

# Salone dell'Automobile di Ginevra 2004

1. In sintesi In debutto a Ginevra
2. La Mazda MX-Flexa Attraiante, Flessibile e Divertente da Guidare
3. La Mazda MX-Micro Sport Vigorosa e Sportiva
4. Il Motore Rotativo ad Idrogeno della Mazda RX-8 Per un Ambiente più Pulito
5. La Mazda3 Berlina ed i Nuovi Motori Arricchimento della Gamma
6. Restyling della Mazda Tribute Robusta, Elegante e Sicura
7. Come contattarci
8. Dati e Cifre sulla Mazda Motor Corporation
9. Galleria Fotografica

# 1. In sintesi

## Debutta a Ginevra la Concept-Car Mazda MX-Flexa

Al 74° Salone dell'Automobile di Ginevra si potrà assistere al debutto a livello mondiale della Concept-Car Mazda MX-Flexa ed al debutto europeo della nuova Concept-Car Mazda MX-Micro Sport, entrambe ulteriori esempi di come la Mazda abbia saputo ampliare la propria gamma di modelli per soddisfare la crescente domanda, fra gli europei, di sperimentare lo "Zoom-Zoom" Mazda. A Ginevra, si spartiscono la scena con una nuova versione ad idrogeno del premiato motore rotativo RENESIS e con due altri veicoli che vanno ad arricchire la gamma di modelli della Mazda, la nuova Mazda3 Berlina con due nuovi motori ed un Restyling della Mazda Tribute.

La Mazda MX-Flexa - Attraente, Flessibile e Divertente da Guidare

La Mazda Motor Corporation sceglie il Salone dell'Automobile di Ginevra per il debutto mondiale del suo più recente Concept-Vehicle, la Mazda MX-Flexa. La Space-Wagon a sei posti della Mazda, di nuova concezione, è il quinto Concept-Vehicle

presentato dal costruttore automobilistico giapponese nel corso degli ultimi sei mesi, a dimostrazione della possibile direzione che Mazda potrebbe prendere per una futura Space-Wagon. La Mazda MX-Flexa abbinata un design esterno molto indovinato, ben proporzionato ed atletico, con soluzioni innovative di allestimento comprendenti i livelli di flessibilità e di facilità d'uso di una Space-Wagon, al divertimento di guida in stile "Zoom-Zoom", per dare origine ad un veicolo con nuovi livelli di attrazione emotiva.

### **La Mazda MX-Micro Sport - Vigorosa e Sportiva**

La nuova Concept-Car MX-Micro Sport della Mazda offre una versione compatta con il vigore della nuova generazione, abbinato ad interni spaziosi e ad un potente motore a benzina da 2,0 litri. Rappresenta il più recente impegno Mazda nel rafforzare la propria gamma con un veicolo vigoroso e sportivo basato sul pianale della Mazda2. Il suo Design è scolpito e sportivo, come per tutti i veicoli Mazda di nuova generazione, pur rimanendo moderno e raffinato, ed ovviamente è stato eseguito con la riconoscibile qualità costruttiva della Mazda per tradursi in una personalità determinata e sportiva. A prescindere dal suo design dinamico e compatto, la nuova MX-Micro Sport della Mazda presenta degli interni che risultano ampi e confortevoli, con vasto spazio a livello della testa dei passeggeri e in cui possono trovare posto quattro adulti, offrendo un gradevole abbinamento di colori e dettagli di design per offrire una sensazione di qualità e di raffinatezza di progettazione. Sia i sedili anteriori che quelli posteriori offrono confort e sostegno laterale, ed è presente un vano bagagli dotato di divisorio amovibile per soluzioni di carico flessibili.

Nella nuova Mazda MX-Micro Sport le dimensioni compatte si traducono in un vero piacere di guida. La dinamica di guida di grande livello offre un'ottima stabilità nei rettilinei, una sterzata progressiva con un'intensa sensazione di resa, ed una risposta di frenata estremamente lineare. Tali attributi sono abbinati ad un potente motore a benzina da 2,0 litri e 110 kW/150 CV, con una coppia massima di 187 Nm a 4.500 giri/min., per offrire una fantastica ultracompatta che sembra grande, in cui si viaggia alla grande e che può trasportare fino a quattro persone in pieno confort e con stile.

### **Il Motore Rotativo ad Idrogeno della Mazda RX-8 - Per un Ambiente più Pulito**

La Mazda, al Salone dell'Automobile di Ginevra, presenta un gruppo motopropulsore per veicoli a carburante alternativo, che abbina il carburante ad idrogeno all'esclusiva tecnologia per motori rotativi del suo premiato motore RENESIS. Divertente da guidare e volto alla salvaguardia dell'ambiente, il motore rotativo ad idrogeno RENESIS è la più recente dimostrazione della flessibilità dell'esclusivo motore rotativo che mantiene un alto grado di divertimento da motore rotativo, pur producendo emissioni estremamente pulite tramite l'uso dell'idrogeno.

Dato che il motore, di nuova concezione, è alimentato sia da carburante a benzina, sia da idrogeno, la Mazda ritiene che la RX-8 con Motore Rotativo ad Idrogeno sia un veicolo realistico a carburante alternativo. Il motore necessita solo di alcune modifiche per poter funzionare con carburante ad idrogeno, il che significa che potrebbe entrare in produzione relativamente in fretta e relativamente a basso costo. Stando così le cose, potrebbe

essere di ausilio nella promozione dell'uso del carburante a idrogeno e nello sviluppo di infrastrutture di supporto per il carburante a idrogeno.

## **La Mazda3 Berlina ed i Nuovi Motori - Arricchimento della Gamma**

Già a partire dal lancio di una nuova due volumi dinamica, alla fine dello scorso anno, la Mazda3 ha portato un nuovo alito di vita nel Segmento C europeo. Attualmente, la Mazda va a completare la gamma della sua compatta, stella di prima grandezza, con una Mazda3 Berlina completamente nuova e con due nuovi motori, un turbodiesel common-rail MZ-CD da 1,6 litri ed un sobrio e vivace benzina MZR a quattro cilindri in linea da 1,4 litri.

La Mazda3 Berlina si differenzia chiaramente dalla maggior parte delle quattro porte compatte grazie al suo esclusivo abbinamento di elegante raffinatezza e di sportività della nuova generazione Mazda. Con la due volumi, dinamica e sportiva, la nuova gamma della Mazda3 offre ai clienti europei due diverse alternative di autovettura compatta, andando ad ampliare ulteriormente l'attrazione dell'automobile. Ciò è vero soprattutto adesso che la gamma dei gruppi motopropulsori della nuova Mazda3 è stata ampliata con due nuovi motori. Il primo è un motore turbodiesel common-rail MZ-CD da 1,6 litri che abbina una ricercatezza quasi da motore a benzina ad una coppia elevata, a bassi consumi ed a scarse emissioni. Una versione a norma Euro IV, dotata di filtro dei fumi pulverulenti del gasolio, verrà presentata su mercati specifici in estate, per un impatto significativamente ridotto sull'ambiente. Un nuovo motore a benzina MZR da 1,4 litri prende posto al fianco dei benzina MZR da 1,6 litri e da 2,0 litri lanciati alla fine dello

scorso anno. Disponibile come motore base per la due volumi, abbina agilità, potenza e coppia a sufficienza, bassi consumi di carburante ed un tasso di emissioni a norma Euro IV, risultando perfetto per i clienti europei in cerca dell'entusiasmo di guidare una Mazda3 in una versione a bassi costi di gestione e di funzionamento.

## **Il Restyling della Mazda Tribute - Robusta, Elegante e Sicura**

Al Salone dell'Automobile di Ginevra di quest'anno fa il suo debutto anche una nuova versione sottoposta a Restyling del fuoristrada sportivo (SUV), di classe ed austero, Mazda Tribute. La Tribute continua a risultare attraente per gli europei in cerca di una SUV costruita in modo eccellente, di bell'aspetto e robusta con attributi di guida da nuova generazione ed un alto grado di sicurezza. La nuova versione sottoposta a Restyling è caratterizzata dall'introduzione di un motore a benzina MZR da 2,3 litri, una tecnologia completamente nuova per il sistema di trazione (AWD), dotazioni perfezionate di sicurezza attiva e passiva ed interni più accurati, il tutto inserito in un allestimento esterno che è stato perfezionato per offrire una maggiore sensazione di ricercatezza.

Al motore a benzina V6 da 3,0 litri della Mazda Tribute si va ad aggiungere un nuovo benzina MZR da 2,3 litri e 110 kW/150 CV, in sostituzione del motore da 2,0 litri, che risulta agile e potente, con un'ottimale riduzione del consumo di carburante ed un funzionamento lineare e silenzioso. L'AWD attualmente è di serie su tutti i veicoli, a prescindere dal tipo di motore o di cilindrata. È dotato di una tecnologia di accoppiamento di controllo della coppia attiva (ATCC). Tale sistema utilizza il controllo avanzato del

motore per monitorare costantemente la velocità delle ruote e la posizione dell'acceleratore, per determinare lo stato del veicolo e le intenzioni del conducente, ai fini di controllare automaticamente l'accoppiamento elettromagnetico che invia coppia alle ruote posteriori. Ne consegue un controllo più preciso della trazione ed un minore avvitemento delle ruote nella maggior parte delle situazioni, il che rende la nuova Mazda Tribute sostanzialmente migliore sulla ghiaia, sulla neve e sul ghiaccio.



**mazda**

## 2. La Mazda MX-Flexa

Attraiante, Flessibile e Divertente da Guidare

La Mazda Motor Corporation Al 74° Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra arriva con il debutto mondiale del suo più recente Concept-Vehicle, la Mazda MX-Flexa. Quinto Concept-Vehicle della Mazda fra quelli presentati negli ultimi sei mesi, mostra una delle possibili direzioni che la Mazda potrebbe prendere per una futura Space-Wagon.

“Non è stato un caso se abbiamo scelto il Salone di Ginevra per lanciare questo importante Concept-Vehicle,” ha affermato Stephen Odell, Direttore e Responsabile Esecutivo Anziano, a livello mondiale, del settore Vendite, Marketing ed Assistenza al Cliente. “Il segmento delle Space-Wagon continua ad essere un segmento importante ed in crescita in molti mercati nel mondo. In Europa è esploso negli ultimi cinque anni, con una crescita, in base ad alcune stime, superiore al 200 per cento nei cinque mercati più rappresentativi. Riteniamo si tratti di un segmento in cui Mazda può effettivamente andare ad iniettare un po' di 'Zoom-Zoom'.”

Creato presso lo Studio di Progettazione Avanzata della Mazda ad Hiroshima, sotto la direzione di Moray Callum, il Direttore Progettazione della Mazda, e del Capo-Progettista Koji Tabata, il progetto Mazda MX-Flexa ha dato al dipartimento di progettazione della Mazda l'opportunità di infondere un po' dello spirito "Zoom-Zoom" nel segmento delle Space-Wagon e di sviluppare ulteriormente il linguaggio di progettazione per un prodotto futuro. L'obiettivo, al di là di ogni aspettativa, era quello di presentare ai visitatori del Salone di Ginevra una Space-Wagon dall'aspetto davvero solido ed atletico, un veicolo che, a detta dei progettisti "possa sembrare dinamico anche da fermo." Tale tensione atletica nella progettazione è stato il tema di molti prodotti recenti, ivi comprese la nuova Mazda RX-8 e la Mazda3, lanciata ultimamente.

Inizialmente, l'équipe Mazda raggruppata per sostenere tale progetto aveva un'unica tesi in mente: le Space-Wagon destinate ad avere successo devono essere in grado di attirare i nuovi acquirenti con il giusto design emotivo, un design che non sia opprimente né eccessivamente delineato, bensì aggraziato e ben proporzionato. Cosa ancora più importante, un design aggraziato ed atletico deve essere bilanciato con soluzioni innovative di allestimento che siano in grado di apportare quella praticità e facilità d'uso che i clienti si attendono attualmente da una Space-Wagon.

"Riteniamo che i clienti reagiranno molto positivamente alla funzionalità intuitiva ed al confort che presentiamo nella Mazda MX-Flexa," ha affermato Tabata. "Nel contempo, siamo consapevoli che la reale opportunità, per la Mazda, è quella di spingersi ancora oltre con il design emotivo e di mettere a punto il veicolo con dinamiche di guida che lo rendano divertente da

guidare ed inoltre molto sicuro. È semplice, vogliamo che la gente guardi la MX-Flexa e pensi: 'Zoom-Zoom: Sì, quella è proprio una Mazda.'"

Il Concept-Vehicle Mazda MX-Flexa si basa su di un'architettura presa in prestito dalla Mazda3, completamente nuova, modificata per poter sostenere le maggiori dimensioni del veicolo e le esclusive aspettative del cliente. Pur essendo ancora solo un Concept-Vehicle, la MX-Flexa è stata messa a punto per soddisfare le grandi aspettative sulle prestazioni di guida della Mazda, soprattutto per quanto riguarda la maneggevolezza globale del veicolo.

