



NUEVO MAZDA2

DOSIER DE PRENSA

Este dossier de prensa se encuentra disponible en la web europea de prensa www.mazda-press.com y en el portal en español www.mazda-press.es



Indice	Página
1. NUEVO MAZDA2 De un vistazo	3 – 11
2. INTRODUCCIÓN Sin limitaciones, solo nuevas fronteras	12 – 13
3. EXTERIOR Un urbano nada convencional	14 – 16
4. INTERIOR Libertad de movimiento	17 – 21
5. CONECTIVIDAD, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO A otro nivel	22 – 25
6. CADENAS CINEMÁTICAS	26 – 35
7. CHASIS Y CARROCERÍA Equilibrio excepcional	36 – 39
8. SEGURIDAD Centrado en las personas	40 – 42
9. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Nuevo Mazda2	43 – 51
10. CONTACTOS Mazda Motor Europe	52 – 54

1. NUEVO MAZDA2

De un vistazo



La tecnología SKYACTIV y el diseño KODO - Alma del movimiento han vuelto a asociarse, pero esta vez con la vista puesta en el segmento B. El nuevo Mazda2, un coche que escapa a la noción convencional de lo que es un modelo urbano, ofrece un sinfín de cualidades que inspiran confianza y lo sitúan a la vanguardia de su segmento.

- Unas dimensiones compactas, rebosantes de Zoom-Zoom sostenible, en la mejor combinación de prestaciones, seguridad y eficiencia de toda la historia del Mazda2.
- Un diseño ligero muy avanzado, que conecta la forma y la funcionalidad con el equipamiento tecnológicamente más sofisticado, en el que destaca:
 - MZD Connect, el sistema de conectividad de a bordo de Mazda, seguro y fácil de manejar.
 - Una interfaz hombre-máquina (HMI) muy evolucionada, optimizada para el interior del Mazda2.
 - Sistema de corte de ralenti i-stop de serie; también se encuentra disponible el exclusivo freno regenerativo i-ELOOP.
- Es la apuesta de Mazda para el segmento B, que representa el 22% de las ventas totales de turismos en Europa y en el que existe una gran competencia.
- Lanzamiento de la versión 5 puertas previsto en Europa para principios de 2015.

EXTERIOR

El atrevido diseño KODO transmite los atributos de vitalidad y agilidad característicos de Mazda. Sus líneas y formas expresan fuerza y energía contenida esperando a ser liberada. Evidentemente, no estamos ante un urbano convencional.

- Llamam la atención la parrilla en forma de ala de Mazda y los grupos ópticos que recuerdan a los ojos de un felino, heredados de otros modelos de Mazda con diseño KODO. Se percibe inmediatamente su solidez, sus líneas musculosas y el habitáculo desplazado hacia atrás.
- Una mayor distancia entre ejes, con voladizos más cortos, permite dejar más espacio para los ocupantes y para el motor, además de mejorar la estabilidad y la seguridad pasiva.
- Se sale del estilo imperante en el segmento B, con unos pilares A que se han desplazado 80 mm hacia atrás manteniendo prácticamente inalterada la altura total. Igualmente, supera otras limitaciones de diseño propias de este tipo de vehículos.



- Es el primer Mazda que incorpora unos grupos ópticos delanteros con cuatro lámparas led que conforman un diseño circular. Este diseño se complementa a la perfección con unos grupos ópticos traseros en forma de U.
- Diez colores de carrocería, entre los que destacan dos totalmente nuevos: Dynamic Blue (deportivo) y Smoky Rose (elegante).
- Disponible con llantas de aleación de 15 y 16 pulgadas o con llantas de acero de 15 pulgadas.

INTERIOR

A semejanza del exterior, los elementos de estilo del habitáculo contribuyen a hacer del nuevo Mazda2 un vehículo más confortable y ergonómico. En el proceso, los diseñadores han aprovechado para aumentar la calidad de acabados de los materiales del interior. Los resultados son más que evidentes.

