevo sistema eléctrico híbrido, su comportamiento dinámico ha mejorado y la autonomía de funcionamiento del coche con hidrógeno es el doble que la del RX-8 RE Hydrogen.



Evolución del sistema Hydrogen RE Hybrid para aumentar la eficiencia y la autonomía

El Mazda5 Hydrogen RE Hybrid incorpora un motor rotativo RENESIS evolucionado de doble combustible (hidrógeno + gasolina), con mayor capacidad de almacenamiento de hidrógeno, y un motor eléctrico capaz de desarrollar un 40 por ciento más potencia que el RX-8 Hydrogen RE, que ya es sumamente divertido de conducir. Para conseguirlo, se ha modificado la configuración del motor, y se ha pasado de la posición delantera longitudinal y tracción trasera del RX-8 Hydrogen RE, a un propulsor de colocación transversal delantera y tracción también delantera como el que incorpora el Mazda5 Hydrogen RE Irbid. Asimismo, se ha

mejorado la resistencia de admisión/escape y la eficiencia de la combustión. También dispone de un nuevo sistema de tracción híbrida, que transforma la energía procedente de la combustión del hidrógeno o la gasolina en electricidad, y después la utiliza para alimentar el motor eléctrico. Gracias a los avances en la tecnología de tracción eléctrica, el sistema tiene una respuesta rápida y un consumo ajustado de energía, al tiempo que ofrece una experiencia de conducción potente y un bajo consumo de combustible.

Uso energético según las condiciones de conducción

Entre los principales componentes del sistema híbrido se encuentran el generador y el motor rotativo de hidrógeno/gasolina, el inversor, el motor y la batería. El control de estos sistemas se ha optimizado para generar electricidad, y cargar y descargar la batería en función de las condiciones de conducción en las siguientes situaciones:

- Cuando se pone en movimiento, el vehículo funciona con la potencia de la batería
- Cuando se conduce a velocidad de crucero, utiliza la potencia del generador producida por el motor rotativo
- Cuando se acelera el motor, se sirve de la potencia del generador producida por el motor rotativo y de la potencia adicional de la batería
- Al decelerar, la fuerza de frenado y el freno motor regeneran la batería
- Cuando el vehículo está parado, el motor rotativo de hidrógeno deja de girar, salvo que la batería necesite recargarse



Materiales biotecnológicos¹ Mazda para la sociedad del reciclaje

Las tecnologías ecológicas que incorpora el Mazda5 Hydrogen RE Hybrid no sólo acercan mucho a la sociedad a un futuro en el que el combustible utilizado sea el hidrógeno, sino que los bioplásticos empleados en el interior del vehículo no dañan el medio ambiente cuando llega la hora de eliminarlos. Así, Mazda se ha convertido en el primer fabricante de automóviles en desarrollar un bioplástico de origen vegetal con un aspecto de gran calidad y una resistencia a los golpes y al desgaste que hacen que sea apto para la fabricación de las piezas del interior de los coches mediante moldeo por extrusión. Este material realmente ecológico es el resultado del Nuevo Programa de Investigación y Desarrollo del Consorcio Regional, financiado por el Ministerio de Economía, Comercio e Industria japonés, del que forman parte diferentes empresas, universidades² y el Gobierno de la Prefectura de Hiroshima, además de Mazda.

¹ Término genérico que designa los materiales de origen vegetal desarrollados por Mazda, incluidos los bioplásticos y biotextiles.

² Los miembros del consorcio son: Hiroshima University, Nishikawa Rubber Co., Ltd., Hiroshima Prefecture Technical Research Institute (Seibu Industrial Technology Center), Daikyo-Nishikawa Co., Ltd., Japan Steel Works Ltd., Kinki University Engineering Department, National Research Institute of Brewing, Yasuhara Chemical Co., Ltd., MANAC, Inc., Mazda Motor Corporation (2 universidades, 6 empresas y 2 organizaciones experimentales y de investigación).



A través de una sociedad conjunta con Teijin Ltd, una empresa con laboratorios de investigación en Chugoku y Shikoku, y Teijin Fibers Ltd, hemos sido la primera empresa automovilística en desarrollar un material biotextil 100% derivado de plantas, realizado con fibras de polilactato. Este material, pensado para las tapicerías de los asientos, tiene una gran resistencia al desgaste, y a los efectos del fuego y la meteorología. El nuevo Mazda5 Hydrogen RE Hybrid utiliza este material biotecnológico tanto en sus asientos como en su tapicería interior.



Principales especificaciones del Mazda5 Hydrogen RE Hybrid (valores objetivo)

Vehículo	Longitud total	4.565 mm
	Anchura total	1.745 mm
	Altura total	1.615 mm
	Distancia entre ejes	2.750 mm
	Número de plazas	5
Motor	Tipo	Motor rotativo de hidrógeno/gasolina RENESIS (sistema de doble combustible)
	Combustible	Hidrógeno y gasolina
Motor	Potencia máxima	110 kW
	Tipo	Motor síncrono
Generador	Tipo	Motor síncrono
Batería	Tipo	Ion de litio
Neumáticos	Delanteros/traseros	195/65R15 DUNLOP ENASAVE (neumáticos sin petróleo)

Historia del desarrollo del motor Hydrogen RE de Mazda

1991	Presentación del primer HR-X con motor rotativo de hidrógeno en el Salón del Automóvil de Tokio.
1993	Presentación del segundo HRX-II con motor rotativo de hidrógeno en el Salón del Automóvil de Tokio. Mazda desarrolla una versión experimental de roadster con motor rotativo de hidrógeno.
1995	Mazda realiza en Japón las primeras pruebas en carretera de una versión del Capella Cargo propulsada por un motor rotativo de hidrógeno.
2003	Presentación de una versión en desarrollo del RX-8 Hydrogen RE en el Salón del Automóvil de Tokio.
2006	Mazda comienza a ofrecer en lease el RX-8 Hydrogen RE, el primer vehículo del mundo con motor rotativo de hidrógeno.
2006	Presentación del Mazda5 Hydrogen RE Hybrid en el Salón del Automóvil de Ginebra.
2007	Mazda anuncia el lease a HyNor (Hydrogen Road of Norway) de 30 vehículos RX-8 Hydrogen RE a partir de 2008, dentro del programa de puesta en marcha de una infraestructura alimentada con hidrógeno en Noruega.
AÑO 2008	Mazda empieza a ofrecer en lease el Mazda5 (Premacy) Hydrogen RE Hybrid en Japón



5. Tecnologías medioambientales y de seguridad de Mazda

Más limpios y seguros

Los propulsores rotativos alimentados con hidrógeno, ya listos para su producción, no son la única tecnología destinada a mejorar el rendimiento medioambiental del sector automovilístico que se exhibirá en el stand de Mazda este año. Las tecnologías avanzadas de la seguridad también desempeñarán un papel destacado en Ginebra, a través de la evolución de los sistemas de asistencia al reconocimiento y de comportamiento dinámico, así como de las tecnologías de asistencia a la conducción que se presentarán en esta edición y contribuirán a ayudar a los clientes de Mazda a evitar accidentes antes de que se produzcan. Y dentro de su plan denominado "Zoom-Zoom sostenible", Mazda presentará varias nuevas tecnologías en el ámbito de los motores, incluido un nuevo propulsor turbodiésel common-rail, el motor de gasolina DISI*de nueva generación y el nuevo motor rotativo 16X. Todos ellos han sido diseñados para ofrecer un equilibrio dinámico superior entre un bajo consumo de combustible y un nivel reducido de emisiones y un comportamiento dinámico sobresaliente.