In termini molto specifici, l'équipe che sta alle spalle del Concept-Vehicle si è riproposta di focalizzare gli elementi chiave che avrebbero potuto migliorare la posizione della Mazda nel segmento in crescita delle Space-Wagon, concentrandosi, in particolare, per raggiungere nuovi livelli di attrazione emotiva. In linea con il DNA della marca Mazda, l'équipe si è focalizzata su tre concetti:

- Design (di classe)
- Dotazioni (intuitive)
- Dinamiche di Guida (briose)

### **Design di classe ed atletico, dentro e fuori**

Sin dall'inizio, l'équipe di progettazione di Tabata ha lavorato seguendo le vastissime direttive "di classe ed atletico." Anche se queste due definizioni, di solito, non vengono associate al segmento delle Space-Wagon, l'équipe ha perseguito tale approccio

concentrandosi sugli elementi di progettazione, già ben definiti, della nuova generazione Mazda.

Gli esterni Sora Blue ad esempio, si basano principalmente su solide proporzioni ed atteggiamento atletico, più che su un entusiasmo superficiale, forzato ed artificioso. Le proporzioni della Mazda MX-Flexa sono state accuratamente bilanciate per realizzare una forma esterna aggraziata e fluida che possa comunicare una sensazione di dinamismo. La forte linea del cofano ed il parabrezza armoniosamente inclinato consentono di offrire, nel complesso, un elegante aspetto esterno.

Per la parte anteriore, l'équipe di progettazione ha scelto di presentare una nuova visione della tradizionale mascherina a cinque punte della Mazda. Anche se la mascherina a cinque punte continua ad essere un elemento distintivo di tutti i prodotti Mazda, lo studio di progettazione avanzata continua ad offrire nuove interpretazioni di tale elemento di design nello sviluppare nuove Concept-Car (la Mazda MX-Micro Sport, che viene presentata a Ginevra insieme alla Mazda MX-Flexa, ne è un ulteriore esempio). Tuttavia, per non cadere in errore o ritrovarsi confusi, la grande "M" nella quale si possono anche intravedere le ali di un albatros, è fieramente posizionata proprio al centro della mascherina della Mazda MX-Flexa.

La vista laterale della Mazda MX-Flexa è particolarmente forte, enfatizzata dalla bassa linea del tetto e dalla sagoma attraente. Questo è il risultato di uno sforzo atto a creare una sensazione complessiva di solidità del veicolo. La vista laterale è perfezionata da brevi sbalzi anteriori e posteriori, completati dai raffinati cerchi da 18 pollici a cinque razze. La posizione delle ruote,

in abbinamento ai brevi sbalzi ed alla carrozzeria larga, esprimono ulteriormente l'atteggiamento globale atletico ed agile del veicolo.

L'équipe dedicata agli interni della Mazda MX-Flexa ha sviluppato un design coerente che comunica freschezza ed apertura mentale. Sono state utilizzate superfici bianche, argentate e blu per enfatizzare la luminosità degli spazi interni. E per garantire un collegamento emotivo con i consumatori, l'équipe di progettazione ha scelto accuratamente i materiali, gli abbinamenti di colori e le forme che avrebbero potuto trasmettere un alto grado di qualità ed innescare una risposta emotiva. L'obiettivo era quello di realizzare degli interni del Concept-Vehicle che potessero bilanciare equamente utilità, confort e qualità.

Il loro successo è evidente nel quadro strumenti, presentato con una rifinitura argentata brillante, che offre una visibilità eccezionale ed un aspetto estetico fresco e luminoso con il suo gruppo di tre indicatori sovrapposti. I comandi principali sono stati assemblati nella consolle centrale del quadro strumenti per migliorare la visibilità e facilitarne l'azionamento; la leva del cambio, invece, è ubicata sul pannello centrale, armoniosamente abbinata ad altri comandi chiave e perfettamente alla portata del conducente.

La configurazione dell'abitacolo della Mazda MX-Flexa presenta sei sedili, tutti costituiti da sedute singole rivestite in pelle, tipo posto di comando. Tutti e sei i sedili sono praticamente identici in larghezza, per garantire un confort uniforme all'interno dell'abitacolo, anche nella terza fila di sedili.

## Dotazioni intelligenti ed innovative

Il concetto di base della Mazda MX-Flexa è spinto dall'intuizione che la vera e propria "usabilità" del veicolo, attualmente, proviene dalla "flessibilità", termine da cui deriva il nome del più recente Concept-Vehicle della Mazda. Dai sedili di tipo Karakuri (che consentono agli utenti di essere facilmente ripiegati anche usando una mano sola), all'idea di un'automobile sportiva a quattro porte, l'intuizione data dalla "usabilità" è, da lungo tempo, un attributo chiave di tutti i veicoli Mazda.

Nel Concept-Vehicle Mazda MX-Flexa, tale flessibilità è dimostrata dall'innovativo sistema di trasporto di biciclette E-ZZ-FOUR. In abbinamento alla flessibilità dei sedili, per cui quattro dei sei sedili possono essere ripiegati singolarmente in piano, la MX-Flexa può trasportare fino a quattro biciclette: due all'interno del veicolo e due all'esterno. Il sistema di trasporto di biciclette E-ZZ-FOUR presenta quattro guide scorrevoli, due delle quali sono integrate nel soffitto all'interno dell'abitacolo e le altre due sul tetto, offrendo grande flessibilità nel trasporto sia di biciclette che di carico. Le biciclette vengono agganciate direttamente alle quattro guide, quindi vengono fatte scorrere armoniosamente in sede. Uno degli obiettivi chiave della progettazione del sistema di trasporto di biciclette era quello di garantire una netta integrazione nel design globale del veicolo, sia all'interno che all'esterno.

La quantità di spazio interno è spesso una misura della flessibilità del veicolo. Per dirla semplicemente, più spazio c'è nell'abitacolo, più cose può fare il proprietario. Lo spazio interno, tuttavia, deve sempre essere bilanciato rispetto alle dimensioni esterne, dato che i

veicoli più grandi sono spesso svantaggiati dal fatto di essere più difficili da manovrare in luoghi stretti e meno agili in termini di dinamiche di guida.

Nel Concept-Vehicle MX-Flexa, la Mazda presenta ciò che ritiene essere il giusto equilibrio fra le dimensioni esterne, che fungono da base per gli attributi di guida di grande livello, e lo spazio interno. Con una lunghezza totale di 4470 mm, una larghezza di 1745 mm ed un passo di 2750 mm, gli interni del Concept-Vehicle sono spaziosi e confortevoli.

Andando ad aggiungersi alla flessibilità ed alla spaziosità della Mazda MX-Flexa, sono presenti doppie porte scorrevoli che offrono una generosa apertura di 700 mm su ciascun lato, un vantaggio ovvio quando si tratta di dover entrare ed uscire dal veicolo. L'équipe ha anche fatto tutti gli sforzi possibili per creare porte scorrevoli facili da aprire dall'esterno, anche da parte dei bambini più piccoli.

La posizione di seduta nella Mazda MX-Flexa è stata presa in considerazione attentamente per aumentare al massimo il confort dei passeggeri, senza pregiudicare il vano di carico. Lo spazio per le gambe, per tutti, è una priorità nella MX-Flexa, ed anche i passeggeri della terza fila di sedili possono avvalersi di spazio a sufficienza. Per ottenere un altro obiettivo chiave, da parte dell'équipe dedicata alle dotazioni, i sedili della seconda e della terza fila, oltre ad essere confortevoli, si ripiegano rapidamente e facilmente, andando quindi ad aggiungersi alla flessibilità complessiva dell'abitacolo. Non c'è necessità di togliere dei sedili e di doverli depositare altrove.

La seconda fila di sedili presenta il sistema Mazda "solleva

e ripiega", con il cuscino inferiore che viene spostato in avanti e lo schienale che viene ripiegato in basso, per ottenere un piano di carico praticamente piatto quando i sedili sono nella posizione a scomparsa, anche senza dover togliere i poggiatesta. I due sedili della terza fila presentano la funzione KARAKURI, che necessita di un solo gesto, una caratteristica già popolare introdotta nella Mazda6, in cui i sedili della fila più arretrata possono essere ripiegati semplicemente tirando una leva ubicata sullo schienale dei sedili della terza fila.

Tra le ulteriori caratteristiche della Mazda MX-Flexa è compresa una grande consolle con un vano amovibile termico, sia per il freddo che per il caldo. Tale vano si può inserire in una consolle posta fra i sedili anteriori e funge da frigorifero all'interno del veicolo. Può inoltre essere sganciato per essere portato all'esterno.

### **La Space Wagon "Zoom-Zoom"**

L'équipe di progettazione della Mazda MX-Flexa ritiene che anche le Space-Wagon dovrebbero offrire le dinamiche di guida che sono segno distintivo della Mazda: capacità di risposta, maneggevolezza neutra e frenata lineare e controllabile. Dovrebbero bilanciare un veicolo divertente da guidare, nettamente "Zoom-Zoom", con la maneggevolezza ed il confort di una Space-Wagon. La Mazda MX-Flexa dimostra che l'attrazione emotiva delle eccellenti dinamiche di guida rappresenta un vantaggio competitivo per la Mazda nel segmento, fortemente competitivo, delle Space-Wagon.

Il Concept-Vehicle è dotato di un motore MZR 16 valvole da 2,3 litri montato trasversalmente, un gruppo motopropulsore di provate capacità, che ha avuto un'ottima accoglienza da parte dei

consumatori europei sulla Mazda6 e sul veicolo polivalente Mazda MPV. Il Concept-Vehicle è anche dotato di cambio "Activematic" Mazda a quattro velocità, che può essere azionato in modalità automatica o in modalità semi-manuale.

A sostegno degli obiettivi sulle dinamiche di guida, l'équipe di sviluppo ha ulteriormente perfezionato il sistema delle sospensioni e dello sterzo basandosi sull'architettura della Mazda3. Con barre di tipo McPherson anteriormente e sospensioni Multi-link posteriormente, e con le barre antirollio sia anteriormente che posteriormente, la Mazda MX-Flexa è un veicolo dalla maneggevolezza neutra, con una buona capacità di risposta ed una stabilità di marcia solida ad alta velocità. L'équipe di sviluppo ha scelto di incorporare il sistema di servosterzo idraulico elettronico della Mazda, che offre una risposta di sterzata lineare e precisa in tutte le situazioni. Dato che la sicurezza attiva dei passeggeri è direttamente correlata alle dinamiche di guida ottimali, la Mazda inoltre ha equipaggiato il suo veicolo da esposizione Mazda MX-Flexa con pneumatici da 235/50 R 18 e quattro freni a disco.

### **L'importanza dell'attrazione emotiva**

Come dimostrato dal Concept-Vehicle Mazda MX-Flexa, la Mazda ritiene che la chiave per ottenere ulteriore crescita e successo in tale segmento sia quella di abbinare ad una forte attrazione emotiva, alla classe ed alle dinamiche di guida, la praticità che i clienti, giustamente, si aspettano da una Space-Wagon. Il concorrente che riesca a bilanciare meglio entrambe le qualità, attrazione emotiva e razionalità, sarà quello destinato a vincere. Con la Mazda MX-Flexa, la Mazda dimostra che sarà l'intensità dell'attrazione emotiva a portare i clienti verso una futura Space Wagon della Mazda.

## Specifiche della Mazda MX-Flexa

<b>Motore</b>	MZR 2,3 litri
Tipo	4 cilindri in linea
Potenza massima	126 kW a 6500 giri/min.
Coppia massima	214 Nm a 4000 giri/min.
<b>Cambio</b>	
Tipo	4EAT
<b>Sospensioni</b>	
Anteriori	A barre di tipo McPherson
Posteriori	Sistema Multi-link
<b>Freni</b>	
Tipo, anteriori/posteriori	A disco, ventilati/A disco
<b>Pneumatici e Cerchi</b>	
Pneumatici, anteriori/posteriori	235/50 R 18
Cerchi, anteriori/posteriori	8,0 J
<b>Dimensioni</b>	
Lunghezza totale	4470 mm
Larghezza totale	1745 mm
Altezza totale	1650 mm
Passo	2750 mm
Carreggiata, anteriore/posteriore	1540 mm / 1525 mm
Capacità posti a sedere	6

## 3. La Mazda MX-Micro Sport

### Vigorosa e Sportiva

La nuova Concept-Car MX-Micro Sport della Mazda rappresenta il più recente impegno di Mazda a rafforzare la sua gamma di veicoli "Zoom-Zoom" con un veicolo vigoroso e sportivo, basato sul pianale della Mazda2. Abbina una vigorosità compatta, da nuova generazione, ad interni spaziosi e ad un potente motore a benzina da 2,0 litri e 110 kW/150 CV. Proprio lui. Una versione da produzione della Concept-Car Mazda MX-Micro Sport farà il suo debutto quest'anno su un mercato automobilistico chiave e la Mazda, attualmente, sta anche esaminando le opportunità di introdurlo in altri mercati.