- Más espacioso:
 - Más espacio para los hombros en los asientos delanteros y con una consola central más ancha; además, más hueco para las rodillas y las piernas en las plazas traseras.
 - Numerosos ajustes del asiento del conductor, en combinación con la regulación en inclinación y longitudinal de la columna de la dirección, permiten a cualquier conductor encontrar su posición ideal.
 - Entrar y salir del coche resulta más fácil que nunca, incluso en aparcamientos estrechos.
 - Posición óptima de los pedales (adoptada del Mazda3 de nueva generación), a pesar de las restricciones de espacio.
- Se han reubicado los pilares A y los retrovisores exteriores para mejorar la visión delantera y ampliar el ángulo de visión del conductor.
- Mayor coherencia y claridad en la disposición de los controles: facilita el manejo y aumenta la sensación de confianza.
- Acogedor diseño *Jinba Ittai* de los asientos, con respaldos más altos, mayor sujeción y materiales especiales encargados de absorber las vibraciones.
- Elementos de diseño interior y acabados de alta calidad con los que Mazda ha buscado crear una nueva cota de referencia en el segmento, insistiendo en la sensación de calidad del habitáculo.
- Pensando en el cliente, el nuevo Mazda2 ofrece cinco tipos de tapicería (incluido un interior en cuero blanco), para un look más personalizado.
- Maletero llamativamente versátil, gracias a un acceso mejorado y a novedosas mejoras en la apertura del portón.



CONECTIVIDAD, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO

Sin duda, el extraordinario nivel tecnológico que alberga el habitáculo del Mazda2 es una de sus características más singulares, sobre todo para un coche de su segmento. Igualmente notable es su organización, más cómoda que nunca para el usuario, que hace que todos esos sistemas de vanguardia resulten más seguros y fáciles de usar.

- El habitáculo, claramente dividido en dos zonas, sitúa al conductor en el punto focal de la cabina, al tiempo que ofrece un entorno seguro y confortable a los pasajeros:
 - Interfaz hombre-máquina (HMI) mejorada, concebida para una interacción extremadamente segura.
 - Todos los controles y datos relacionados con la conducción facilitan reacciones rápidas y precisas, con movimientos mínimos de ojos y brazos.
 - La pantalla Head Up Display* —toda una novedad en el segmento— presenta los datos de conducción más importantes en tiempo real, directamente en el campo de visión frontal del conductor. El resto de la información aparece en el cuadro de instrumentos, que tiene un nuevo diseño deportivo.
 - La pantalla de 7 pulgadas*, situada sobre el salpicadero, encima de la consola central (con funcionalidad de información y entretenimiento), puede manejarse desde el mando HMI optimizado de la consola, mediante control por voz o táctil.
- Los ocupantes pueden estar conectados al exterior en todo momento con MZD Connect*, el sistema de conectividad de a bordo de Mazda, compatible con teléfonos iPhone y Android, que proporciona acceso a una gran variedad de contenidos móviles gratuitos en la nube a través de Aha:
 - Ofrece decenas de miles de emisoras y servicios personalizados basados en la ubicación, aparte de actualizaciones de Twitter y Facebook.
 - Incluye un software de navegación que puede utilizar la funcionalidad de red de un smartphone para buscar y localizar destinos potenciales**.

* Disponibilidad en función del equipamiento y del mercado.

**Servicio opcional



- Da acceso a aplicaciones de Mazda tales como Eco-display, recordatorios de revisiones y alertas. Asimismo, ayuda a los conductores a llevar un seguimiento del consumo de combustible.
- Puede manejarse mediante el mando HMI o mediante control por voz.
- También es compatible con reproductores de iPod, MP3 y CD, radio terrestre, SMS y funciones de lectura.
- Nuevo sistema de navegación con cálculos de rutas más precisos, funciones ampliadas de búsqueda de destinos, tres años de actualizaciones gratuitas y soporte de audio en hasta 18 idiomas y de texto en 26*.
- Climatizador más efectivo y eficiente.
- Sensores de aparcamiento traseros*.