* DISI = Direct injection spark ignition

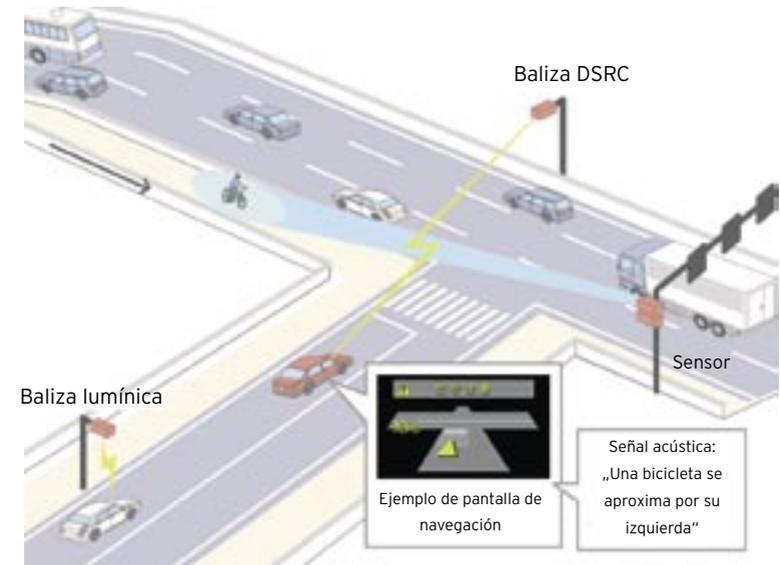
Seguridad: evolución de la asistencia al reconocimiento y del comportamiento dinámico

Los vehículos Mazda nunca asumen riesgos en materia de prevención de accidentes. El nuevo y ligero Mazda2, por ejemplo, ha conseguido recientemente cinco estrellas en las pruebas Euro NCAP. Para completar el equipamiento de seguridad pasiva de su gama de vehículos, los ingenieros de Mazda han desarrollado diversos sistemas innovadores de seguridad activa, que ayudan al conductor a evitar un accidente antes de que ocurra. Otro buen ejemplo de ello es el sistema de control trasero del vehículo que está desarrollando Mazda, equipado con sensores de radar en las esquinas traseras de la carrocería, que detectan la proximidad de un vehículo que se acerca a una velocidad de 60 km/h o superior en los típicos puntos muertos e informan al conductor por medio de una señal acústica y una luz LED. El nuevo Mazda6 también incorpora en su diseño un sistema denominado CF-Net, que es una forma avanzada de interfaz hombre-máquina (HMI) que mejora el control del volante. Ello permite al conductor llamar por teléfono, escuchar música o regular el control de audio o el climatizador sin apartar sus manos del volante ni sus ojos de la carretera, y hasta ajustar el sistema de navegación.

Seguridad: asistencia a la conducción coordinada con la infraestructura de transportes

Mazda también sigue de cerca el desarrollo de las tecnologías destinadas a ayudar a los conductores a reaccionar más rápidamente a los peligros que no se ven inmediatamente. Los diseñadores están trabajando actualmente en el desarrollo de Sistemas Inteligentes de Transporte (SIT), como los sistemas de comunicación vehículo-vehículo y vehículo-

infraestructura, que pueden ayudar a evitar una colisión en un ángulo muerto, por ejemplo. La empresa participa desde el pasado mes de enero en un ensayo de validación de SIT en carreteras públicas que se está efectuando en Hiroshima bajo los auspicios de una organización formada por el Gobierno local y varias empresas e instituciones académicas. Hasta ahora, Mazda ha participado en el desarrollo de SIT en recorridos de pruebas. Actualmente, es responsable de desarrollar un sistema de navegación que permita validar los sistemas SIT en vías públicas, así como de recopilar y analizar los datos procedentes de los sistemas instalados en varias decenas de vehículos. La marca también está desarrollando un sistema de ayuda a la conducción en colaboración con las infraestructuras de transportes, que permitirá a los conductores recibir información relevante enviada por sensores, cámaras y otros dispositivos instalados en las carreteras. Se está fomentando este tipo de enfoque de una interfaz carretera-hombre-vehículo y tecnologías de control como una cuestión de investigación fundamental, no sólo para zonas concretas, sino también para una futura aplicación en distintas regiones geográficas y situaciones.



Mejoras medioambientales: nuevo motor turbodiésel common-rail más limpio y potente

Mazda está mostrando en Ginebra un nuevo motor common-rail CRTD de 2,0 litros especialmente orientado hacia el mercado europeo, que incorpora una serie de tecnologías que reducen el nivel de emisiones y el consumo de combustible en hasta un 10 por ciento con respecto al anterior propulsor common-rail con la misma cilindrada. Para empezar, este nuevo motor diésel será mucho más ligero, al disponer de un bloque de aleación de aluminio y piezas alternativas y giratorias más ligeras y compactas. Ello contribuye tanto a reducir la resistencia mecánica y las NVH como a conseguir un funcionamiento más suave, muy similar al de un motor de gasolina. Utilizará un sistema common-rail de inyección de combustible a alta presión, equipado con un elemento piezoeléctrico en el inyector que se expande en unos pocos

nanosegundos (la milmillonésima parte de un segundo) en respuesta a la variación de la tensión de las señales. Eso le permite responder a las condiciones de conducción de manera mucho más rápida que un inyector de solenoide convencional, que emplea la fuerza electromagnética para iniciar el movimiento ascendente y descendente, y proporciona una mezcla de aire y combustible más homogénea para conseguir una combustión que casi no produce residuos. Este sistema, unido a un nuevo turbocompresor de dos etapas con aumento del volumen de admisión, y de recirculación de los gases de escape (EGR) a cualquier velocidad del motor, logra un incremento de la potencia, una reducción del consumo y una optimización del control de emisiones.

Una vez ocurrida la combustión, el nuevo motor diésel utiliza un catalizador de combustión PM de nuevo desarrollo y de alta eficiencia instalado en su sistema de filtrado de partículas diésel. La mayoría de los catalizadores DPF existentes en la actualidad favorecen la combustión de las partículas exclusivamente mediante el uso de los átomos de oxígeno presentes en la superficie de la capa de óxido de los catalizadores. Por el contrario, el nuevo catalizador de combustión PM de Mazda emplea los átomos de oxígeno de toda la capa de óxido, lo que acelera significativamente la combustión del carbono, reduce el tiempo que necesita el filtro para regenerarse y contribuye a la reducción del nivel total de emisiones y del consumo de combustible. Además, gracias a la alta resistencia del material, permite utilizar menor cantidad de metal precioso en el catalizador y rebajar los costes.

Mazda también está desarrollando un sistema que trata el NO_x presente en los gases de escape de sus motores diésel. Este sistema, que se está desarrollando para su futura instalación, es una tecnología de reducción selectiva que funciona mediante la adición de urea acuosa a los gases de escape y se une a un sistema de almacenamiento de NO_x para la purificación de dichos gases que reduce el nivel total de emisiones nocivas.

Mejoras medioambientales: motor de gasolina DISI* de nueva generación

El motor de inyección directa de gasolina que Mazda incorpora actualmente en el Mazda3 MPS y en el CX-7, su todocamino deportivo, es sinónimo de potencia y consumo eficiente. Actualmente, Mazda trabaja en el desarrollo de un motor de gasolina DISI de nueva generación, con el objetivo de mejorar tanto el comportamiento dinámico como el consumo de combustible (con respecto al motor de gasolina de 2,0 litros de Mazda) entre un 15 y un 20 por ciento. Para lograrlo, los ingenieros están analizando distintos modos de reducir las pérdidas energéticas y mejorar la eficiencia térmica que caracteriza al propulsor DISI de Mazda. La versión de nueva generación, por ejemplo, enfría el aire de admisión para eliminar las vibraciones que pueden ir asociadas a la elevada relación de compresión del motor y, gracias a que el aire de refrigeración es más denso, aumenta la potencia del motor. También se han utilizado unos inyectores de torbellinado de nueva generación para mejorar el flujo de entrada a los cilindros y la atomización de combustible y mejorar aún más el efecto de refrigeración en el cilindro, con el fin de conseguir una respuesta más potente del motor a

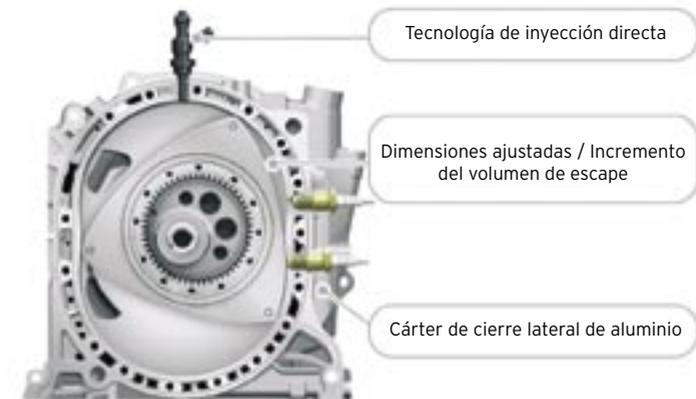
* DISI = Direct injection spark ignition

bajas velocidades, un consumo reducido de combustible y un funcionamiento muy suave. También se están desarrollando unas cámaras de combustión de nueva geometría para mejorar el comportamiento del motor en situaciones de alta compresión, un avanzado sistema doble de sincronización secuencial de válvulas (S-VT) con un mecanismo variable tanto para la admisión como para el escape, además de un mecanismo de levantamiento variable en continuo que también se encuentra en desarrollo, para reducir las pérdidas de bombeo. Por último, se está desarrollando un nuevo catalizador que utiliza una nanotecnología simple para controlar los materiales nocivos del sistema de escape de menor tamaño aún que los que permite controlar la nanotecnología convencional.