### Design

La MX-Micro Sport presenta il design sportivo e atletico di nuova generazione della Mazda, trasferito in un allestimento più piccolo e compatto. La qualità costruttiva altamente scolpita del veicolo è nitida e semplice, seppur moderna e raffinata. La pronunciata linea a livello delle spalle, che corre per tutta la lunghezza del veicolo, abbinata ai parafranghi anteriori e posteriori ben delineati

e ad una nuova interpretazione della mascherina a cinque punti della Mazda, esprime una tensione di forme che comunica vigore. La grande presa d'aria dell'autovettura si abbina alle ben delineate fenditure verticali su ambo i lati del paraurti anteriore, per mettere in evidenza la sensazione aggressiva di slancio in avanti. I grandi gruppi ottici con una curvatura esclusiva offrono espressività alla parte anteriore. Ben piazzato su cerchi in lega multi-razze da 17 pollici, l'atteggiamento globale proteso in avanti e la forma solida si fanno sportivi ed aggressivi, una personalità decisamente tipica della Mazda.

La parte posteriore della Concept-Car Mazda MX-Micro Sport presenta gruppi ottici che riprendono il design dei fari anteriori, estremamente scolpiti. La Concept-Car comprende anche un diffusore d'aria posteriore che si ispira a quelli da gara, fenditure verticali su ambo i lati del paraurti posteriore e doppie tubazioni di scarico ubicate centralmente. Tale struttura metodica degli elementi predominanti sulla vista posteriore della Mazda MX-Micro Sport mettono ulteriormente in evidenza la personalità moderna, determinata e sportiva della Concept-Car.

## Spazio Interno e Design

A prescindere dal suo design dinamico e compatto, la nuova MX-Micro Sport Mazda presenta degli interni spaziosi e confortevoli, come ulteriore prova dell'abilità della Mazda di creare più spazio invece di toglierne, frutto di anni di sviluppo di automobili piccole ed efficienti per i mercati chiave di tutto il mondo. Questo obiettivo viene raggiunto grazie al fatto di essere larga e relativamente alta, e si traduce anche in un ampio spazio per la testa e posto per quattro adulti che vogliono

divertirsi stando insieme.

L'esclusivo abbinamento di colori degli interni ed i dettagli di progettazione sono stati utilizzati per attirare i clienti che riconoscono ed apprezzano la qualità elevata e la raffinatezza di progettazione. La sezione centrale del quadro strumenti incorpora una rifinitura argentata estremamente riflettente che funge da complemento per i grandi strumenti nero su bianco. A destra del volante si trova un grande display multifunzione. Come per gli strumenti, il display centrale è stato abbellito con una rifinitura argentata estremamente riflettente. È stato anche utilizzato argento brillante per offrire una qualità piacevole al tatto sulle razze del volante di guida e sulle maniglie delle porte, mentre gli indicatori ed i pulsanti degli avvisatori acustici presentano ghiera cromate.

I sedili anteriori sono stati sviluppati specificamente per offrire un eccezionale supporto laterale, per una guida sportiva ed il massimo confort nei viaggi lunghi. I sedili posteriori ripiegabili hanno un aspetto sportivo, a canestro, e sono stati progettati per fornire un eccellente supporto laterale, facilitando l'entrata e l'uscita dal veicolo. Dietro ai passeggeri posteriori si trova un vano bagagli equipaggiato con un divisorio amovibile per configurazioni di carico flessibili. Montato a livello del pianale, il divisorio consente di utilizzare la zona sotto il pianale come un sotto-bagagliaio. Montato in posizione più elevata, il divisorio può fungere da ripiano posteriore e da copertura per nascondere i bagagli dalla vista altrui.

## Prestazioni Dinamiche in linea con lo spirito "Zoom-Zoom"

La Concept-Car Mazda MX-Micro Sport presenta sospensioni anteriori di tipo MacPherson e sospensioni posteriori a barra di torsione, messe a punto per fornire una vivace risposta durante la marcia ed il naturale equilibrio che è una caratteristica centrale del DNA della Mazda. L'ottima stabilità in rettilineo, la sterzata progressiva con un'intensa sensazione di resa e la risposta di frenata estremamente lineare sono aspetti costanti in tutti i prodotti Mazda, per offrire l'esperienza di guida "Zoom-Zoom" che può essere percepita mentre si viaggia veloci su una strada libera o addirittura mentre ci si sposta lentamente, imbottigliati nel traffico congestionato.

La Concept-Car Mazda MX-Micro Sport è equipaggiata con il motore MZR a quattro cilindri da 2,0 litri, di provate capacità, sviluppato per erogare una potenza massima di 110 kW/150 CV a 6500 giri/min. Come per tutti i motori Mazda MZR, la potenza totale sviluppata si abbina ad una vasta coppia (sviluppata per erogare un massimo di 187 Nm a 4500 giri/min.), ai fini di offrire una sensazione di capacità di risposta sul pedale dell'acceleratore. Tale equilibrio fra potenza e coppia è un ingrediente chiave dell'esperienza di guida complessiva, ulteriormente perfezionato da un cambio manuale a sei velocità. Ciò consente al conducente di trarre pieni vantaggi dalla potenza del motore, incoraggiando il tipo di guida "Zoom-Zoom", tutto da gustare, che tutti i prodotti Mazda sono stati creati per offrire.

## Specifiche della Mazda MX-Micro Sport

<b>Motore</b>	MZR 2,0 litri
<b>Tipo</b>	4 cilindri in linea
<b>Potenza massima</b>	110 kW/150 CV a 6500 giri/min. (stimata)
<b>Coppia massima</b>	187 Nm a 4500 giri/min. (stimata)

### Cambio

<b>Tipo</b>	Manuale a sei velocità
-------------	------------------------

### Sospensioni

<b>Anteriori/posteriori</b>	A barre di tipo McPherson/ a barre di torsione
-----------------------------	---

### Freni

<b>Tipo, anteriori/posteriori</b>	A disco, ventilati/avantreno-retrotreno
---------------------------------------	---

### Pneumatici e cerchi

<b>Pneumatici, anteriori/posteriori</b>	205/50 R 17
<b>Cerchi, anteriori/posteriori</b>	7,5J

### Dimensioni

<b>Lunghezza totale</b>	3980 mm
<b>Larghezza totale</b>	1755 mm
<b>Altezza totale</b>	1550 mm
<b>Passo</b>	2490 mm
<b>Carreggiata, anteriore/posteriore</b>	1530 mm /1550 mm
<b>Capacità di posti a sedere</b>	Quattro

## 4. Il Motore Rotativo ad Idrogeno della Mazda RX-8

### Per un Ambiente più Pulito

La Mazda si è impegnata a sviluppare tecnologie di combustione con un impatto minimo sull'ambiente. Al Salone dell'Automobile di Ginevra di quest'anno, la Mazda espone una nuova versione ad idrogeno del premiato motore rotativo RENESIS, come ulteriore prova dell'eccellenza della Mazda nell'Engineering.

Come unico costruttore al mondo di motori rotativi, il motore rotativo con carburante a idrogeno è una concezione cui solo la Mazda era in grado di giungere. Si basa sul motore convenzionale RENESIS montato sulla coupè sportiva Mazda RX-8, completamente nuova; un motore noto per le sue armoniose caratteristiche di regime di giri, per le dimensioni compatte e per le esclusive caratteristiche di guida. Il RENESIS, tra l'altro, è stato premiato proprio per tali caratteristiche, essendo stato nominato Motore Internazionale dell'Anno 2003.

Attualmente, proprio quando l'attenzione dell'industria automobilistica si sta rivolgendo verso l'idrogeno come potenziale fonte di alimentazione dei veicoli, Mazda presenta un realistico

gruppo motopropulsore per veicoli a carburante alternativo che abbina il carburante ad idrogeno con l'esclusiva tecnologia del motore rotativo del suo premiato motore RENESIS. Divertente da guidare e volto alla salvaguardia dell'ambiente, il motore rotativo ad idrogeno RENESIS è la più recente dimostrazione della flessibilità del motore rotativo, che mantiene l'alto grado di divertimento del motore rotativo, pur producendo emissioni estremamente pulite grazie all'uso dell'idrogeno.

Il processo che ha portato alla realizzazione di tale motore è frutto di dieci anni di ricerche, i cui inizi risalgono al 1991. In tale anno la Mazda aveva sviluppato e collaudato il suo primo prototipo di veicolo con motore rotativo ad idrogeno, noto come Mazda HR-X. In concomitanza con lo sviluppo del HR-X2, l'équipe di Engineering aveva anche sviluppato una versione sperimentale della spider MX-5 nel 1993, alimentata da un motore rotativo ad idrogeno.

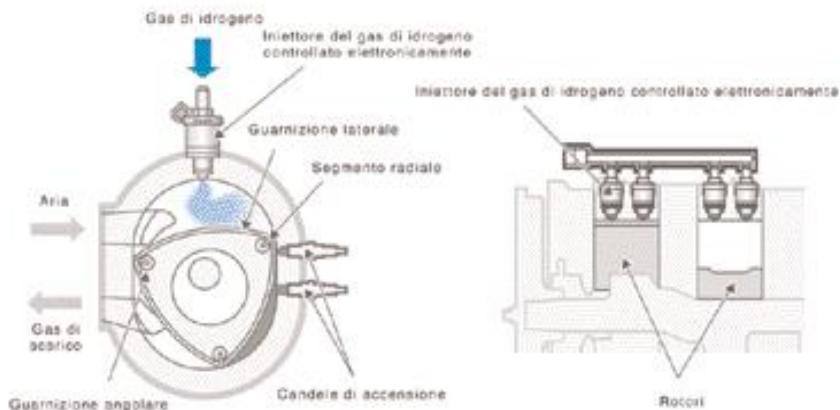
Due anni dopo, nel 1995, alla Mazda era stata concessa l'autorizzazione, da parte del Ministero dei Trasporti giapponese, di condurre delle prove su strada di due Capella Cargos con motore rotativo ad idrogeno. Nello stesso periodo, la Mazda aveva anche iniziato a fare esperimenti sui veicoli elettrici a pile a combustibile (FC-EV), in concomitanza con il suo programma di motori rotativi ad idrogeno. Nel 1992, Mazda sviluppa un prototipo di veicolo con batteria elettrica a pile a combustibile e nel 1997 crea una Mazda Demio FC-EV.

Nel 2001, Mazda inizia a condurre prove pubbliche su strada della tipologia "Reforming" a metanolo, con la Premacy FC-EV. Durante le prove su strada erano stati raccolti dati sulle prestazioni di marcia, sui consumi di carburante, sulle emissioni di scarico e su

altri parametri per poter aggiornare gli studi volti alla commercializzazione.

Il concetto di Motore Rotativo a Idrogeno RENESIS presentato a Ginevra funziona sia a benzina che con carburante a idrogeno. Inoltre, dato che il motore necessita solo di alcune modifiche per poter funzionare con carburante a idrogeno, potrebbe consentire la rapida messa in produzione a costi relativamente bassi di un veicolo a carburante alternativo con motore a idrogeno. La Mazda ritiene che un doppio sistema di carburante che funzioni sia a benzina che a idrogeno potrà consentire la promozione efficace dell'uso del carburante a idrogeno e lo sviluppo di infrastrutture di supporto per il carburante a idrogeno.

### Tecnologia del Motore Rotativo ad Idrogeno RENESIS della Mazda



Il Motore Rotativo ad Idrogeno RENESIS incorpora un sistema di iniettori a controllo elettronico (l'idrogeno viene iniettato allo stato gassoso). Il sistema preleva aria dalla bocchetta laterale

durante il ciclo di induzione ed utilizza doppi iniettori di idrogeno in ciascuno degli alloggiamenti del doppio rotore del motore per iniettare direttamente l'idrogeno nelle camere di aspirazione. Le seguenti tecnologie sono state introdotte per consentire di aumentare al massimo i vantaggi del motore rotativo nella modalità di combustione a idrogeno.

### **Iniezione Diretta**

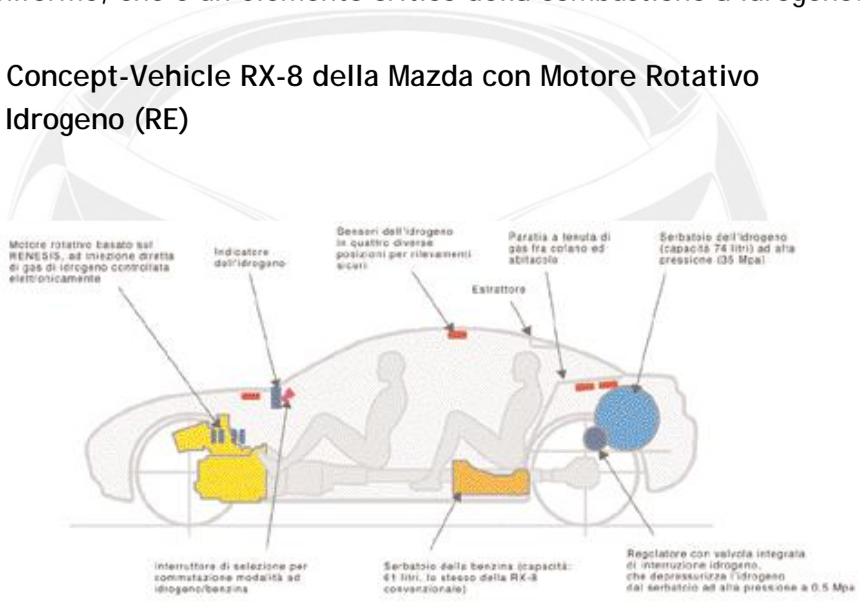
In ragione della sua architettura, con camere separate per l'induzione e la combustione, il motore rotativo idealmente è stato adattato per bruciare idrogeno senza innescare il ritorno di fiamma che può verificarsi quando l'idrogeno viene bruciato in un motore tradizionale a pistoni. La camera di induzione separata, inoltre, fornisce una temperatura più sicura per poter dotare i doppi iniettori di idrogeno con le loro guarnizioni di gomma, che sono sensibili alle alte temperature riscontrabili in un motore alternativo convenzionale.