CADENAS CINEMÁTICAS

Mazda ha optimizado sus motorizaciones SKYACTIV ultraeficientes para el segmento B y presenta una gama formidable de motores con relaciones de compresión extremas —incluido un motor diésel limpio de pequeña cilindrada—, a los que se suman nuevas versiones de sus transmisiones manuales y automáticas SKYACTIV adaptadas a un modelo urbano. En todos los casos se monta de serie el avanzado sistema de corte de ralentí i-stop de Mazda. En algunos modelos se ofrece también el freno regenerativo i-ELOOP.

Características principales del nuevo motor 1.5 l. SKYACTIV-D, un propulsor diésel common rail limpio y ligero:

- Relación de compresión de 14,8:1, excepcionalmente baja.
- Nueva cámara de combustión y nuevo sistema de inyección para reducir las pérdidas por enfriamiento.
- Turbocompresor compacto de geometría variable y alta eficiencia.
- Funcionamiento silencioso con baja detonación.

* Disponibilidad en función del equipamiento y del mercado.

**Entrega:**

- 77 kW / 105 CV a 4.000 rpm y 220 Nm entre 1.400 y 3.200 rpm.

Consumo de combustible y emisiones de CO₂*:

- 3,4 l/100 km y 89 g/km (con cambio manual de seis velocidades)

Normativa de emisiones: Euro 6

Motores de gasolina de inyección directa **1.5 l. SKYACTIV-G** con la cilindrada adecuada.

Características:

- Atmosféricos, baja resistencia mecánica y relación de compresión de 14:1 (la más alta del mundo para modelos de producción en serie**), en la mayoría de versiones.
- Sistema de escape 4-2-1 de diseño especial y mejora de las propiedades de atomización del combustible, para funcionar con una alta relación de compresión y evitar la detonación, mejorando el consumo de combustible con el motor en frío.
- Tres versiones disponibles, entre ellas una versión de acceso con relación de compresión 12:1 y sistema de escape 4-1.

SKYACTIV-G 1.5 (115 CV)**Entrega:**

- 85 kW / 115 CV a 6.000 rpm y 148 Nm a 4.000 rpm.

Consumo de combustible y emisiones de CO₂*:

- 4,9 l / 100 km y 115 g/km (con cambio manual de seis velocidades y i-ELOOP)

Normativa de emisiones: Euro 6

SKYACTIV-G 1.5 (90 CV)**Entrega:**

- 66 kW / 90 CV a 6.000 rpm y 148 Nm a 4.000 rpm.

Consumo de combustible y emisiones de CO₂*:

- 4,5 l/100 km y 105 g/km (con cambio manual de cinco velocidades)
- 4,8 l / 100 km y 112 g/km (con cambio automático de seis velocidades)

Normativa de emisiones: Euro 6

* Ciclo combinado, datos internos de Mazda.

** Datos actualizados a septiembre de 2014.



SKYACTIV-G 1.5 (75 CV)

Entrega:

- 55 kW / 75 CV a 6.000 rpm y 135 Nm a 3.800 rpm.

Consumo de combustible y emisiones de CO₂*:

- 4,7 l / 100 km y 110 g/km (con cambio manual de cinco velocidades)

Normativa de emisiones: Euro 6

Las transmisiones manuales de cinco y seis velocidades SKYACTIV-MT ofrecen:

- El tacto ligero y preciso del legendario deportivo Mazda MX-5.
- Diseños especiales concebidos para ahorrar combustible, ahora en una versión más ligera que nunca.
- Máxima capacidad de par con la menor fricción

Transmisión automática de seis velocidades SKYACTIV-Drive:

- Versión especial para motores de gasolina de pequeña cilindrada.
- Pesa 17 kg menos que las transmisiones SKYACTIV-Drive anteriores.
- Cuenta con un rango de bloqueo ampliado que permite obtener arranques aún más suaves, y con un modo "Sport", que entrega más par y mejora la aceleración.