Mejoras medioambientales: motor rotativo RENESIS 16X de nueva generación

El Salón del Automóvil de Ginebra de este año también será el escenario de la presentación en Europa del motor rotativo de nueva generación RENESIS 16X de Mazda, que se está desarrollando en la actualidad. Basado en el aclamado motor RENESIS que incorpora el deportivo Mazda RX-8, el motor rotativo de última generación posee una nueva cámara trocoidal (con mayor radio, mayor excentricidad y un alojamiento del rotor más estrecho) que mejora la eficiencia térmica, aumenta el par en todo el rango de revoluciones del motor e incrementa la cilindrada de cada rotor hasta los 800 cm₃ (desde los 654 cm₃ del motor RENESIS actual). El nuevo propulsor también será el primer motor rotativo de gasolina en utilizar la inyección directa, que hace que el calor latente de vaporización del combustible reduzca la temperatura de

la mezcla de aire y combustible e incremente la eficiencia de carga. La inyección directa reduce asimismo la adherencia del combustible a las paredes de la cámara, lo que mejora la eficiencia térmica del motor rotativo e incrementa el par. Además, el motor de nueva generación incorpora un alojamiento lateral de aluminio para reducir su peso total. Por eso, pese a ser un motor más económico y con mayor aceleración, el nuevo motor RENESIS 16X es tan compacto y ligero como el actual propulsor RENESIS.



Mejoras medioambientales: sistema inteligente de corte de ralentí (SISS) para reducir aún más el consumo de combustible

El sistema inteligente de corte de ralentí de Mazda permite ahorrar combustible al apagar automáticamente el motor cuando el vehículo se detiene temporalmente, mediante la colocación automática del pistón de la carrera de compresión y de la carrera de expansión en una posición que mantenga

una combinación adecuada de volúmenes de aire. En lugar de emplear un motor eléctrico para volver a arrancar el motor, como ocurre en la mayoría de los sistemas, el mecanismo de Mazda inyecta pequeñas cantidades de combustible directamente en los cilindros cuando se encuentran colocados en la posición indicada, lo que provoca el encendido del motor y crea una fuerza descendente en los pistones que permite al propulsor alcanzar rápidamente la velocidad de ralentí. Aunque se requieren pequeñas cantidades de combustible para volver a arrancar el motor, el consumo total de combustible es mucho menor que el requerido para funcionar todo el tiempo al ralentí, y no precisa la contribución de un motor eléctrico adicional (lo que conlleva una reducción de peso).

Mejoras medioambientales: sistema de reciclaje de paragolpes

Mazda es el único fabricante de coches que recoge los paragolpes dañados, elimina casi por completo la pintura de ellos y reutiliza el material para fabricar nuevos paragolpes para sus coches. Este sistema, iniciado con el RX-8 hace tres años, también se emplea en el Mazda5 Hydrogen RE Hybrid (véase el capítulo 4), que incorpora materiales reciclados de este tipo. Los paragolpes recuperados se pulverizan para convertirlos en material granulado, del que se ha eliminado la pintura en hasta un 98,5%. Para distinguir un material granulado de otro en función de su contenido de pintura se recurre a una tecnología de clasificación óptica. La limpieza del material granulado para eliminar la pintura en un 99,9% se realiza con aire comprimido. Este material granulado exento de pintura obtenido a partir de los paragolpes reciclados se

mezcla con el material nuevo para fabricar nuevos paragolpes. El rechazo de material granulado procedente de la fase de clasificación se utiliza como materia prima para fabricar cubiertas inferiores, protectores contra las salpicaduras y otros componentes.

6. Mazda6: versiones station wagon, 5 puertas y diésel

La gama se completa

De un vistazo

Versión station wagon, de un vistazo

- La versión station wagon es más larga (4.765 mm, + 75 mm), más ancha (1.795 mm, + 15 mm) y ligeramente más alta (1.490 mm, + 10 mm), con una mayor distancia entre ejes (2.725 mm, + 50 mm) que la versión anterior
- Coeficiente aerodinámico (Cx) reducido a 0,28 (con respecto al 0,32 del modelo anterior), entre los mejores de su segmento
- Nuevo diseño del maletero. Con el fin de facilitar la carga y descarga, la apertura es una de las mayores del segmento (1.066 mm)
- Sistema Karakuri de plegado de los asientos traseros, ahora con cubierta de lona de movimiento automático en el maletero
- La rigidez flexural y torsional ha aumentado en un 33% y 25%, respectivamente
- Mayor rigidez en la zona de apertura del maletero

Versión 5 puertas, de un vistazo

- En comparación con el modelo anterior, la versión de 5 puertas es más larga (4.735 mm, + 65 mm), más ancha (1.795 mm, + 15 mm), más alta (1.440 mm, + 5 mm) y con una distancia entre ejes mayor (2.725 mm, + 50 mm), igual a la versión de 4 puertas
- Coeficiente aerodinámico (Cx) reducido a 0,27 (con respecto al 0,30 del modelo anterior), entre los mejores de su segmento, igual a la versión de 4 puertas
- Sistema Karakuri de plegado de los asientos y cubierta de lona del maletero de movimiento manual
- La rigidez flexural y torsional ha aumentado en un 45% y 30%, respectivamente
- Mayor rigidez en la zona de apertura del portón

Exterior

- Tres estilos diferenciados de carrocería: 4 puertas, 5 puertas y station wagon
- Holguras mínimas entre los paneles de la carrocería, para una apariencia de sólida calidad
- Paragolpes delantero con grupo óptico de nuevo diseño, toma de aire inferior más grande y faros antiniebla de tipo vertical
- Grupos ópticos traseros con lámparas LED de serie en Europa
- Posibilidad de elegir entre llantas de 17 y 18 pulgadas
- Paquete Sports Appearance para una apariencia más deportiva



Interior

- Excelente calidad de acabados
- Consola del suelo con reposabrazos deslizante en piel (en función del acabado)
- Más espacio para las piernas (+ 20 mm) y los hombros (+ 9 mm) en las plazas traseras, para una mayor comodidad
- Visibilidad trasera mejorada gracias a la forma optimizada de los retrovisores exteriores y a los nuevos reposacabezas traseros
- Ángulo del volante reducido, para un manejo más confortable
- Palanca de cambios ubicada más cerca del conductor, para facilitar los cambios de marcha
- Modo de bienvenida con iluminación gradual (en función del acabado)
- Nuevo sistema de iluminación activo con función de atenuación/intensificación de la iluminación de los controles de audio