### **Doppi iniettori di idrogeno**

Dato che l'idrogeno ha una densità estremamente bassa, è necessario un volume di iniezione decisamente maggiore, rispetto alla benzina. Ciò richiede l'uso di più di un iniettore, il che può essere difficile da ottenere con un motore alternativo tradizionale, a causa dei limiti strutturali che impediscono di montare gli iniettori direttamente nella camera di combustione. Per contro, il motore rotativo offre spazio a sufficienza per l'installazione di due iniettori per ogni camera di induzione. Con i suoi doppi iniettori di idrogeno, il motore rotativo a idrogeno della Mazda risulta realizzabile ed in grado di offrire sufficiente potenza.

Eccellente miscelazione della carica di aspirazione dell'idrogeno  
 In un motore alternativo, l'albero motore gira di 180 gradi in un ciclo, mentre l'albero motore del motore rotativo copre un angolo maggiore, di 270 gradi, consentendo un flusso di aspirazione più vigoroso per una notevole miscelazione della carica di idrogeno-aria aspirata. Ciò promuove, inoltre, la produzione di una miscela uniforme, che è un elemento critico della combustione a idrogeno.

## Il Concept-Vehicle RX-8 della Mazda con Motore Rotativo a Idrogeno (RE)



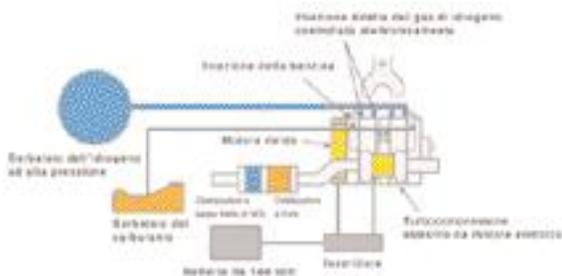
La tecnologia del motore rotativo a idrogeno RENESIS, attualmente, si sta sottoponendo a prove di funzionamento su di un'edizione speciale del veicolo di prova Mazda RX-8 con motore rotativo a idrogeno. Il veicolo di prova è stato equipaggiato con un sistema a doppio carburante, consistente in un serbatoio dell'idrogeno ad alta pressione ed in un serbatoio della benzina separato, potendo funzionare sia a idrogeno che a benzina. Risulta affidabile e facile da far funzionare sia quando si sta viaggiando ad

idrogeno che a benzina.

In aggiunta al rivoluzionario motore rotativo RENESIS, il veicolo di prova con motore rotativo a idrogeno Mazda RX-8 si avvantaggia di una migliore aerodinamica, di pneumatici ottimizzati e di misure di riduzione del peso, oltre che di un gran numero di tecnologie per un'eccezionale compatibilità ambientale. Esse comprendono tre strati di vernice a fresco, una vernice a base acquosa che riduce drasticamente le emissioni di solventi organici, che consente di risparmiare energia abbreviando il processo di asciugatura e che riduce la CO<sub>2</sub>.

Per le parti interne, vengono utilizzate materie plastiche a base vegetale, che sono un'attraente alternativa rispetto alle materie plastiche derivanti da carburanti fossili come il petrolio. Materie plastiche a base vegetale, con fibre rinforzate e stampate ad estrusione, in cui si fa uso della cellulosa estratta dal legno, vengono utilizzate per dividere i pannelli e vanno a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>. Il veicolo di prova ad idrogeno è inoltre dotato di freni a bassa resistenza e di un cilindro maestro accoppiato a riempimento rapido riduce la resistenza in frenata, in abbinamento a porta-mozzi a bassa resistenza per un minore attrito, consentendo di limitare la perdita di potenza.

## Futuri Sistemi di Automobili a Motore Rotativo ad Idrogeno



Lo sviluppo di tale sistema prosegue ancora e la Mazda si accinge anche a presentare, a Ginevra 2004, un buon numero di tecnologie che potranno consentire di supportare le potenzialità di un futuristico sistema rotativo ad idrogeno. Tali tecnologie della prossima generazione sono state perfezionate per consentire di raggiungere i doppi obiettivi di guidabilità paragonabile a quella delle automobili a benzina e di un'eccellente efficienza derivante dall'uso pratico dell'energia. Andando ad abbinare tali varie tecnologie, la Mazda si pone l'obiettivo di ottenere veicoli avanzati dal funzionamento pulito che offrano anche un'eccezionale esperienza di guida in linea con lo spirito "Zoom-Zoom" dell'azienda.

Tali tecnologie comprendono un turbocompressore assistito da un motore elettrico per migliorare l'efficienza della combustione dell'idrogeno e la rigenerazione di energia dalle emissioni di scarico dell'automobile. Viene utilizzato per aumentare al massimo

L'efficacia dell'induzione forzata tramite la gamma di giri. Ad un basso regime di giri, che inizi a circa 1000 giri/min., un motore elettrico si mette in funzione per offrire assistenza al turbocompressore ed aumentare l'efficienza di induzione. Ad un alto regime di giri, il turbocompressore viene azionato in modalità tradizionale, solo tramite il flusso dei gas di scarico.

Nell'intento di capitalizzare sulla tecnologia ibrida esistente, la Mazda continua a sviluppare il suo sistema avanzato di propulsione ibrida ed il sistema di arresto dell'accelerazione. Continua a perfezionare i suoi impianti frenanti rigenerativi, i sistemi di assistenza elettrica all'accelerazione ed altri mezzi per migliorare l'efficienza di tutto il veicolo.

### **Sistema Ibrido della Mazda**

Il Sistema Ibrido della Mazda è costituito da un motore, da un invertitore e da una batteria a 144 Volt. Quando il veicolo è fermo, ad esempio quando si attende al semaforo, il sistema di norma arresta il motore per ridurre i consumi di carburante e le emissioni dei gas di scarico, e lo riavvia automaticamente con il motore elettrico quando il conducente è pronto per accelerare. Inoltre, quando il motore è in marcia ad un basso regime di giri, il motore elettrico viene utilizzato per aumentare la coppia del motore e migliorarne efficacemente la risposta. Durante la decelerazione, il motore funziona come un generatore elettrico, andando a recuperare l'energia di frenata ed utilizzando tale energia per ricaricare la batteria.

## Schema di funzionamento base



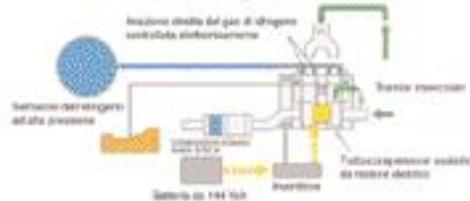
### Carburante ad idrogeno: dall'arresto al riavvio

Di norma, il motore viene arrestato automaticamente quando il veicolo è fermo (il motore non viene arrestato quando è necessario ricaricare la batteria). Il motore viene riavviato automaticamente tramite motore elettrico ibrido quando si riparte.





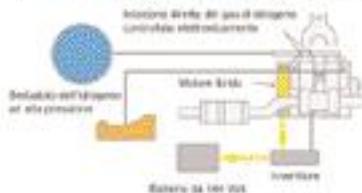
Carburante ad idrogeno: in accelerazione o viaggiando in condizioni di alta velocità ed a pieno carico



**Carburante ad idrogeno: in accelerazione o viaggiando in condizioni di alta velocità ed a pieno carico.**

Il turbocompressore assistito da motore elettrico incrementa l'induzione per garantire ampia potenza con una combustione leggera.

Carburante ad idrogeno: in decelerazione



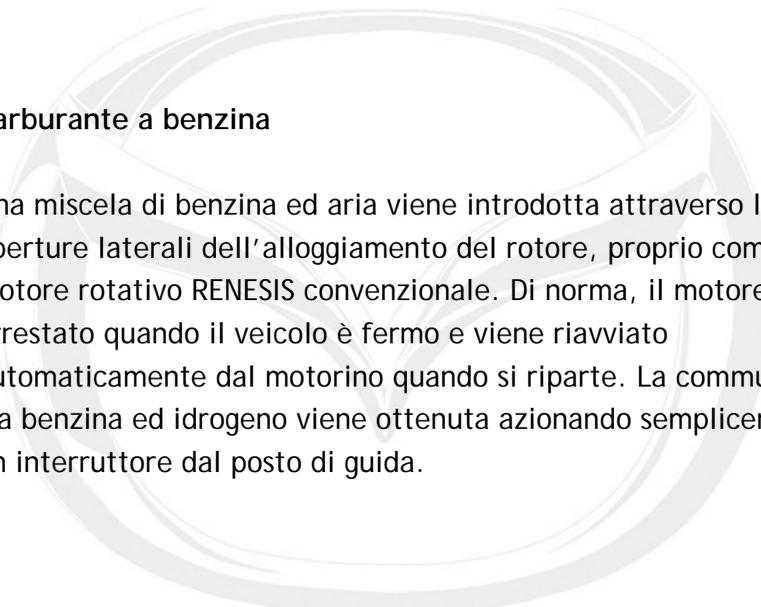
**Carburante ad idrogeno: in decelerazione**

Interruzione del carburante tramite comando elettronico dell'acceleratore. Inoltre, il motore/generatore recupera potenza elettrica tramite la ricarica della batteria.



## Carburante a benzina

Una miscela di benzina ed aria viene introdotta attraverso le aperture laterali dell'alloggiamento del rotore, proprio come in un motore rotativo RENESIS convenzionale. Di norma, il motore viene arrestato quando il veicolo è fermo e viene riavviato automaticamente dal motorino quando si riparte. La commutazione fra benzina ed idrogeno viene ottenuta azionando semplicemente un interruttore dal posto di guida.

  
**mazda**

## Specifiche Principali del Motore Rotativo ad Idrogeno della Mazda RX-8

### Motore

Tipo	Motore rotativo ad idrogeno Mazda RENESIS con ISG
Potenza massima con alimentazione a benzina	154 kW/210 CV a 7200 giri/min.
Potenza massima usando carburante ad idrogeno (obiettivo)	81 kW/110 CV a 7200 giri/min.
Coppia massima con alimentazione a benzina	222 Nm a 5000 giri/min.
Coppia massima usando carburante ad idrogeno (obiettivo)	120 Nm a 5000 giri/min.

### Cambio

Tipo	Manuale a 5 marce
------	-------------------

### Sospensioni

Anteriori/posteriori	Doppio braccio oscillante trasversale/Multi-link
----------------------	--

### Freni

Anteriori/posteriori	A disco, ventilati
----------------------	--------------------

### Pneumatici

Anteriori/posteriori	225/45 R 18
----------------------	-------------

### Cerchi

anteriori/posteriori	18 X 8JJ
----------------------	----------

### Dimensioni

Lunghezza totale	4435 mm
Larghezza totale	1770 mm
Altezza totale	1340 mm
Passo	2700 mm
Carreggiata: anteriore/posteriore	1500 mm/1505 mm
Capacità di posti a sedere	4 persone

## 5. La Mazda3 Berlina ed i Nuovi Motori

### Arricchimento della Gamma

A Ginevra vengono anche esposte la Mazda3 Berlina, completamente nuova, e due nuovi motori, un turbodiesel common-rail da 1,6 litri ed un sobrio e brioso motore a benzina MZR a quattro cilindri in linea da 1,4 litri. Elegante e raffinata, la Mazda3 Berlina offre prestazioni dinamiche di nuova generazione, interni ampi e flessibili ed una delle migliori dotazioni di sicurezza del segmento, portando un alito di freschezza nel Segmento C europeo.

Con il lancio della nuova Mazda3 Berlina, la gamma viene decisamente arricchita da un ricercato e raffinato modello di carrozzeria a quattro porte che non deve scendere a compromessi in materia di sportività di nuova generazione. La sua combinazione esclusiva di eleganza e di sportività la rende chiaramente differente dalla due volumi ed, ancora più importante, la distingue chiaramente dalle altre berline compatte moderne, sia per come appare, sia per il suo alto grado di qualità costruttiva.

Ma la Mazda3 Berlina non è solo una grande automobile tutta da guardare. Presenta anche ampi interni, in cui è esteticamente gradevole trovarsi quotidianamente. È inoltre molto semplice da utilizzare, con livelli di funzionalità che superano ciò che i clienti sono giunti ad attendersi da un'automobile compatta. La parte anteriore è stata progettata intorno al conducente. Entrambi i sedili sono confortevolmente imbottiti ed offrono un eccellente supporto laterale. Il sedile del conducente è dotato di inclinazione dello schienale e di regolazione orizzontale e verticale; il volante di guida invece presenta la regolazione in altezza e telescopica. Tali caratteristiche, abbinata ad un posto di guida sollevato per una visuale ottimale della strada, consentono ai conducenti di qualsiasi "taglia" di trovare la giusta posizione al volante.