* Ciclo combinado, datos internos de Mazda.



CHASIS Y CARROCERÍA

Con el SKYACTIV-Chassis y la carrocería SKYACTIV-Body, Mazda ha marcado un nuevo hito dentro del segmento europeo de subcompactos en cuanto a respuesta y seguridad pasiva. Estos sistemas son el complemento perfecto para las cadenas cinemáticas SKYACTIV y aportan al nuevo Mazda2 un nivel de refinamiento muy poco común en el segmento. Y no solo eso, también características muy destacadas de maniobrabilidad a baja velocidad y estabilidad a altas velocidades.

SKYACTIV-Chassis

- Conecta al conductor con su vehículo de manera absolutamente *Jinba Ittai*, gracias a:
 - Una dirección con una respuesta fiel y predecible, y un tacto mejorado.
 - Una desmultiplicación de la dirección más baja con unos casquillos de montaje más rígidos que aportan linealidad y autoestabilidad.
 - Un equilibrio ideal entre suavidad de la dirección y estabilidad.
- Suspensión más rígida, a pesar de ser más ligera, con una geometría optimizada y con nuevos amortiguadores que contribuyen a una marcha más suave.
 - Por primera vez, Mazda ha montado una función de control de la fricción en los amortiguadores delanteros y traseros.
- Sistema de frenos con prestaciones mejoradas:
 - Ajuste para un accionamiento más sencillo, mayor control y respuesta más rápida.
 - El tacto se vuelve progresivamente más duro cuanto más a fondo se pisa el pedal.

Carrocería SKYACTIV-Body

- Más robusta que la del modelo anterior, a pesar de ser más ligera:
 - Los aceros ligeros de resistencia alta y ultraalta suponen ya el 65% de la carrocería (en comparación con el 53% anterior). Gracias a ello, los ingenieros de desarrollo han podido eliminar algunos elementos y lograr así reducciones adicionales de peso.
 - La rigidez torsional se ha visto incrementada en un 22%, si bien el peso de la carrocería es un 7% menor.
- Aerodinámica de primer nivel:
 - Flujo de aire optimizado que evita la formación de turbulencias en la parte trasera del vehículo.



- Se han optimizado las formas del coche, desde los parachoques hasta los retrovisores y los deflectores, con el fin de minimizar la resistencia.
- Uno de los modelos con el interior más silencioso del segmento —a pesar de su bajo peso— gracias a medidas como:
 - Empleo de materiales aislantes que bloquean las vías de propagación del sonido hacia el interior del habitáculo.
 - Mejor capacidad de la carrocería para absorber golpes y suprimir las vibraciones y el ruido procedente del motor.

SEGURIDAD

Seguridad activa

Distintos sistemas de seguridad activa aumentan la sensación de confianza que inspira el comportamiento del nuevo Mazda2.

- **Control de ángulo muerto (BSM)*:** detecta y alerta al conductor de otros vehículos que se acercan desde atrás por los carriles contiguos y por los ángulos muertos.
- **Sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS)*:** se trata de un sistema de frenada de emergencia que actúa a velocidades entre 4 y 30 km/h. Frena automáticamente el vehículo si detecta una colisión frontal inminente.
- **Sistema de alerta de cambio de carril (LDWS)*:** monitoriza las líneas de los carriles a partir de 65 km/h y avisa al conductor cuando este cambia involuntariamente de carril.
- **Sistema de control de luces de largo alcance (HBC)*:** cambia automáticamente de luces largas a las cortas para no deslumbrar a los demás conductores.
- El equipamiento de serie incluye **ABS** con **EBD** (Distribución electrónica de la frenada), Asistencia a la frenada (EBA), **DSC** (Control de estabilidad) y **TCS** (Control de tracción).