Cadenas cinemáticas

- Motor turbodiésel de 2,0 litros CRTD con filtro de partículas (DPF), capaz de desarrollar 103 kW/140 CV a 3.500 rpm y 330 Nm de par máximo a tan sólo 2.000 rpm. Su consumo se ha reducido en 0,4 litros a los 100 km
- Nuevo motor MZR de gasolina de 2,5 litros, que sustituye a la unidad 2.3 del modelo anterior
 - Potencia máxima de 125 kW/170 CV (+ 4 CV) a 6.000 rpm y par máximo de 226 Nm a 4.000 rpm (+ 19 Nm)
 - Pistones ligeros con bulones totalmente flotantes, bloque de alta rigidez, cigüeñal más rígido, dos ejes de equilibrado, polea amortiguadora de doble masa y volante de inercia flexible. Resultado: un comportamiento más suave y silencioso
 - S-VT para una mayor eficiencia del motor y VIS para un par máximo en toda la gama de velocidades del motor
 - Reducción de la resistencia a los gases de escape en el colector, para un funcionamiento óptimo del motor y un menor ruido a velocidades bajas
 - El motor MZR de 2,5 litros consume 0,6 litros menos a los 100 km que el motor de 2,3 litros de la versión anterior (4 puertas)
- Se mantienen dos motores de gasolina, aunque se ha rebajado el consumo de ambos
 - MZR gasolina de 2,0 litros, con 108 kW/147 CV de potencia a 6.500 rpm y par máximo de 184 Nm a 4.000 rpm. Consume 0,8 litros menos (4 puertas)
 - MZR gasolina de 1,8 litros, con 88 kW/120 CV de potencia a 5.500 rpm y par máximo de 165 Nm a 4.300 rpm. Consume 1,0 litros menos (4 puertas)
 - Transmisión manual de cinco y seis velocidades en todos los modelos, transmisión automática de cinco velocidades con modo manual secuencial en motor de gasolina de 2,0 litros



Chasis y seguridad

- El peso se ha reducido en 50 kg a pesar del aumento en el tamaño y el equipamiento del nuevo Mazda6
- Aumento en un 7% del uso de aceros de alta resistencia y de resistencia ultra alta en comparación con el modelo anterior
- Aumento superior al 10% en la rigidez flexural y torsional en todos los tipos de carrocería, con la consiguiente mejora del comportamiento y la seguridad (un 32% y un 14% respectivamente en la versión de 4 puertas)
- Suspensión delantera de doble trapecio montada en posición elevada
- Suspensión trasera multibrazo tipo E
- Dirección asistida eléctrica de cremallera; tacto más firme y menor consumo de combustible
- Mejoras en la seguridad activa gracias a unos frenos delanteros con discos de mayor tamaño (299 mm + 16 mm)
- ABS, EBD, asistencia a la frenada, DSC y TCS (control de tracción) de serie en todos los modelos
- Faros bixenón de alta intensidad, sistema adaptativo de iluminación, luces de circulación diurnas, sistema de monitorización de la presión de los neumáticos y sensores de aparcamiento (equipamiento opcional)
- Nuevos reposacabezas delanteros activos, que disminuyen el riesgo de lesiones en el cuello en caso de impacto trasero (de serie en Europa)
- Nuevos pedales del freno y del embrague desengranables, para disminuir el riesgo de lesiones en las piernas
- Airbags laterales y de cortina en las plazas delanteras, de serie en todos los modelos
- Mejora de la protección de los peatones, con un espacio de absorción de energía entre el capó y el motor
- Espuma especial en la barra del paragolpes y refuerzos de plástico en la parte inferior del paragolpes delantero para disminuir el riesgo de lesiones en las piernas

Equipamiento

- Tres niveles de equipamiento
- Nuevo sistema de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC) con controles independientes en las dos plazas delanteras
- Nuevos controles en el volante, con sistema CF-Net
- Sistema avanzado de apertura y encendido sin llave y botón de arranque (de serie en acabados Sportive y Luxury)
- Sistema Bluetooth® para teléfono móvil con botón de activación en el volante, en siete idiomas europeos
- Sistema de audio de alta calidad Bose®, con ocho altavoces, tecnología de amplificación digital (de serie en los acabados Sportive y Luxury) y conexión auxiliar para reproductores de MP3
- Sistema de navegación con pantalla táctil, control por voz y pantalla de 7 pulgadas (opcional en Sportive y Luxury)



Mazda6 en versión station wagon, 5 puertas y diésel:

una gama completa

El nuevo Mazda6 de 4 puertas se lanzó el pasado noviembre como un concepto *Zoom-Zoom* evolucionado. Su diseño emocional y deportivo, la experiencia de conducción exclusiva, la sensación de calidad y su equipamiento inteligente crean un fuerte vínculo emocional entre el vehículo y su propietario, que se condensa en la palabra japonesa Kizuna. El panorama inmediato es aún mejor, gracias a la introducción de las nuevas carrocerías station wagon y 5 puertas, junto con el motor CRTD turbodiésel common-rail de 2,0 litros.



Diseño: estética japonesa

El nuevo Mazda6 ha heredado el porte atlético de su famoso predecesor, pero lo manifiesta de forma más contundente. Su diseño exterior está ejecutado con una exquisita calidad de acabados y un sentido de la forma basado en la estética japonesa. El resultado: altas dosis de atractivo emocional en un vehículo inconfundiblemente Mazda. El nuevo Mazda6 en versión de cinco puertas posee las mismas dimensiones exteriores que la versión de cuatro puertas y es más largo, ancho y alto que la versión anterior de cinco puertas, además de tener mayor distancia entre ejes, e incorpora una línea del techo que cae con suavidad desde el pilar C y dota al modelo de un estilo de cupé. El nuevo station wagon es la versión más larga de las tres. También es más ancho y un poco más alto que el modelo anterior, con la línea de la cintura elevada y ventanillas de elegante geometría. En cuanto al diseño interior, el nuevo Mazda6 es todavía más espacioso y seductor que antes, y ofrece mayores niveles de calidad, con formas que atraen a la vista y al tacto. La cabina está diseñada para conseguir una fusión total entre el conductor y su vehículo, con un panel de instrumentos de apariencia flotante, que produce sensación de amplitud.



Calidad, confort y equipamiento: calidad táctil y visual de primera línea

El atractivo diseño del Mazda6 no ha restado ni un ápice de la amplitud y el carácter práctico que deben caracterizar a un vehículo del segmento C/D (familiar). Es más, se han potenciado ambos atributos. Gracias al aumento de sus dimensiones, el nuevo Mazda6 ofrece más espacio para las piernas (+20 mm) y para los hombros (+ 9 mm) en las plazas traseras. Además, se ha mejorado la visibilidad del conductor: el Mazda6 es uno de los vehículos con mejor visión frontal de su segmento y, gracias al nuevo diseño de los reposacabezas y de los retrovisores exteriores, también ha mejorado la visión trasera. Igualmente, ha aumentado la comodidad con respecto al modelo anterior. El ángulo de apertura del portón/puerta del maletero es uno de los mayores del segmento y los asientos traseros incorporan el sistema Karakuri. Este mecanismo permite abatir los asientos (60/40) con sólo tirar de una palanca situada en el guarnecido del maletero. El nuevo modelo también incluye una nueva cubierta de lona para el maletero, que se coloca en posición automáticamente cuando se abre y se cierra el portón trasero. La comodidad también ha ganado enteros gracias a otras innovaciones: nuevo diseño de los asientos, para una mayor comodidad en los desplazamientos largos y un mejor apoyo lateral, y un nuevo sistema de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC), con controles de temperatura independientes para el conductor y el acompañante. La cabina ahora cuenta con diales en acabado atenuado (según la categoría), con un nuevo sistema de iluminación en rojo-ámbar e iluminación indirecta azul; nueva posición deportiva del volante más próxima al conductor; y palanca de cambios más cerca del conductor, para facilitar el control y los cambios de marcha.

Nuevo Mazda6 station wagon: diseñado para los clientes más exigentes

El maletero del Mazda6 station wagon se ha rediseñado para dotarlo de una mayor funcionalidad. El ángulo de apertura es uno de los mayores del segmento (1.066 m), su suelo de carga es 45 mm más largo (1.926 mm) que el modelo anterior y ofrece un volumen de carga máximo de 1.751 litros. En los primeros 700 mm desde el umbral, el portón trasero tiene una anchura de apertura líder en su clase de 1.146 mm, que se reduce a 1.030 mm entre los pasos de rueda. Este diseño permite que los objetos de pequeño tamaño puedan colocarse más alejados del lugar donde resulta más complicado cargar y que los objetos más pesados, como dos maletas grandes, puedan colocarse más cerca de la zona de apertura, en donde resultan más fáciles de cargar.