Il quadro strumenti per il conducente presenta tre indicatori sovrapposti contornati da bordi di aspetto simile all'alluminio che sono stati posizionati in modo da essere facili da leggere dando una sola occhiata. La consolle del cruscotto è a progettazione modulare, con tutti i quadranti ed i pulsanti facili da leggere e da raggiungere, mentre la leva del cambio è ubicata nella sua naturale posizione per un cambio marce privo di fatica, anche nei viaggi lunghi. Tale attenzione al dettaglio consente di focalizzare l'automobile sul conducente, offrendo come risultato confort e fiducia al volante ed un eccellente controllo del veicolo.

Come vani portaoggetti, sono presenti profonde tasche sulle porte anteriori e posteriori, uno dei cassetti portaoggetti più grandi del segmento, con una capacità di 11 litri, ed una grande consolle centrale a doppio fondo dotata di due portabicchieri. Gli schienali dei sedili anteriori della Mazda3 Berlina sono stati progettati per offrire anche alle persone alte sedute dietro un ampio spazio per

le ginocchia, ed è presente un'ulteriore tasca portaoggetti sul retro del sedile anteriore del passeggero. Dietro ai passeggeri posteriori si trova un ampio vano bagagli da 413 litri che, quando i sedili posteriori vengono ripiegati in modalità 60/40, può essere esteso a 675 litri (VDA) di spazio di carico, se necessario. Tali caratteristiche contribuiscono a rendere la nuova Mazda3 Berlina altrettanto gradevole all'interno quanto all'esterno, con interni funzionali, divertenti da vivere e sufficientemente grandi per cinque persone che debbano viaggiare in pieno confort e con classe.

## Due nuovi Motori

Due nuovi motori arricchiscono la gamma: un turbodiesel common-rail MZ-CD DOHC 16 valvole da 1,6 litri e 80 kW/109 CV, con una coppia di 240 Nm a soli 1750 giri/min., ed un motore base MZR da 1,4 litri e 62 kW/84 CV per la Mazda3 a due volumi.

Il nuovo diesel common-rail MZ-CD offre ai clienti europei una combinazione di livello superiore di agilità, potenza, bassi consumi di carburante (5,0 litri ogni 100 km, su percorso misto, per entrambi i modelli di carrozzeria) ed una ricercatezza di funzionamento simile a quella di un benzina. Nell'estate di quest'anno, con la nuova gamma della Mazda3 verrà anche offerta una versione a norma Euro IV dello stesso motore in mercati specifici. Tale motore è dotato di un sistema di filtraggio dei fumi pulverulenti del gasolio, che emette meno di 0,01 g/km di sostanze particellari.

Nella gamma a benzina della Mazda3 c'è anche un nuovo motore base MZR da 1,4 litri e 62 kW/84 CV per la Mazda3 a due volumi,

che offre la stessa esperienza di guida briosa di tutta la famiglia di motori MZR, ma in una versione a bassi costi di gestione e di funzionamento. Anche se produce solo 169 g/km di CO<sub>2</sub> ed ha una classificazione, a livello di emissioni, a norma Euro IV, il motore MZR usa solo 7,1 litri di carburante ogni 100 km (percorso misto), è agile ed ha un'ottima capacità di risposta, con una velocità massima di 169 km/h. Tutti i motori della Mazda3 sono abbinati ad un cambio manuale a cinque velocità a basso attrito.

### Telaio - Maneggevolezza "Zoom-Zoom"

Le caratteristiche di maneggevolezza di nuova generazione sono quelle che hanno contribuito maggiormente a consentire alla Mazda3 di eguagliare come seconda la Golf per la vettura dell'Anno 2004. Ed, ovviamente, la nuova Mazda3 Berlina, presenta lo stesso sistema di telaio della sua dinamica sorella a cinque porte.

Entrambi sono montati su una struttura di carrozzeria rigida che resiste alla curvatura flessionale e torsionale. Anteriormente sono presenti sospensioni a barra di tipo MacPherson e, posteriormente, sospensioni Multi-link che si basano su quelle della Mazda6.

Tale abbinamento è stato progettato e messo a punto per offrire sia stabilità di marcia che confort di guida. Due impianti sterzanti, un servosterzo elettroidraulico (EHPAS), di serie sul benzina MZR da 2,0 litri e sul diesel MZ-CD, ed un servosterzo idraulico per tutte le altre motorizzazioni, offrono un'ottimale risposta su strada ed un controllo preciso della sterzata, mentre freni a disco robusti su ogni singola ruota offrono eccellenti prestazioni di frenata.

Con questi due sistemi di telaio, la Mazda3 offre una combinazione ideale di piacevolezza di guida e di controllo, il che si riassume nel termine "Zoom-Zoom".

## Sicurezza - Protezione e Controllo

La nuova Mazda3 Berlina offre un alto grado di protezione dei passeggeri e di controllo del veicolo. Innanzi tutto, è stata garantita una maneggevolezza stabile e prevedibile, focalizzando poi l'intera auto sul conducente per ottenere un controllo a livelli superiori del veicolo in condizioni normali di guida. Queste caratteristiche consentono al conducente della Mazda3 di reagire sufficientemente in fretta, in molte situazioni, per evitare uno scontro nel caso in cui si verifichi una situazione di emergenza. A sua disposizione, c'è anche un impianto frenante robusto, con grandi dischi su ogni ruota per maggiore efficienza e risposta in frenata. Sono di serie l'ABS sulle quattro ruote, con ripartizione elettronica della frenata (EBD) ed un servofreno meccanico, mentre il controllo dinamico della stabilità (DSC) è disponibile come optional. Tutto ciò consente di arrestare la nuova Mazda3 Berlina e la due volumi, a 100 km/h, in soli 37 metri.

Se il conducente non è in grado di evitare uno scontro, i sistemi di sicurezza passiva della Mazda3 offrono un'eccellente protezione a tutti i passeggeri: per cominciare, una rigida struttura di carrozzeria che crea una robusta cellula di sopravvivenza per i passeggeri, progettata, oltre che per resistere alle deformazioni, anche per disperdere l'energia di impatto lungo la carrozzeria, a prescindere dalla direzione dell'urto. All'interno sono presenti quattro air-bag anteriori a doppio stadio, degli air-bag laterali ed, opzionalmente, degli air-bag sui montanti. Ulteriore protezione viene fornita dalle cinture di sicurezza anteriori con pretensionatori e limitatori di carico e dai poggiatesta su tutti i sedili. Per il conducente, sono stati studiati il piantone dello sterzo ed il pedale del freno collassabili e, per la maggiore sicurezza dei

bambini, degli ancoraggi ISOFIX del seggiolino con ormezzi superiori sui sedili posteriori esterni. Gli studi sulla sicurezza interna consentono di prevedere l'ottenimento, come minimo, di una classificazione a 4 Stelle nell'Euro NCAP per entrambi i modelli di carrozzeria.



**mazda**

## Dati Tecnici Mazda3

	HATCHBACK		SEDAN
	MZR 1,4	MZ-CD 1,6*	MZ-CD 1,6*
<b>Tipo</b>	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea	4 cilindri in linea
Distribuzione	DOHC 16 V	DOHC 16 V	DOHC 16 V
Alimentazione	Benzina	Diesel	Diesel
Alesaggio x corsa (mm)	74 x 78,4	75 x 88,3	75 x 88,3
Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	1349	1560	1560
Rapporto di compressione	10:1	18,3:1	18,3:1
Potenza max (kW/cv@giri/min)	62/84@6000	80/109@4000	80/109@4000
Coppia max (Nm@giri/min)	122@4000	240@1750	240@1750
<b>Livello emissioni</b>			
CO <sub>2</sub> (g/km)	169	138	138
Tasso emissioni	Euro IV	Euro III/IV	Euro III/IV
<b>Impianto Elettrico</b>			
Starter (kW)	12V: 1,0	12V: 1,7	12V: 1,7
Batteria (V-AH)	50D20L	80D26L	80D26L
<b>Prestazioni</b>			
Accelerazione (0-100 km/h)	14,3	11,5	11,3
Velocità max (km/h)	169	182	185
<b>Dimensioni Esterne</b>			
Lunghezza totale (mm)	4420	4420	4490
Larghezza totale (mm)	1755	1755	1755
Altezza totale (mm)	1465	1465	1465
Passo (mm)	2640	2640	2640
<b>Carreggiata</b>			
anteriore (mm)	1530	1530	1530
<b>Carreggiata</b>			
posteriore (mm)	1515	1515	1515
Capacità serbatoio (litri)	55	55	55

\* Data tecnici relativi anche alla versione Diesel con filtro anti-particolato (prossima disponibilità)

## Dati Tecnici Mazda3

	HATCHBACK		SEDAN
	MZR 1,4	MZ-CD 1,6*	MZ-CD 1,6*
<b>Dimensioni Interne</b>			
Spazio anteriore	994	994	994
per la testa /	1394	1394	1394
spalle / gambe (mm)	1065	1065	1065
Spazio posteriore	976	976	951
per la testa /	1371	1371	1371
spalle / gambe (mm)	922	922	922
Capacità bagagliaio (litri)	300	300	413
<b>Pesi</b>			
Peso a vuoto (kg)			
min/max	1180/1237	1275/1331	1260/1313
Massa complessiva (kg)	1237	1331	1331
Capacità di traino senza freno (kg)	550	600	600
Capacità di traino con freno (kg)	900	1300	1300
Capacità massima di carico sul tetto (kg)	75	75	75
<b>Trasmisssione</b>			
Trazione	Anteriore	Anteriore	Anteriore
Cambio	Manuale	Manuale	Manuale
1°	3,416	3,666	3,666
2°	1,842	2,047	2,047
3°	1,290	1,344	1,344
4°	0,972	0,921	0,921
5°	0,820	0,704	0,704
RM	3,214	3,727	3,727
Rapporto di riduzione finale	4,388	3,411	3,411

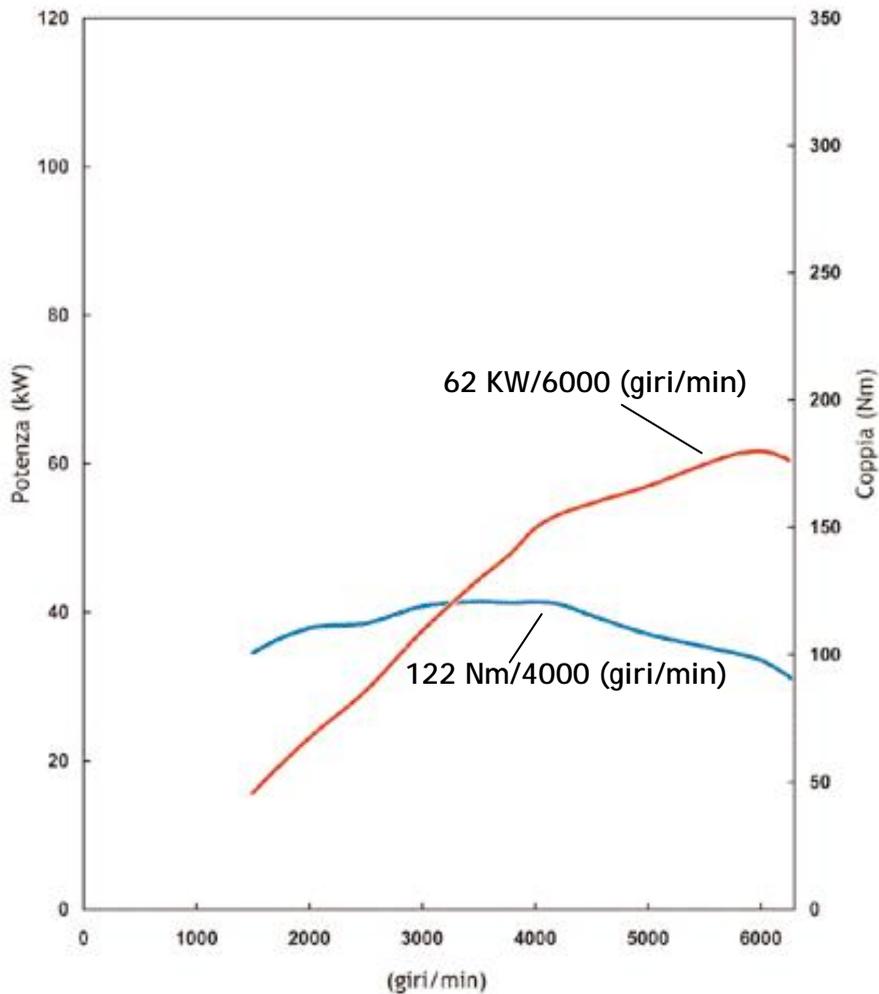
\* Data tecnici relativi anche alla versione Diesel con filtro anti-particolato (prossima disponibilità)