* Disponibilidad en función del equipamiento y del mercado.



Seguridad pasiva

El nuevo Mazda2 cuenta con estructuras de carrocería que absorben y dispersan con eficacia la energía de colisión hacia el exterior del habitáculo. Ofrece un grado de protección de los ocupantes y los peatones muy destacable dentro de su segmento.

- La carrocería SKYACTIV-Body es más segura a todos los niveles a pesar de su diseño más ligero, gracias al empleo de materiales más resistentes, a una arquitectura con más elementos rectos continuos y a sus uniones reforzadas:
 - Ha aumentado de forma significativa el uso de acero de resistencia ultraalta en puntos tales como el bastidor lateral de la cabina, el suelo del habitáculo, los pilares A, el techo y los laterales.
 - La rigidez torsional es un 22% más alta, a pesar de que la carrocería es un 7% más ligera que la del modelo actual.
- Una distancia entre ejes mayor y unas zonas de deformación controlada en la parte delantera ayudan a absorber la energía, canalizándola por los laterales del habitáculo según un concepto de direcciones múltiples de dispersión.
- La estructura en forma de jaula del habitáculo controla el flujo de energía y confiere una excelente protección en caso de impacto lateral.
- La estructura optimizada del subchasis trasero mejora la seguridad en caso de impactos traseros descentrados.
- Los airbags frontales, laterales y de cortina se han adaptado a las dimensiones del habitáculo para contener antes a los ocupantes.
- Cinturones de seguridad equipados con pretensores y limitadores de carga en las plazas delanteras y traseras.
- Se han rediseñado los guarnecidos y otros componentes del interior para que absorban mejor los impactos.
- Se han modificado las estructuras del capó, del parachoques delantero y de la sección frontal del vehículo para proteger mejor la cabeza y las piernas de los peatones en caso de atropello.



2. INTRODUCCIÓN

Sin limitaciones, solo nuevas fronteras

Los modelos urbanos tienen fama de ser económicos, asequibles y fáciles de conducir. Se desenvuelven como pez en el agua en su medio natural: la ciudad. Pero también presentan sus propias limitaciones en términos de prestaciones, equipamiento, confort y seguridad, entre otras.

Ahí es donde Mazda ha querido salirse del camino marcado y, además de mantener en el nuevo Mazda2 las cualidades de su actual subcompacto, ha buscado integrar también las de su exitosa gama de modelos de nueva generación. En pocas palabras: ha querido desplegar todo el potencial de un espíritu acostumbrado a romper con lo establecido.

Cuando Mazda presentó el actual Mazda2 hace unos siete años, se rebeló contra la tendencia imperante en aquel momento hacia subcompactos cada vez más grandes y pesados. No en vano, ganó el premio al Coche del Año en el Mundo 2008. Ahora, la marca vuelve a desafiar lo convencional en muchos aspectos fundamentales de su modelo de nueva generación. Empezando por un diseño exterior sorprendente, una innovadora distribución del habitáculo y un generoso equipamiento (sobre todo para el segmento B). Pero sin olvidar tampoco unas motorizaciones muy poco convencionales, con motores de gasolina con la cilindrada adecuada y con un novedoso motor diésel, limpio y ultraeficiente.

Mazda ha vuelto a subir el listón de los urbanos mejorando la dinámica de conducción del modelo actual —que ya era muy buena—; también ha hecho avances en el confort general y ha conseguido unos niveles de estabilidad general imbatibles en su clase, que inspiran confianza. Y no solo eso: es evidente que Mazda ha buscado acercarse a los estándares del segmento C en cuanto a tecnología de conectividad, comunicaciones y entretenimiento, sistemas de seguridad y ergonomía interior. Ayumu Doi, Director del programa del Mazda2, lo resume en pocas palabras: "Queríamos romper con todos los convencionalismos dentro de este segmento".