“Los europeos dan mucha importancia al espacio para los pies y las rodillas en las plazas traseras, y también al espacio para los hombros. Por eso, nos hemos preocupado de dejar mucho espacio para las rodillas, que era la clave para resolver esta necesidad. Gracias a la aplicación de este enfoque basado en las necesidades de los usuarios, hemos conseguido crear una sensación de amplitud mucho mayor que en el modelo anterior”, comenta Masanori Kodaira, ingeniero responsable de diseño básico. De hecho, tanto el nuevo Mazda6 station wagon como las versiones de 4 y 5 puertas ofrecen un aumento de 9 mm en el espacio delantero para los hombros y 13 mm más en el espacio trasero para las rodillas, precisamente lo que buscan los europeos en un station wagon.



Todas estas mejoras tienen la finalidad de ofrecer una “experiencia exclusiva”, en la que la calidad de Mazda ha entrado en un nuevo nivel de evolución. En el interior, se han rebajado los niveles de ruido (2,5 dB menos a 60 km/h en carreteras con firme suelto), se ofrece la posibilidad de elegir entre distintas tapicerías en piel y textiles, y la consola del suelo presenta un acabado de alta calidad y un reposabrazos deslizante en piel con costuras (según la categoría). Mazda también ofrece como opción un nuevo sistema de iluminación activa, que incrementa o atenúa la intensidad de la luz y reacciona de forma interactiva a los controles del reproductor de CD y la radio. El Mazda6 estará disponible en tres niveles de equipamiento (Active, Sportive y Luxury), todos ellos dotados de un completo equipamiento, incluso con algunos elementos inéditos.



El nuevo Mazda6 incorpora un nuevo sistema denominado CF-Net, que aporta nueva funcionalidad de control al volante (audio, navegación, aire acondicionado, ordenador de a bordo y sistema Bluetooth®). Entre las novedades también destacan los faros bixenón, el sistema adaptativo de iluminación AFS, el sistema de monitorización de la presión de los neumáticos (de serie en acabados Sportive y Luxury), un sistema Bluetooth® para el teléfono móvil en siete idiomas (de serie en toda la gama), sensores de aparcamiento (de serie en el acabado Luxury), un sistema de audio de alta calidad BOSE® (de serie en Sportive y Luxury) y un sistema de navegación con pantalla táctil, control por voz y pantalla de 7 pulgadas (opcional en Sportive y Luxury).

Cadena cinemática: nuevo MZR de gasolina de 2,5 litros

El nuevo motor de gama más alta, el MZR de gasolina de 2,5 litros, que sustituye al MZR de gasolina de 2,3 litros del modelo anterior, no sólo desarrolla una potencia máxima mayor, de 125 kW/170 CV (+ 4 CV) a 6.000 rpm, y un par máximo superior, de 226 Nm a 4.000 rpm (+19 Nm) con respecto al motor de 2,3 litros, sino que también reduce el consumo de combustible en un 6,8% a los 100 km (station wagon). Este nuevo motor incorpora un bloque de alta rigidez (un cigüeñal más rígido, dos ejes de equilibrado, polea amortiguadora de doble masa y volante de inercia flexible). Todo ello contribuye a reducir el ruido de la combustión y a conseguir un comportamiento general aún más suave y refinado. El motor cuenta con sistema de sincronización secuencial de válvulas (S-VT) y sistema de admisión variable (VIS), y opone una menor resistencia al escape de gases, con lo que el motor gana en eficiencia.





El Mazda6 de segunda generación mantiene tres de los motores del modelo anterior, puestos al día para ofrecer unos consumos rebajados. El motor turbodiésel CRTD de 2,0 litros con filtro de partículas diésel (DPF) es capaz de desarrollar 103 kW/140 CV a 3.500 rpm y 330 Nm de par máximo a tan sólo 2.000 rpm. Su consumo se ha reducido un 6,7% con respecto a la anterior versión turbodiésel de 2,0 litros (4 puertas). El motor MZR de gasolina de 2,0 litros, con 108 kW/147 CV de potencia a 6.500 rpm y un par máximo de 184 Nm a 4.000 rpm, consume un 10 por ciento menos (station wagon); por su parte, la versión MZR de 1,8 litros desarrolla 88 kW/120 CV de potencia máxima a 5.500 rpm y un par máximo de 165 Nm a 4.300 rpm, y consume un 11,4 por ciento menos que el modelo anterior de gasolina (versión station wagon). En cuanto a las transmisiones, existen tres opciones. Para empezar, una transmisión manual de cinco velocidades (para el motor de gasolina 1,8 litros) y otra manual de seis (para los gasolina 2,0 y 2,5 litros y el turbodiésel 2,0 litros). A estas dos se añade una transmisión automática de cinco

velocidades con modo manual secuencial para el motor de gasolina de 2,0 litros y con un cambio muy similar al manual en todas las marchas.

Chasis y seguridad: deportivo, predecible y seguro

Para que el vehículo resulte "emocional y deportivo", los ingenieros han optimizado la dirección y el comportamiento general que han hecho famoso al Mazda6. La tarea no ha sido fácil, debido al aumento del tamaño y del equipamiento. Para evitar un incremento de peso que habría afectado negativamente al comportamiento y al consumo, los ingenieros han tenido que someter al vehículo a un estricto control de reducción de peso, que en Mazda se conoce como "Estrategia del gramo", y que ya fue aplicado en el Mazda MX-5 de tercera generación y en el nuevo Mazda2. Por ejemplo, la carrocería del Mazda6, totalmente renovada, incorpora un 7% más de acero de resistencia alta y de resistencia ultra alta. Gracias a estos refuerzos, la rigidez flexural y torsional ha aumentado en más de un 10% en todos los modelos, sin añadir un solo gramo de peso. Como resultado de este esfuerzo, el nuevo Mazda6 pesa hasta un 50 kg menos que el modelo anterior, lo que ha contribuido a mejorar el comportamiento y los consumos, y además ofrece una mayor resistencia a los impactos.

La suspensión delantera de doble trapecio, montada en posición elevada, incorpora dos nuevos puntos de anclaje en el subchasis perimetral (es decir, ahora se une mediante seis puntos en lugar de cuatro). Se han añadido nuevas masas amortiguadoras dinámicas en los brazos superiores para absorber el ruido y las vibraciones y, en general,



los amortiguadores son más firmes, con el resultado de una mayor rigidez general y un confort de conducción extraordinario. Esto se une a un nuevo brazo inferior con un único pivote en la suspensión delantera (el modelo anterior utilizaba doble pivote), que ayuda a que la dirección tenga un comportamiento más preciso y predecible. En el eje trasero se ha montado una suspensión multibrazo tipo E de Mazda, con algunas novedades. Por ejemplo, los casquillos del brazo de arrastre son de mayor diámetro (+ 10 mm) y están ubicados 25 mm más arriba para conseguir un mayor control de la elevación trasera y una variación más lineal del ángulo de convergencia-divergencia al acelerar. Los amortiguadores traseros están montados en posición más vertical, lo que permite un movimiento más lineal del vehículo y una mayor sensación de estabilidad. La dirección asistida eléctrica de cremallera (EPAS) también ha sido renovada para que presente un tacto más rígido y contribuya a un consumo de combustible más bajo (un 2% menos).

Asimismo, se ha mejorado sensiblemente el comportamiento aerodinámico y la estabilidad a altas velocidades gracias a un diseño exterior más dinámico y esbelto. Se ha optimizado la respuesta al viento de todos los componentes exteriores para obtener un coeficiente aerodinámico (Cx) de 0,27 en las versiones de 4 y 5 puertas y de tan sólo 0,28 en la versión station wagon.