## Dati Tecnici Mazda3

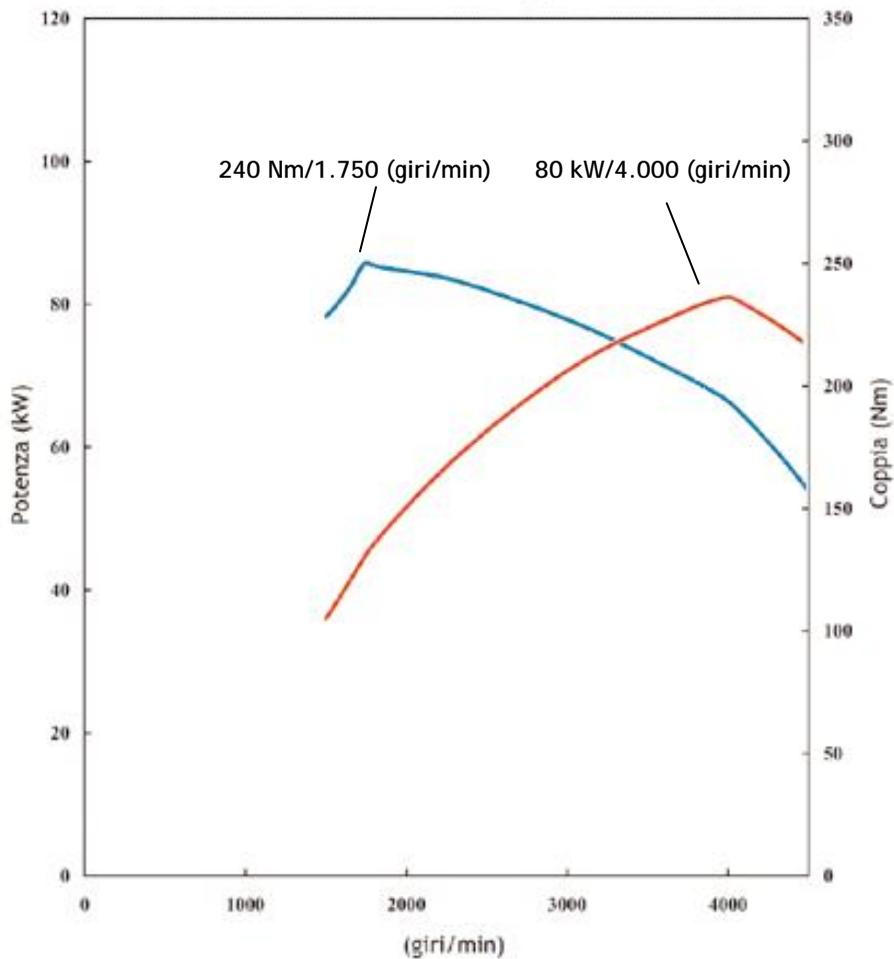
	HATCHBACK		SEDAN
	MZR 1,4	MZ-CD 1,6*	MZ-CD 1,6*
<b>Consumi (l/100 km)</b>			
Urbano	8,9	6,2	6,2
Extra Urbano	6,1	4,3	4,3
Combinato	7,1	5,0	5,0
<b>Sospensioni</b>			
Anteriori	MacPherson	MacPherson	MacPherson
Posteriori	Multi-link	Multi-link	Multi-link
<b>Freni (ABS+EBD)</b>			
Anteriori (mm)	Dischi ventilati (278)	Dischi ventilati (278)	Dischi ventilati (278)
Posteriori (mm)	Dischi solidi (265)	Dischi solidi (265)	Dischi solidi (265)
<b>Sterzo</b>			
Tipo	Pignone e cremagliera	Pignone e cremagliera	Pignone e cremagliera
Servosterzo	Idraulico idraulico	Elettro-idraulico	Elettro-
Giri volante	2,9	2,9	2,9
<b>Ruote e Pneumatici</b>			
Cerchi	Acciaio	Acciaio / Lega	Acciaio / Lega
Pneumatici	195/65 R 15 205/55 R 16	195/65 R 15 205/55 R 16	195/65 R 15

\* Data tecnici relativi anche alla versione Diesel con filtro anti-particolato (prossima disponibilità)

## MZR 1,4 I: Potenza e Coppia



## MZ-CD 1,6 I: Potenza e Coppia



## 6. Restyling della Mazda Tribute:

### Robusta, Elegante e Sicura

a il suo debutto al 74° Salone dell'Automobile di Ginevra anche una versione sottoposta a Restyling del fuoristrada sportivo (SUV), di classe ed atletico, la Mazda Tribute. A partire dal suo debutto nel 2000, la Tribute ha attirato un numero sempre crescente di clienti in cerca di una SUV attraente seppur austera, con un alto grado di qualità costruttiva e di esecuzione accurata, con attributi di guida di nuova generazione ed un alto grado di sicurezza. La nuova versione presenta esterni riprogettati per una maggiore sensazione di ricercatezza ed, all'interno, un nuovo quadro strumenti centrale e nuovi tessuti per i sedili, con l'introduzione di un motore a benzina MZR da 2,3 litri, di una nuova tecnologia di trazione su tutte le ruote (AWD) e di caratteristiche perfezionate di sicurezza attiva e passiva.

#### Design esterno

La nuova Mazda Tribute presenta dettagli di progettazione esterna che le conferiscono una sensazione addirittura più marcata di ricercatezza, come se fosse un'autovettura passeggeri, pur

mantenendo la sua inequivocabile austerità da SUV e la sportività di nuova generazione. La nuova parte anteriore, attualmente, presenta un paraurti con minori differenze in altezza sulla linea di divisione ed una superficie più armoniosa, luci fendinebbia di minor diametro integrate per la maggior parte nel design del paraurti ed una mascherina del colore della carrozzeria. Con l'aggiunta dei nuovi gruppi ottici, ciascuno con la propria ghiera, si ottiene un design della parte anteriore concepito per conferire maggiore robustezza e vigorosità, proprio da SUV.

Tale tema viene mantenuto nella sagoma della Mazda Tribute, che presenta nuovi cerchi in alluminio da 16 pollici con una forma singolare ed un robusto design a cinque razze. Sono anche presenti nuovi pannelli di rivestimento, modanature del bilanciere e del passaruote con profili più delineati che danno luogo ad un'estensione più armoniosa della forma laterale della carrozzeria, andando a migliorare la raffinatezza della Mazda Tribute per renderla simile a quella di un'automobile. Le modanature dei passaruote posteriori ora sono a filo del paraurti posteriore, creando un maggior senso di continuità di forme dalla parte anteriore alla parte posteriore. A completare il Restyling dell'esterno sono presenti nuovi gruppi ottici posteriori dotati di lenti rosse trasparenti al di sopra delle due luci allineate verticalmente.

Anche quattro nuovi colori di carrozzeria arricchiscono il nuovo aspetto della Mazda Tribute, in funzione del modello e della disponibilità sul mercato, mentre la scelta di veicoli monocromatici, con paraurti e rivestimenti dello stesso colore della carrozzeria, è stata incrementata da uno a quattro.

## Interni

All'interno, la Mazda Tribute presenta un quadro strumenti centrale ridisegnato, con quadranti che risultano più a filo con il pannello, per una maggiore sensazione di qualità. La sensazione di qualità degli interni è stata ulteriormente perfezionata con un quadro strumenti di nuova progettazione, a quattro indicatori circondati da ghiera dall'aspetto argentato, con una nuova grafica degli indicatori, ivi compresa una zona rossa sul tachimetro per dare un tocco di sportività.

La consolle sul pianale è stata completamente riprogettata. Presenta un aspetto più moderno ed è più grande, al punto da poter contenere fino a 17 CD. Per i veicoli dotati di cambio automatico, la leva del cambio è stata spostata dal piantone del volante alla consolle sul pianale. Davanti ad essa si trova un nuovo piccolo vano portaoggetti. Il più grande dei portabicchieri anteriori è di maggiori dimensioni ed ora comprende un inserto in gomma che gli consente di poter contenere una più vasta gamma di formati di bicchieri. Sono anche presenti dei portabicchieri sul retro della consolle per i passeggeri dei sedili posteriori.

Il sistema di controllo della climatizzazione ora presenta una nuova configurazione dei quadranti. Essi adesso sono ubicati al centro del quadro strumenti e comprendono un interruttore separato di ON/OFF per l'aria condizionata. Ad arricchire i nuovi interni della Mazda Tribute sono presenti nuovi rivestimenti dei sedili di tessuto in maglia, di serie su tutti i modelli, ed eleganti sedili in pelle come optional.

## Miglioramento del NVH

I nuovi interni della Mazda Tribute non offrono solo una più forte sensazione di qualità, con una maggiore funzionalità della consolle, sono anche un luogo più silenzioso e più confortevole in cui stare. La rumorosità del vento, stradale e del gruppo motopropulsore sono state significativamente ridotte attraverso l'uso di materiale maggiormente insonorizzante. Le migliorate guarnizioni della carrozzeria hanno considerevolmente ridotto il passaggio dell'aria ed ora è presente materiale insonorizzante più spesso sul cruscotto, sui pannelli divisorii e sul portellone. Anche numerose parti della carrozzeria sono state riprogettate per provocare meno rumorosità del vento. Esse comprendono gli alloggiamenti per gli specchietti retrovisori e le guarnizioni degli specchietti retrovisori stessi, oltre a migliori guarnizioni della linea di taglio dei montanti a B. Di conseguenza, la rumorosità stradale e del vento sono state ulteriormente ridotte, il che contribuisce al confort di guida complessivo di un veicolo che era già in possesso di un altro grado di tali doti già sin dall'inizio.

## Prestazioni Dinamiche

La nuova Mazda Tribute presenta una gamma di gruppi motopropulsori e di miglioramenti del telaio che perfezionano il già alto grado di piacere di guida del veicolo. Essi comprendono un nuovo e possente motore a benzina MZR da 2,3 litri, in sostituzione del motore da 2,0 litri, e nuovi freni a disco sulle quattro ruote, di serie su tutte le versioni.

## Motori

La nuova Mazda Tribute mantiene il motore a benzina V6 da 3,0 litri, che offre prestazioni di livello superiore ed un funzionamento armonioso del motore.

Nella gamma si annovera il nuovo motore a benzina MZR da 2,3 litri e 110 kW/150 CV, in sostituzione del motore da 2,0 litri. Come versione leggermente più potente del grande motore a benzina del veicolo polivalente Mazda MPV, il nuovo motore a quattro cilindri della Mazda Tribute offre prestazioni agili, abbinandole ad un ottimo risparmio di carburante e ad un funzionamento armonioso e silenzioso. Presenta un basamento rigido in fusione di lega di alluminio a piano chiuso, reso ancora più rigido da una trave in alluminio, di rivestimento dei cuscinetti, integrata nella parte inferiore del basamento, insieme ad una costruzione profonda del bordo, che garantisce una stretta aderenza contro la testa cilindri per un minore stridio durante il funzionamento. I pistoni sono leggeri, con mantelli rivestiti di molibdeno ed i piedi di biella sono forgiati a sinterizzazione con grandi estremità suddivise in frazioni, il che contribuisce a bassi livelli di rumorosità del motore. Per una addirittura maggiore armoniosità di funzionamento, il motore presenta un albero del bilanciere di tipo a cassetta con otto contrappesi, che gira ad una velocità doppia sull'albero a gomiti, ed una puleggia dell'albero a gomiti dotata di un ammortizzatore torsionale.

Il nuovo motore presenta anche un sistema di aspirazione dell'aria variabile (VIS), per offrire un ottimo grado di coppia e di agilità. Ubicato nel collettore di aspirazione, il VIS controlla la lunghezza del passaggio di aspirazione tramite l'apertura e la chiusura della

valvola secondaria della camera dell'aria, in funzione della velocità del motore, per ottimizzare l'effetto della carica dei cilindri. Di conseguenza, il motore MZR da 2,3 litri eroga 200 Nm di coppia massima a 4000 giri/min. con una velocità massima di 171 km/h, il che lo dota di grandi capacità di risposta e di agilità in tutte le situazioni di guida, sia su strada che fuori strada. E la flessibilità di guida della SUV non viene raggiunta a discapito dei costi per i consumi o delle emissioni. La nuova Mazda Tribute equipaggiata con il motore a benzina MZR da 2,3 litri consuma su percorso misto 10,4 litri ogni 100/km (3,0 litri V6, 11,8 litri) e produce solo 244 g/100 km di CO<sub>2</sub> (3.0 litri, 277).

La nuova Mazda Tribute ha anche un collettore di scarico di acciaio inossidabile, che consente di ridurre le emissioni, ed una nuova struttura del catalizzatore accoppiata chiusa, che garantisce un rapido surriscaldamento catalitico. Un sistema elettrico del carburante a gestione dei vapori riduce anche al minimo l'evaporazione del carburante verso l'aria esterna. Di conseguenza, il motore MZR da 2,3 litri raggiunge la classificazione, in materia di emissioni, a norma Euro IV (i motori V6 da 3,0 litri, la norma Euro III/D4).

## Cambi

Il motore a benzina MZR da 2,3 litri viene fornito di serie con un nuovo cambio manuale a cinque velocità che utilizza sincronizzatori multi-cono ed un nuovo sistema di cambio marce a cavo, che riduce lo sforzo nel cambio marce e che offre una minore lunghezza della corsa per una sensazione di cambio marce di livello superiore. La leva del cambio è ubicata nella consolle centrale in posizione più alta rispetto al modello precedente,

consentendo al conducente di trarre pieni vantaggi dal potenziale di sportività del motore.