El nuevo Mazda2 es el cuarto modelo con diseño KODO - Alma del movimiento. Tiene una presencia y una vitalidad extraordinarias, y sigue de cerca el estilo del Mazda Hazumi, un concept que Mazda presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra 2014. Su tecnología SKYACTIV le confiere un equilibrio ideal entre prestaciones y consumo, con motores y transmisiones optimizados para un coche de su tamaño, y con un chasis y una carrocería que van un paso más allá en todo lo relativo a calidad de conducción, suavidad de respuesta y seguridad avanzada en caso de colisión.

Por último, innovaciones de alta tecnología, como el concepto de conectividad de a bordo MZD Connect o los sistemas de seguridad activa i-ACTIVSENSE, responden a las exigencias de los conductores de hoy, en un mundo moderno e interconectado.





3. EXTERIOR

Un urbano nada convencional

El nuevo Mazda2 es el cuarto modelo de Mazda con diseño KODO - Alma del movimiento. La marca, acostumbrada a romper con lo establecido, ya había alcanzado nuevas cotas de diseño exterior en sus demás modelos de nueva generación, que comparten rasgos tales como un aspecto sólido, unas líneas musculosas, un habitáculo desplazado hacia atrás y una imagen general que transmite la sensación de estar a punto de saltar hacia delante. Evidentemente, esos diseños, que han sido merecedores de importantes premios, han creado grandes expectativas entre el público sobre cómo sería la siguiente creación de la factoría Mazda.

Y la tarea no era sencilla, porque toda esa vitalidad y emoción debía concentrarse en el modelo más pequeño de la gama, y en versión de cinco puertas. Y porque el nuevo Mazda2 debía tener una estética sobresaliente, que siguiera la estela de los demás modelos de la actual generación.

Pero los diseñadores de Mazda, siempre prestos a recoger el guante de cualquier desafío, estudiaron lo que estaba haciendo la competencia... e hicieron algo distinto.

En lugar de seguir el estilo monovolumen típico del segmento B, que mueve hacia delante los pilares A para que el habitáculo parezca más espacioso y resulte más práctico, Mazda volvió a romper con lo convencional. El equipo de diseño adaptó el lenguaje KODO a las dimensiones de un urbano hasta dar con una presencia y una vitalidad sin parangón en su segmento. Y, aunque a primera vista parece que las peculiares proporciones de KODO obligan a sacrificar algo de carácter práctico, los diseñadores también consiguieron dotar al vehículo de unos atributos de funcionalidad sin rival en las condiciones del mundo real.

DIMENSIONES DE URBANO

El eje delantero se desplazó 80 mm hacia delante y los pilares A otros 80 mm hacia atrás. En combinación con unos "hombros" traseros más altos, unos neumáticos más grandes con un ancho de vía trasero mayor, una holgura mínima en los pasos de rueda y unos voladizos cortos, el nuevo subcompacto de Mazda tiene una planta muy poderosa; esa es, precisamente, una de las marcas del diseño KODO. Da la impresión de que la carga descansa sobre el eje trasero, como si se tratara de un corredor a punto de iniciar la carrera. Pero el espacio añadido en la parte delantera también deja sitio para unas ruedas más grandes, para las cadenas cinemáticas SKYACTIV (ver capítulo 6) y para una zona de deformación controlada suficiente en caso de impacto frontal.



El Mazda2 es un modelo creado para el mercado global. Además de tener buen aspecto, tiene que dar satisfacción a necesidades muy variadas, en especial en el habitáculo. Por eso, Mazda aumentó la longitud del modelo en 140 mm con respecto a la generación anterior y amplió la distancia entre ejes en 80 mm, situándola entre las más grandes del segmento. También es un poco más alto, aunque la diferencia es prácticamente imperceptible. Gracias a todas estas adaptaciones, puede albergar confortablemente a cuatro adultos, a pesar de su aspecto exterior compacto. Incluso tiene un radio de giro más pequeño que el del anterior Mazda2 (4,7 metros en lugar de 4,9*), mejorando con ello esa dócil maniobrabilidad que cualquiera se espera de un modelo urbano divertido de conducir y que, por otra parte, es obligatoria en cualquier vehículo que luzca el logo de Mazda.