Los sistemas de seguridad activa y pasiva ponen la guinda al excepcional equipamiento del Mazda6. El vehículo tiene frenos de discos ventilados delanteros de mayor diámetro (299 mm

+ 16 mm) y frenos traseros con discos de 280 mm, para una deceleración fiable, con ABS, distribución electrónica de la frenada (EBD), asistencia a la frenada, control dinámico de estabilidad (DSC) y sistema de control de tracción (TCS) de serie en todos los modelos. También dispone de un sistema adaptativo de iluminación AFS. La carrocería, totalmente renovada, presenta una nueva extensión del perímetro del bastidor en la parte frontal del vehículo y nuevos anclajes entre los largueros delanteros del bastidor, gracias a lo cual se ha conseguido mejorar en un 10% la capacidad de absorción de impactos en comparación con el modelo anterior. En el interior se han montado nuevos reposacabezas activos para proteger el cuello en caso de impacto trasero, seis airbags, cinturones de seguridad delanteros con pretensores y limitadores de carga, y pedal del freno y del embrague desengranables, que reducen el riesgo de lesiones en las piernas en caso de impacto frontal. El Mazda6 también está equipado con anclajes ISOFIX para sillas infantiles y anclajes Top Tether en las plazas exteriores traseras, y cuenta además con un testigo avisador de cinturones para las plazas traseras. Los pilares están guarnecidos con una estructura encargada de absorber la energía de impacto. También se han reforzado las medidas de protección a los peatones.



Datos técnicos del Mazda6 de segunda generación

		4 puertas	5 puertas	Station wagon
Tipo de carrocería		Monocasco	Monocasco	Monocasco
Puertas		4	4 + portón trasero	5
Número de plazas		5	5	5
Coefficiente aerodinámico	Cx	0,27	0,27	0,28
Superficie sección transversal	m ²	2,19	2,19	2,19
Dimensiones del maletero				
Volumen con todas las plazas utilizables (VDA)	l	519	510	519
Volumen con la 2ª fila abatida (hasta el techo)	l	---	1.702	1.751
Plano de carga hasta la 2ª fila	mm	1.096	1.071	1.119
Plano de carga hasta la 1ª fila	mm	---	1.879	1.926
Anchura de apertura del portón trasero/puerta del maletero	mm	961	952	1.066
Distancia entre los pasos de rueda traseros		1.000	1.000	1.030
Anchura máxima del maletero	mm	1.500	1.360	1.310

Datos técnicos del Mazda6 de segunda generación

Dimensiones

		4 puertas	5 puertas	Station wagon
Dimensiones				
Exterior				
Longitud total con /sin soporte para placa de matrícula	mm	4.755/4.735	4.755/4.735	4.785/4.765
Anchura total	mm	1.795	1.795	1.795
Anchura total de espejo a espejo	mm	1.998	1.998	1.998
Altura total	mm	1.440	1.440	1.490*
Distancia entre ejes	mm	2.725	2.725	2.725
Ancho de vía delantero	mm	1.550**	1.550**	1.550**
Ancho de vía trasero	mm	1.550**	1.550**	1.550**
Altura desde el suelo	mm	165	165	165
Interior				
Espacio para la cabeza, delantero, sin techo solar	mm	1.001	1.001	1.001
Espacio para la cabeza, trasero, sin techo solar	mm	955	945	990
Espacio delantero para los hombros	mm	1.430	1.430	1.430
Espacio trasero para los hombros	mm	1.410	1.410	1.410
Espacio delantero para las piernas	mm	1.079	1.079	1.079
Espacio trasero para las piernas	mm	947	947	947
Espacio trasero para las rodillas	mm	44	44	44

* Incluidas las barras portaequipajes

** Con llantas de aleación de 17 y 18 pulgadas

Mazda6 gasolina - Motor y chasis

		1,8 litros	2,0 litros	2,5 litros
Tipo de motor		DOHC, 4 cilindros en línea y 16 válvulas	DOHC, 4 cilindros en línea y 16 válvulas	DOHC, 4 cilindros en línea y 16 válvulas
Cilindrada	cm ³	1.798	1.999	2.488
Diámetro x carrera	mm	83,0 x 83,1	87,5 x 83,1	89 x 100
Válvulas		4 por cilindro	4 por cilindro	4 por cilindro
Accionamiento del árbol de levas		Por cadena	Por cadena	Por cadena
Sistema de inyección de combustible		Control eléctrico	Control eléctrico	Control eléctrico
Relación de compresión		10,8 : 1	10,0 : 1	9,7 : 1
Sistema de control de emisiones		Control eléctrico con catalizador	Control eléctrico con catalizador	Control eléctrico con catalizador
Potencia máxima	kW CV	88 a 5.500 rpm 120 a 5.500 rpm	108 a 6.500 rpm 147 a 6.500 rpm	125 a 6.000 rpm 170 a 6.000 rpm
Par máximo	Nm	165 a 4.300 rpm	184 a 4.000 rpm	226 a 4.000 rpm
Tipo de combustible		95 RON, sin plomo	95 RON, sin plomo	95 RON, sin plomo
Capacidad del depósito de combustible	l	64	64	64
Capacidad de aceite del motor	l	4,3	4,3	5,0
Batería (zonas frías)		55D23L / 12V	55D23L / 12V	55D23L / 12V
Transmisión		Manual de 5 velocidades	Manual de 6 velocidades / Automática de 5 velocidades	Manual de 6 velocidades
Cadena cinemática		Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera
Desmultiplicación				
1ª		3,666	3,454 / 3,620	3,454
2ª		2,059	1,842 / 1,925	1,842
3ª		1,392	1,310 / 1,285	1,310
4ª		1,030	0,970 / 0,933	1,030
5ª		0,795	0,795 / 0,692	0,837
6ª		---	0,717 / ---	0,717
Marcha atrás		3,166	3,198 / 3,405	3,198
Relación final		4,105	4,388 / 3,863	4,388

Mazda6 gasolina - Motor y chasis

		1,8 litros	2,0 litros	2,5 litros
Suspensión y ruedas				
Suspensión delantera		Doble trapecio	Doble trapecio	Doble trapecio
Suspensión trasera		Multibrazo	Multibrazo	Multibrazo
Amortiguadores delanteros		Bitubo	Bitubo	Bitubo
Amortiguadores traseros		Bitubo	Bitubo	Bitubo
Estabilizadores (delanteros/traseros)	mm	23 / 21	23 / 21	23 / 21
Tamaño de neumático		215/50R17 225/45R18	215/50R17 225/45R18	225/45R18
Tamaño de las llantas		17", 18", aleación	17", 18", aleación	18", aleación
Dirección				
Tipo		Dirección asistida eléctrica de cremallera y piñón	Dirección asistida eléctrica de cremallera y piñón	Dirección asistida eléctrica de cremallera y piñón
Giros de volante (entre topes)		17" : 2,87 18" : 2,76	17" : 2,87 18" : 2,76	17" : 2,87 18" : 2,76
Radio de giro (entre bordillos)	m	17" : 11,0 18" : 11,4	17" : 11,0 18" : 11,4	17" : 11,0 18" : 11,4
Diámetro de giro (entre muros)	m	17" : 11,4 18" : 11,8	17" : 11,4 18" : 11,8	17" : 11,4 18" : 11,8
Frenos				
Tipo, delanteros		Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Tipo, traseros		Discos	Discos	Discos
Diámetro, delanteros	mm	299	299	299
Diámetro, traseros	mm	280	280	280
Diámetro servofreno de vacío	Pulgadas	10	10	10
Mantenimiento programado		Cada 20.000 km / 12 meses	Cada 20.000 km / 12 meses	Cada 20.000 km / 12 meses



Mazda6 4 puertas gasolina - Prestaciones y pesos

		MZR 1,8 litros Manual de 5 velocidades	MZR 2,0 litros Manual de 6 velocidades - automática de 5 velocidades	MZR 2,5 litros Manual de 6 velocidades
Prestaciones				
Velocidad máxima	km/h	200	214 / 204	220
Aceleración 0-100 km/h*	s	11,3	9,9/10,8	8,0
Consumo de combustible**				
Urbano	l/100 km	9,5	9,8 / 11,1	11,1
Extraurbano	l/100 km	5,2	5,4 / 5,7	6,3
Combinado	l/100 km	6,7	7,0 / 7,7	8,1
Emisiones de CO ₂ (combinado)	g/km	159	166 / 182	192
Categoría de emisiones		Euro IV	Euro IV	Euro IV
Peso y carga útil				
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1.280	1.295 /1.320	1.320
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1.355	1.370/1.395	1.395
Peso máximo admisible	kg	1.885	1.905/1.935	1.930
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	1.005	1.010/1.040	1.040
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	980	995/985	990
Peso máximo remolcable, remolque sin frenos	kg	550	550	550
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1.300	1.500	1.500
Capacidad máxima de carga del techo	kg	100	100	100