Il motore V6 da 3,0 litri viene fornito di serie con un cambio automatico a quattro velocità, che è rimasto invariato. Tuttavia, nella nuova versione la leva del cambio è stata spostata dal piantone del volante ad una posizione montata sul pianale per un cambio marce più semplice e più naturale. Tale posizione rende più facile, per il conducente, vedere ed utilizzare i comandi della radio e gli altri comandi.

### **L'AWD con la nuova Tecnologia di Accoppiamento di Controllo Attivo della Coppia (ATCC)**

La nuova Mazda Tribute viene ora fornita con la trazione su tutte le ruote (AWD), di serie su tutti i veicoli, a prescindere dal motore o dal modello. L'AWD presenta una nuova tecnologia che va a sostituire l'attuale sistema elettronico rotativo di accoppiamento delle pale. L'ATCC è dotato di un raffinato controllo del motore che monitorizza costantemente la velocità delle ruote e la posizione dell'acceleratore per determinare lo stato del veicolo e le intenzioni del conducente, ai fini di controllare automaticamente l'accoppiamento elettromagnetico che invia coppia alle ruote posteriori. Tale sistema presenta numerosi vantaggi per il conducente della nuova Mazda Tribute.

È completamente automatico e non richiede comandi da parte del conducente. La nuova elettronica del sistema consente un più preciso controllo della trazione, in effetti, praticamente evita addirittura che possa verificarsi l'avvitamento delle ruote nella maggior parte delle situazioni. Dato che la nuova unità di controllo del motore monitorizza costantemente i dati, può reagire più

rapidamente alla variazione delle condizioni, rendendo la nuova Mazda Tribute sostanzialmente migliore sulla ghiaia, sulla neve e sul ghiaccio.

## Sospensioni e Sterzo

La nuova Mazda Tribute mantiene un sistema di telaio atto ad offrire una combinazione eccellente di stabilità di marcia e di confort di guida sia su strada che fuori strada. Le sospensioni posteriori utilizzano un sistema a barre di tipo MacPherson con robusti braccetti di controllo inferiori a forma di L (LCAs), che presentano cuscinetti posteriori contenenti un vuoto allineato in modo tale da garantire stabilità e massima tenuta di strada sulle più diverse superfici stradali. Gli attacchi delle barre superiori a doppia corsa consentono una messa a punto delle sospensioni di livello superiore ed una guida eccellente, mentre gli arresti antiurto in uretano garantiscono un efficace assorbimento delle sollecitazioni date dagli impatti.

La Mazda Tribute presenta sospensioni posteriori Multi-link che utilizzano due connessioni laterali e bracci posteriori, con le molle ubicate tra i bracci posteriori e la carrozzeria. Ciò consente una corsa sufficiente delle ruote per la guida fuori strada, e mantiene l'allineamento ottimale delle ruote in tutte le possibili condizioni di carico e di sollecitazioni date dalla superficie stradale.

Un ulteriore vantaggio è dato dal fatto che il sistema è efficiente a livello di spazio, consentendo che la ruota di scorta venga montata sotto il pianale posteriore, non solo per assicurare un'ottima visuale posteriore, ma anche per conferire alla Mazda Tribute un aspetto moderno ed urbano.

La Mazda Tribute presenta un impianto sterzante dotato di pignone e di cremagliera con un servosterzo sensibile alla velocità del motore, che offre un'ottima risposta su strada ed un controllo preciso della sterzata in tutte le situazioni. Ciò viene ottenuto grazie ai supporti degli ingranaggi dello sterzo, fortemente distanziati tra loro, dotati di cuscinetti contenenti un vuoto, allineato in modo tale da ottimizzare la rigidità dello sterzo e da ridurre le vibrazioni.

## Sicurezza

Come tutti i veicoli Mazda, la Mazda Tribute ha sempre offerto un alto grado di sicurezza attiva e passiva. La nuova versione sottoposta a Restyling lo perfeziona ulteriormente con i nuovi freni a disco posteriori, che vanno a sostituire i freni a tamburo posteriori del modello precedente, dotati di dischi su ogni singola ruota (anteriormente, 303 mm, posteriormente 302 mm), di serie su tutti i veicoli. Anche la durata dei freni è stata perfezionata tramite nuovi e più grandi pistoni, rotori e spessori delle pinze, che si traducono in intervalli di assistenza più lunghi ed in ridotti costi complessivi di manutenzione. È anche nuovo l'ABS con servofreno meccanico, di serie su tutti i modelli. Il meccanismo del servofreno consente di aumentare al massimo la forza frenante durante le situazioni di frenata immediata, per cui ne consegue una migliore risposta in frenata e minori distanze di arresto.

Anche la sicurezza passiva è stata notevolmente perfezionata. Ora gli air-bag anteriori a doppio stadio sono di serie, insieme al nuovo Sistema di Classificazione dei Passeggeri (OCS) che utilizza una camera d'aria riempita di gel posta nel sedile del passeggero per misurare il peso del passeggero anteriore. Se sul sedile si

trovano un paio di guanti o una cartina, l'OCS non rileva peso e l'air-bag del passeggero viene automaticamente disattivato dal modulo di controllo dei dispositivi di sicurezza a trattenuta (RCM). Se viene rilevato un peso maggiore, ma comunque minore rispetto a quello di un adulto di piccola taglia, allora il modulo RCM mantiene disattivato l'air-bag ed accende la spia di "Air-bag passeggero disattivato" sul quadro strumenti. Se una persona più pesante di un bambino prende posto sul sedile, il modulo RCM attiva automaticamente l'air-bag e spegne la spia. Tale sistema evita in modo affidabile l'apertura accidentale dell'air-bag del sedile del passeggero, eliminando anche la possibilità di un errore umano.

Di serie su tutti i nuovi veicoli Mazda Tribute sono presenti gli air-bag sui montanti, che sostituiscono gli air-bag laterali del modello precedente. Essi offrono una protezione di livello superiore ai passeggeri dei sedili sia anteriori che posteriori esterni in caso di impatto laterale o di ribaltamento. Altri perfezionamenti comprendono le nuove cinture di sicurezza a tre punti di fissaggio ed il poggiatesta per il sedile in posizione centrale posteriore, ed una struttura rinforzata degli schienali dei sedili con cerniere non staccabili e chiavistelli sui lati della carrozzeria per consentire di evitare che i bagagli possano scorrere nell'abitacolo dei passeggeri in caso di impatto frontale.

## Specifiche Tecniche del Restyling della Mazda Tribute

		A benzina da 2,3 litri	A benzina da 3,0 litri
<b>Tipo</b>		DOHC a quattro cilindri	DOHC V6 a 24 valvole
Cilindrata	cm3	2261	2967
Alesaggio x corsa	mm	87,5 x 94,0	89,0 x 79,5
Alimentazione carburante		Sequenziale Elettronica Multi-Point	Sequenziale Elettronica Multi-Point
Rapporto di compressione		9,7 : 1	10,0 : 1
Sistema di accensione		Senza distributore	Senza distributore
Sistema di controllo delle emissioni		Convertitore catalitico chiuso accoppiato a 3 vie	Convertitore catalitico chiuso accoppiato a 3 vie
Potenza massima	kW	110 a 5700	149 a 6000
	CV	150 a 5700	203 a 6000
Coppia massima	Nm	200 a 4000	262 a 4850
Capacità del serbatoio del carburante	l	61	61
Batteria/Motorino d'avviamento		12V-60AH (GR40R) / 1,4kW	12V-60AH (GR40R) / 1,4kW
<b>Cambi</b>			
Gruppo motore-trasmissione-ponte		Manuale a 5 velocità, AWD con ATCC	Automatico a 4 velocità con Overdrive, AWD con ATCC
<b>Rapporti di trasmissione</b>			
1 <sup>a</sup>		3,500	2,889
2 <sup>a</sup>		1,944	1,571
3 <sup>a</sup>		1,258	1,000
4 <sup>a</sup>		0,947	0,698
5 <sup>a</sup>		0,809	--
Retromarcia		3,374	2,310
Rapporto coppia al ponte		4,428	3,776
<b>Sospensioni</b>			
Anteriori		Indipendenti, a barre di tipo MacPherson	Indipendenti, a barre di tipo MacPherson
Posteriori		Sospensioni Multi-link	Sospensioni Multi-link

## Specifiche Tecniche del Restyling della Mazda Tribute

	A benzina da 2,3 litri	A benzina da 3,0 litri
Ammortizzatori anteriori	Telescopici, a doppia azione	Telescopici, a doppia azione
Ammortizzatori posteriori	Telescopici, a doppia azione	Telescopici, a doppia azione
Dimensioni di cerchi	16 x 7 JJ	16 x 7 JJ
Dimensioni dei pneumatici	P215/70 R 16 99H	P235/70 R 16 104T /70 R 16 99H
<b>Sterzo</b>		
Tipo	Servosterzo a pignone e cremagliera	Servosterzo a pignone e cremagliera
Capacità di sterzata (fra estremi)	3,0	2,9
Angolo di sterzata (fra bordi stradali) m	11,4	11,7
<b>Freni</b>		
Anteriori tipo	A disco, ventilati	A disco, ventilati
Posteriori tipo	A disco rigido	A disco rigido
Diametro anteriori mm	303	303
Diametro posteriori mm	302	302
<b>Prestazioni</b>		
	Manuale a 5 velocità,	Automatico a 4 velocità con Overdrive
Velocità massima km/h	171	174
Accelerazione da 0 a 100 km/h	10,7	10,5
<b>Consumi</b>		
Tipo di carburante	Senza piombo da 91 Ron come minimo	Senza piombo da 91 Ron come minimo
Percorso urbano* l/100km	13,6	16,3
Percorso extraurbano* l/100km	8,5	9,2
Percorso Misto* l/100km	10,4	11,8
Emissioni di CO2 (percorso misto) g/km	244	277
Tasso di emissioni	A norma Euro IV	A norma Euro III

\* In conformità con le Direttive CE 1999/100/EC

## Specifiche Tecniche del Restyling della Mazda Tribute

		A benzina da 2,3 litri	A benzina da 3,0 litri
<b>Pesi</b>			
Peso minimo in ordine di marcia*	kg	1595	1646
Massa totale consentita	kg	1639	1701
Carico ammesso sull'avantreno	kg	1978	2050
Carico ammesso sul retrotreno	kg	1052	1107
Peso trainabile consentito, rimorchio senza freni	kg	1005	1023
Peso trainabile consentito, rimorchio con freni	kg	1500	1700
Capacità massima di carico sul tetto	kg	100	100
<b>Tipo di Carrozzeria</b>			
Porte		Struttura monoscocca 4 porte	Struttura monoscocca 4 porte
Sedili		2 anteriori singoli, posteriori a divano	2 anteriori singoli, posteriori a divano
Coefficiente di resistenza		0,390	0,390
<b>Dimensioni</b>			
<b>Esterne</b>			
Lunghezza totale	mm	4429	4429
Larghezza totale	mm	1828	1828
Altezza totale con barre sul tetto	mm	1762**	1762** (P215/70 R 16 99 H) 1779** (P235/70 R 16 104T)
Passo	mm	2620	2620
Carreggiata anteriore	mm	1557	1557
Carreggiata posteriore	mm	1548	1548

\* In ordine di marcia, compreso un conducente da 75 kg

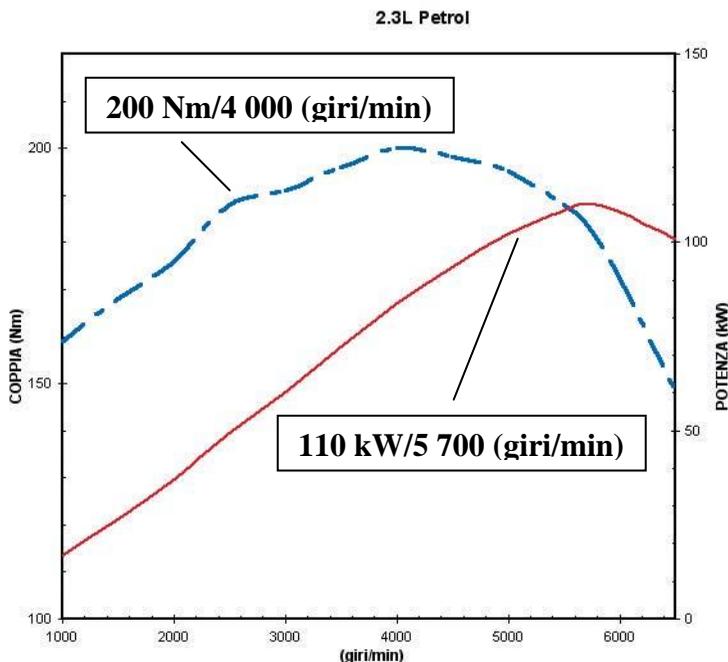
\*\* Col pieno di carburante e rabbocco dei fluidi del motore