* En las condiciones de prueba de Mazda

** Conforme a la versión más reciente de 80/1268/CEE

*** Conforme a la versión más reciente de 92/21/CEE (con conductor de 75 kg)

Mazda6 5 puertas gasolina - Prestaciones y pesos

		MZR 1,8 litros Manual de 5 velocidades	MZR 2,0 litros Manual de 6 velocidades - automática de 5 velocidades	MZR 2,5 litros Manual de 6 velocidades
Prestaciones				
Velocidad máxima	km/h	198	212 / 202	220
Aceleración 0-100 km/h*	s	11,6	10,2/11,1	8,3
Consumo de combustible**				
Urbano	l/100 km	9,6	9,9/11,1	11,1
Extraurbano	l/100 km	5,3	5,5/5,7	6,3
Combinado	l/100 km	6,9	7,1/7,7	8,1
Emisiones de CO ₂ (combinado)	g/km	162	168 / 182	192
Categoría de emisiones		Euro IV	Euro IV	Euro IV
Peso y carga útil				
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1.320	1.335 / 1.355	1.355
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1.395	1.410/1.430	1.430
Peso máximo admisible	kg	1.925	1.950/1.975	1.970
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	1.000	1.010/1.040	1.035
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	1.025	1.040/1.035	1.035
Peso máximo remolcable, remolque sin frenos	kg	550	550	550
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1.300	1.500	1.500
Capacidad máxima de carga del techo	kg	100	100	100

* En las condiciones de prueba de Mazda

** Conforme a la versión más reciente de 80/1268/CEE

*** Conforme a la versión más reciente de 92/21/CEE (con conductor de 75 kg)



Mazda6 station wagon gasolina - Prestaciones y pesos

		2,0 litros Manual de 6 velocidades - automática de 5 velocidades	2,5 litros Manual de 6 velocidades
Prestaciones			
Velocidad máxima	km/h	208 / 198	217
Aceleración 0-100 km/h*	s	10,3 / 11,2	8,3
Consumo de combustible**			
Urbano	l/100 km	10,0 / 11,3	11,2
Extraurbano	l/100 km	5,6 / 5,8	6,4
Combinado	l/100 km	7,2 / 7,8	8,2
Emisiones de CO ₂ (combinado)	g/km	171 / 185	193
Categoría de emisiones		Euro IV	Euro IV
Peso y carga útil			
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1.355 / 1.380	1.380
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1.430/1.455	1.455
Peso máximo admisible	kg	1.970/2.020	2.010
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	995/1.030	1.025
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	1.075/1.090	1.085
Peso máximo remolcable, remolque sin frenos	kg	550/550	550
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1.500	1.500
Capacidad máxima de carga del techo	kg	100	100

* En las condiciones de prueba de Mazda

** Conforme a la versión más reciente de 80/1268/CEE

*** Conforme a la versión más reciente de 92/21/CEE (con conductor de 75 kg)

Mazda6 diésel - Motor y chasis

		2,0 litros CRTD DOHC, 4 cilindros en línea y 16 válvulas turboalimentado
Tipo di motore		
Cilindrada	cm ³	1.998
Diámetro x carrera	mm	86,0 x 86,0
Válvulas		4 por cilindro
Accionamiento del árbol de levas		Correa
Sistema de inyección de combustible Common-rail		Inyección directa con control eléctrico
Relación de compresión		16,7 : 1
Sistema de control de emisiones diésel		Control eléctrico con catalizador y filtro de partículas
Potencia máxima	kW	103 a 3.500 rpm
	CV	140 a 3.500 rpm
Par máximo	Nm	330 a 2.000 rpm
Tipo de combustible		Diésel
Capacidad del depósito de combustible	l	64
Capacidad de aceite del motor	l	4,1
Batería (zonas frías)		95D31L / 12V
Transmisión		Manual de 6 velocidades
Cadena cinemática		Tracción delantera
Desmultiplicación		
1ª		3,538
2ª		1,913
3ª		1,218
4ª		0,880
5ª		0,809
6ª		0,673
Marcha atrás		3,831
Relación final (1ª-4ª)/(5ª, 6ª, marcha atrás)		3,611/3,095



Mazda6 diésel - Motor y chasis

		2,0 litros CRTD
Suspensión y ruedas		
Suspensión delantera		Doble trapecio
Suspensión trasera		Multibrazo
Amortiguadores delanteros		Bitubo
Amortiguadores traseros		Bitubo
Estabilizadores (delanteros/traseros)	mm	23 / 21
Tamaño de las llantas		17", aleación 18", aleación
Tamaño de neumático		215/50R17 225/45R18
Dirección		
Tipo		Dirección asistida eléctrica de cremallera y piñón
Giros de volante (entre topes)		17" : 2,87 18" : 2,76
Radio de giro (entre bordillos)	m	17" : 11,0 18" : 11,4
Diámetro de giro (entre muros)	m	17" : 11,4 18" : 11,8
Frenos		
Tipo, delanteros		Discos ventilados
Tipo, traseros		Discos
Diámetro, delanteros	mm	299
Diámetro, traseros	mm	280
Diámetro servofreno de vacío	pulgadas	10
Mantenimiento programado		Cada 12 meses / 20.000 km

Prestaciones y pesos (con motor CRTD turbodiésel 2,0 litros)

		4 puertas	5 puertas	Station wagon
		Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
Prestaciones				
Velocidad máxima	km/h	204	201	198
Aceleración 0-100 km/h*	s	10,5	10,7	10,9
Consumo de combustible**				
Urbano	l/100 km	6,7	6,7	6,8
Extraurbano	l/100 km	5,0	5,0	5,0
Combinado	l/100 km	5,6	5,6	5,7
Emisiones de CO ₂ (combinado)	g/km	147	147	149
Categoría de emisiones		Euro IV	Euro IV	Euro IV
Peso y carga útil				
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1.425	1.455	1.470
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1.500	1.530	1.545
Peso máximo admisible	kg	2.035	2.075	2.110
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	1.150	1.150	1.145
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	985	1.025	1.060
Peso máximo remolcable, remolque sin frenos	kg	550	550	550
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1.600	1.600	1.600
Capacidad máxima de carga del techo	kg	100	100	100

* En las condiciones de prueba de Mazda

** Conforme a la versión más reciente de 80/1268/CEE

*** Conforme a la versión más reciente de 92/21/CEE (con conductor de 75 kg)



7. Mazda Motor Corporation

Hechos y cifras

Año fiscal 2006 (con cierre el 31 de marzo de 2007)

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 y Consejero Delegado:	Hisakazu Imaki
Capital social:	4.180 millones de USD* (479.000 millones de Yen)
Cotiza en:	Bolsa de Tokio
Accionista principal:	Ford Motor Co, 33,7%
Plantilla:	38.004 en todo el mundo (20.395 en Japón)

Plantas de producción: Hiroshima y Hofu, Japón,
Capacidad/vehículos: 898.000 unidades/año; turismos y vehículos comerciales

- Ujina, Japón, 484.000 unidades/año; turismos y vehículos comerciales
- Hofu, Japón, 414.000 unidades/año, turismos (Mazda ensambla sus automóviles y camiones en 20 plantas, repartidas por 15 países y regiones de todo el mundo)

Ford/Mazda:

- AutoAlliance International, Inc., producción conjunta: Flat Rock, Michigan (Estados Unidos), 68.623 unidades* de turismos
- AutoAlliance (Tailandia) Co Ltd.; Rayong (Tailandia). 46.978 unidades*, pick-up y turismos.
- Ford Valencia (España), 29.245 unidades / turismos (sólo vehículos de la marca Mazda). La producción del Mazda2 en Valencia finalizó el 28 de junio de 2007

Centros de I+D:

- Hiroshima (Japón)
- Yokohama (Japón)
- Irvine, California (Estados Unidos)
- Flat Rock, Michigan (Estados Unidos)
- Oberursel (Alemania)

* Al cambio de 114,85 yen por USD, al tipo de cambio existente el 31 de marzo de 2007.

Producción de vehículos*: 967.231 unidades (plantas japonesas)

Volumen total de ventas*: Aprox. 1.302.000 unidades
(261.000 en Japón / 1.041.000 en el extranjero)

Ventas netas*: 3.247.500.000.000 JPN ¥
-28,300 millones de USD**

Beneficio operativo*: 158.500.000.000 JPN ¥
- 1.380,1 millones de USD**

Beneficio neto*: 73.700.000.000 JPN ¥
- 641,7 millones de USD**

Presencia mundial: Exportaciones a más de 140 países y regiones de todo el mundo

Sede europea

Mazda Motor Europe GmbH
Hitdorfer Str. 73
51371 Leverkusen, Alemania

Sede norteamericana

Mazda Motor of America Inc.
(Mazda North American Operations)
7755 Irvine Centre Drive
Irvine, CA 92618-2922, EE.UU.

* Año fiscal comprendido entre abril de 2006 y marzo de 2007. A no ser que se indique lo contrario, los datos corresponden al año natural

** Al cambio de 114,85 yen por USD, al tipo de cambio existente el 31 de marzo de 2007

8. Contactos

Mazda Motor Europe

País	Compañía	Contacto
	Europa Teléfono +49-2173-943 505 Página web:	Mazda Motor Europe GmbH Fax +49-2173-943 553 www.mazda-press.com Franz Danner E-mail fdanner@mazdaeur.com
	Austria Teléfono +43-463-3888-223 Página web:	Mazda Austria GmbH Fax +43-463-3888-62 www.mazda-press.at Josef Deimel E-mail deimel@mazda.at
	Bielorrusia Teléfono +375-172 18 9906	Holpy Auto Fax +375- 172 18 9982 Ella Shlyaga E-mail Ella_Shlyaga@atlantm.com
	Bélgica y Luxemburgo Teléfono +32 3 860 66 05	Mazda Motor Belux Fax +32 3 860 66 12 Peter Gemoets E-mail gemoetsp@mazdaeur.com
	Croacia Teléfono +385-1606-02-64 Página web:	Mazda Motor Croatia Fax +385 1 6040 746 www.mazda-press.com.hr Ivana Mudrovcic E-mail mudrovcic@mazda.hr
	Chipre Teléfono +44-1-322 622 691	Mazda Motors UK Ltd Fax +44-1-322 622 700 Graeme Fudge E-mail gfudge@mazdaeurope.com

País	Compañía	Contacto
	República Checa Teléfono +420 739 681 120 Página web:	Mazda Motor Czech (MMCZ) Fax +420 233 029399 www.mazda-press.cz Markéta Kuklová E-mail mkuklova@mazdaeur.com
	Dinamarca Teléfono +45-43 25 21 06 Página web:	Mazda Motor Danmark Fax +45-43 25 21 01 www.mazda-press.dk Jannik Olsen E-mail jolsen13@mazdaeurope.com
	Islas Feroe Teléfono +45-43 25 21 06	Mazda Motor Danmark Fax +45-43 25 21 01 Jannik Olsen E-mail jolsen13@mazdaeurope.com
	Finlandia Teléfono +358 207 704 337	Inchcape Motors Finland Oy Fax +358 207 704 307 Edvard Duncker E-mail edvard.duncker@inchcape.fi
	Francia Teléfono +33 1 61 01 65 91 Página web:	Mazda Automobiles France S.A.S. Fax +33 1 61 01 65 60 www.mazda-presse.fr Michèle Lanzenberg E-mail michele.lanzenberg@mazda.fr
	Alemania Teléfono +49-2173-943 220 Página web:	Mazda Motors (Deutschland) GmbH Fax +49-2173-943 468 www.mazda-presse.de Jochen Münzinger E-mail jmuenzinger@mazda.de
	Grecia Teléfono +302-10-5156-033	ELMA S. A. Fax +302-105-156095 Mitsi Leontaritou E-mail leon@cortessigroup.gr
	Hungría Teléfono +36 1 464 5017 Página web:	Mazda Motor Hungary KFT Fax +36-1-464 5001 www.mazda-press.hu Péter Pörnczi E-mail pornczi@mazda.hu

País	Compañía	Contacto
	Islandia Teléfono +45-43 25 21 06	Mazda Motor Danmark Fax +45-43 25 21 01 Jannik Olsen E-mail jolsen13@mazdaeurope.com
	Italia Teléfono +39 06 60297 800 Página web:	Mazda Motor Italia S.p.A Fax +39 06 60200 125 www.mazda-press.it Marilyn Granieri E-mail mgranieri@mazdaeur.com
	Malta Teléfono +44-1-322 622 691	Mazda Motors UK Ltd Fax +44-1-322 622 700 Graeme Fudge E-mail gfudge@mazdaeurope.com
	Países Bajos Teléfono +31 70 333 7 251	Auto Palace-de Binckhorst b. v. Fax +31 70 38 505 04 Jur Raatjes E-mail jraatjes@ap.mazdanet.nl.
	Noruega Teléfono +47 66 81 87 73 Página web:	Mazda Motor Norge Fax +47 66 81 87 71 www.mazda-press.no Marina Maneas Bakkum E-mail mbakkum@mazdaeurope.com
	Portugal Teléfono +351-21-351 2774 Página web:	Mazda Motor de Portugal Lda. Fax +351-21-351 2771 www.mazda-press.pt Jorge Natário E-mail jnatario@mazdaeurope.com
	Irlanda Teléfono +353-1-6080 193 Página web:	Mazda Motor Ireland Fax +353-1-6080 194 www.mazda-press.ie Richard Molloy E-mail rmolloy@mazdaeurope.com
	Rusia Teléfono +7-499-500-4856 Página web:	Mazda Motor RUS Fax +7-495-589-2482 www.mazda-press.ru Maria Maguire E-mail mmaguire@mazdaeur.com
	Eslovaquia Teléfono +420 739 681 120 Página web:	Mazda Motor Slovakia (MMSK) Fax +421 244 640 148 www.mazda-press.sk Markéta Kuklová E-mail mkuklova@mazdaeur.com

País	Compañía	Contacto
	Eslovenia Teléfono +386-1-420-40-81 Página web:	Mazda Motors Slovenia (MMS d.o.o.) Fax +386-1-420-40-88 www.mazda-press.si Bogdan Zvanut E-mail bogdan.zvanut@mazda.si
	España Teléfono +34-91-418 5468 Página web:	Mazda Automóviles España S.A. Fax +34-91-418 5479 www.mazda-press.es Natalia García E-mail ngarcia9@mazdaeurope.com
	Suecia Teléfono +46 768 750 815 Página web:	Mazda Motor Sverige Fax +46-300-10-299 www.mazda-press.se Per Lidström E-mail plidstro@mazdaeurope.com
	Suiza Teléfono +41-22-719 3360 Página web:	Mazda (Suisse) SA Fax +41-22-719 3305 www.mazda-press.ch Giuseppe Loffredo E-mail gloffredo@mazda.ch
	Ucrania Telephone +380-44-230-15-97	AUTO International Fax +380-44-230-15-81 Alexandra Goloborodko E-mail goloborodko@auto-intl.kiev.ua
	Reino Unido Teléfono +44-1-322 622 691 Página web:	Mazda Motors UK Ltd Fax +44-1-322 622 700 www.mazda-press.co.uk Graeme Fudge E-mail gfudge@mazdaeurope.com
Albania, Bosnia-Herzegovina, Bulgaria, Macedonia, Moldavia, Rumanía, Serbia Mazda Europa Central y Sureste Teléfono +43 463 3888-223		
Jo Deimel E-mail deimel@mazda.at		