## Specifiche Tecniche del Restyling della Mazda Tribute

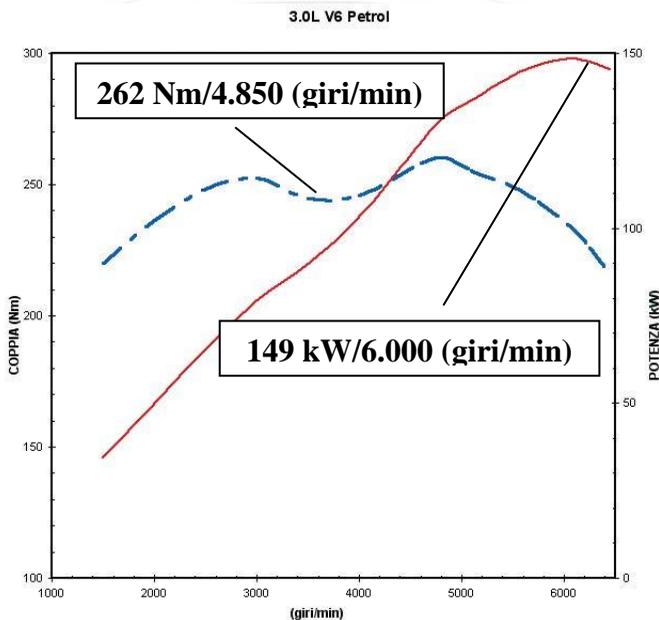
Interne	A benzina da 2,3 litri		A benzina da 3,0 litri	
		Con tetto apribile / senza tetto apribile		Con tetto apribile / senza tetto apribile
Spazio anteriore per la testa	mm	998 /1026		998/1026
Spazio posteriore per la testa		953/996		953/996
Spazio anteriore per le spalle	mm	1426		1426
Spazio posteriore per le spalle	mm	1428		1428
Spazio anteriore per le gambe	mm	1057		1057
Spazio posteriore per le gambe	mm	922		922
<b>Lunghezza del vano di carico</b>				
Dietro la seconda fila di sedili	mm	883		883
Con la seconda fila di sedili ripiegata*	mm	1693		1693
Larghezza del vano di carico	mm	1250		1250
Volume del bagagliaio con la 2ª fila in posizione/ 2ª fila ripiegata	L/VDA	461/1446		461/1446

\*Dopo aver tolto il cuscino

## Restyling della Mazda Tribute 2,3 litri: Potenza e Coppia



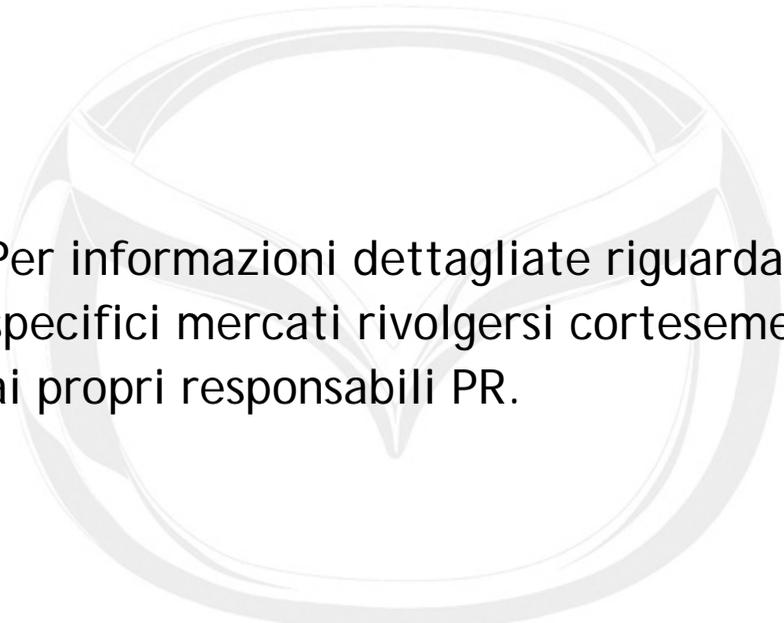
## Restyling della Mazda Tribute 3,0 litri: Potenza e Coppia



**mazda**

## 7. Come contattarci

Per informazioni dettagliate riguardanti specifici mercati rivolgersi cortesemente ai propri responsabili PR.

  
**mazda**

Country	Company	Contact
Europe Telephone +49-2173-943 505	 Mazda Motor Europe GmbH Fax +49-2173-943 553	Franz Danner E-mail fdanner@mazdaeur.com
Austria Telephone +43-463-3888-223	 Mazda Austria GmbH Fax +43-463-3888-62	Rainer Isola E-mail isola@mazda.at
Belarus Telephone +375-172-13 45 14	 Holpy Auto Fax +375-172-864 514	Sergey Khorolski E-mail Sergey_Khorolsky@atlantm.com
Belgium Telephone +32-3-890 9078	 Beherman Auto S. A. Fax +32-3-890 9076	Umberto Stefani E-mail umberto.stefani@beherman.com
Bulgaria Telephone +359-2-950 2250	 Star Motors Ltd. Fax +359-2-950 2256	Vassil Slavov E-mail starmotors@mobikom.com
Canary Islands Telephone +34 922 31 59 16	 Grupo Flick Fax +34 922 26 54 53	Pedro Bravo de Laguna E-mail pbravo@grupoflick.com
Croatia Telephone +385 16060258	 Mazda Motor Croatia Fax +385 1 6040 746	Renata Jagetic E-mail jagetic@mazda.hr
Czech Republic Telephone +420-26728 6313	 Auto Palace Praha, k.s. Fax +420-27276 1122	Ivana Zimova E-mail zimova@ap-group.cz
Denmark Telephone +45-432 521 06	 Mazda Motor Danmark Fax +45-432 521 01	Jannik Olsen E-mail jolsen13@mazdaeurope.com
Faroe Islands Telephone +29-831-35 35	 Fa. Johannes Berg Fax +29-831-77 35	Johannes Berg E-mail johsberg@post.olivant.fo

Finland Telephone +358-9-50 80337	 Fax +358-9-534 597	Inchcape Motors Finland Oy Fax +358-9-534 597	Edvard Duncker E-mail edvard.duncker@inchcape.fi
France Telephone +33-1-3472 1332	 Fax +33-1-3472 6846	Mazda Automobiles France Fax +33-1-3472 6846	Michèle Lanzenberg E-mail michele.lanzenberg@mazda-automobiles.fr
Germany Telephone +49-2173-943 220	 Fax +49-2173-943 468	Mazda Motors Deutschland GmbH Fax +49-2173-943 468	Peter Thul E-mail pthul@mazda.de
Gibraltar Telephone +350-77 400	 Fax +350-75 685	Rock Motors Limited Fax +350-75 685	W. J. Garcia E-mail marketing@rockmotors.gi
Greece Telephone +302-10-5156-033	 Fax +302-105-156095	ELMA S. A. Fax +302-105-156095	Mitsi Leontaritou E-mail leon@cortessigroup.gr
Hungary Telephone +36-1-464 5017	 Fax +36-1-464 5001	Mazda Motor Hungary KFT Fax +36-1-464 5001	Csaba Bodor E-mail bodor@mazda.hu
Iceland Telephone +354-540-5411	 Fax +354-540-5401	RAESIR HF Fax +354-540-5401	Hallgrímur Gunnarsson E-mail hg@raesir.is
Italy Telephone +39-06-5185 5435	 Fax +39-06-5196 0434	Mazda Motor Italia SpA Fax +39-06-5196 0434	Marilù Granieri E-mail mgranier@mazdaeurope.com
Malta Telephone +356 21 442 030	 Fax +356 21 442 007	International Automobiles Ltd. Fax +356 21 442 007	Ivan Grech E-mail igrech@gasan.com
Netherlands Telephone +31 70 333 7 251	 Fax +31 70 38 505 04	Auto Palace-de Binckhorst b. v. Fax +31 70 38 505 04	Jur Raatjes E-mail jraatjes@ap.mazdanet.nl.
Norway Telephone +47-22-706 027	 Fax +47-22-706 190	Kolberg Motors a/s Fax +47-22-706 190	Kjell Brynildsen E-mail kjell.brynildsen@kolberg.no

Poland Telephone +48-22-633 8535	 Fax +48-22-633 9190	IM Autotrading Holding, Branch in Poland	Anna Brzozowska E-mail marketing@mazda.pl
Portugal Telephone +351-21-351 2774	 Fax +351-21-351 2771	Mazda Motor de Portugal Lda.	Jorge Natário E-mail jnatario@mazdaeurope.com
Rep. of Ireland Telephone +353-1-409 4444	 Fax +353-1-409 4479	Motor Distributors Ltd.	David Moran E-mail dave.moran@mdl.ie
Romania Telephone +4021 4077 243	 Fax +4021-224 33 77	Romcar	Nina Bratfalean E-mail nbratfalean@romcar.com
Russia Telephone +7 095 926 55 21	 Fax +7 095 933 51 85	Ark Thompson (JWT Russia)	Ratislav Knezi E-mail knezi@jwt.ru
Slovenia Telephone +386-1-5852792	 Fax +386-1-5852793	MMS d.o.o. (Mazda Motor Slovenia)	Bogdan Zvanut E-mail bogdan.zvanut@mms.si
Spain Telephone +34-91-418 5480	 Fax +34-91-418 5479	Mazda Automoviles Espana, S.A.	Natalia García E-mail ngarcia9@mazdaeurope.com
Sweden Telephone +46-18-170 629	 Fax +46-18-154 058	Mazda Motors Sverige AB	Torbjörn Lundgren E-mail torbjorn.lundgren@oob.se
Switzerland Telephone +41-22-719 3360	 Fax +41-22-719 3305	Mazda Suisse SA	Giuseppe Loffredo E-mail gloffredo@mazda.ch
Ukraine Telephone +380-44-230-15-12	 Fax +380-44-230-15-22	AUTO International	Tetyana Zabrodska E-mail reklama@auto-intl.kiev.ua
United Kingdom Telephone +44-1-322 622 691	 Fax +44-1-322 622 700	Mazda Motors UK	Graeme Fudge E-mail gfudge@mazdaeurope.com

# 8. La Mazda Motor Corporation

## Dati e Cifre - Anno Fiscale al 31 Marzo 2003

Sede Centrale:	3-1 Shinchì, Fuchù-cho, Aki-gun Hiroshima 730-8670, Giappone
Fondata:	Toyo Cork Kogyo fondata nel 1920 ad Hiroshima da Jyujiro Matsuda; produzione della prima automobile Mazda (veicolo a tre ruote) ad Ottobre del 1931; ribattezzata Mazda Motor Corporation nel 1984

### Presidente e Direttore

Generale: Hisakazu Imaki

Capitale Netto: 1,6 miliardi di \$ USA\*

Quotata alla: Borsa Valori di Tokyo

Principale Azionista: Ford Motor Co., con il 33,4 per cento

\*(Calcolati a 120 yen rispetto al tasso di cambio con il Dollaro USA rilevato il 31 Marzo 2003)

Dipendenti:	36.000 in tutto il mondo (18.000 in Giappone)
Siti Produttivi/ Capacità/Veicoli:	Hiroshima, Giappone, 394.000 unità annue, -/ autovetture/veicoli commerciali Hofu I, Giappone, 231.000 unità, autovetture Hofu II, Giappone, 163.000 unità, autovetture, utilitarie sportive (andando ad aggiungere le joint-venture Ford/Mazda, le automobili e gli autocarri Mazda vengono assemblati in 15 Paesi a livello mondiale.)
Produzione congiunta Ford/Mazda:	AutoAlliance International, Inc. ; Flat Rock, Michigan, USA, 75.700 unità, autovetture AutoAlliance (Thailandia) Co., Ltd. ; Rayong, Thailandia, 78.300 unità, autocarri leggeri (pick-up) ed autovetture Ford Valencia, Spagna, autovetture
Centri di Ricerca e Sviluppo:	Hiroshima, Giappone, Yokohama, Giappone, Irvine, California, USA, Flat Rock, Michigan, USA, Oberursel, Germania



<b>Produzione di veicoli:</b>	1.027.613 unità (compresa la produzione all'estero). In tale cifra sono compresi tutti i veicoli prodotti presso gli stabilimenti nazionali della Mazda e, per la produzione all'estero, comprende tutti i veicoli di marca Mazda prodotti all'estero.
<b>Volumi di Vendite:</b>	1.017.000 unità (294.000 a livello nazionale/723.000 all'estero)
<b>Vendite Nette:</b>	19,70 miliardi di \$ USA*
<b>Risultati di Esercizio:</b>	422 milioni di \$ USA*
<b>Risultati Netti:</b>	201 milioni di \$ USA*
<b>Presenza a livello Globale:</b>	Esporta verso 144 destinazioni in tutto il mondo

**Sede Centrale Europea:**  
Mazda Motor Europe GmbH  
Hitdorfer Str. 73  
51371 Leverkusen, Germania

**Sede Centrale USA:**  
Mazda North American Operations  
7755 Irvine Centre Drive  
Irvine, CA 92618-2922, USA

\*(Calcolati a 120 yen rispetto al tasso di cambio con il Dollaro USA rilevato il 31 Marzo 2003)