El pequeño Mazda es atractivo desde cualquier ángulo. Por delante, lo primero que llama la atención son los penetrantes grupos ópticos y la parrilla en forma de ala. Los faros, de diseño circular, emplean cuatro lámparas led** -novedad en Mazda- y proporcionan dinamismo al rostro del nuevo Mazda2. A semejanza de otros modelos Mazda de nueva generación, recuerda a la imagen de un depredador.

LÍNEAS PODEROSAS Y FLUIDAS

La parrilla, por su parte, está más acentuada que en otros modelos de nueva generación. Produce un efecto tridimensional en las alas cromadas que parecen atravesar los faros con una línea que recorre la parte inferior de los laterales de la carrocería. Allí se une con otras líneas típicas de KODO, que en este caso desafían las limitaciones de diseño normales en el segmento B.

Para subrayar la coherencia de estilo del nuevo Mazda2, la línea que discurre a mayor altura enlaza con los grupos ópticos traseros horizontales, que entran en el espacio del portón trasero. Su diseño en forma de U complementan armónicamente a los faros delanteros. Además, realzan llamativamente la fuerza de la línea que recorre los hombros traseros y el ángulo de la ventanilla trasera. Fresco y lleno de vida, el aspecto del nuevo Mazda2 destaca entre sus competidores del segmento B e invita a conductores de tipologías muy variadas a abrir la puerta y sentarse al volante.

* Con llantas de 15 pulgadas. También se encuentran disponibles llantas de aleación de 16 pulgadas.

** En función del nivel de equipamiento.



MUCHOS MATICES DE DIVERSIÓN

Los clientes podrán elegir entre diez colores exteriores, entre ellos dos creados especialmente para el nuevo Mazda2: un elegante Smoky Rose y un tono Dynamic Blue para quienes busquen un estilo deportivo más puro. Los demás tonos* son: Soul Red Metallic, Titanium Flash, Deep Crystal Blue, Aluminium Metallic, Metropolitan Grey, Jet Black, Snowflake White Pearl y Arctic White.

* La disponibilidad puede variar en función de los mercados.

4. INTERIOR

Libertad de movimiento



Algunos pueden pensar que en un modelo urbano puede existir un conflicto entre amplitud y libertad de estilo. Pero en el interior del nuevo Mazda2, igual que en su exterior, los elementos de estilo trabajan en simbiosis con el confort, los acabados y la ergonomía.

Esto se nota desde el primer momento en que uno entra en el coche (una operación que, si resulta complicada, se nota). Mazda ha optimizado la altura y la forma del vano de la puerta para facilitar la entrada y la salida del nuevo Mazda2, que resultan muy cómodas aunque los pilares A sean más bajos y pese la línea del techo. A la hora de determinar la mejor forma para las puertas, los diseñadores incluso tuvieron en cuenta el recorrido que siguen los pies de una persona. Gracias a ello, consiguieron simplificar en buena medida el proceso de entrar y salir del coche cuando este está estacionado en una plaza de aparcamiento estrecha que impide abrir por completo las puertas.

Una vez dentro, el nuevo Mazda2 es increíblemente espacioso. Para aprovechar al máximo el espacio, los subcompactos suelen recurrir a unos asientos muy verticales. El inconveniente es que, para ello, el habitáculo tiene que ser más alto. Mazda ha buscado espacio en otros lugares: optimizando la forma del panel de instrumentos y utilizando respaldos y reposacabezas más finos.

Gracias a estas iniciativas, ha sido posible añadir 12 mm extra de espacio para los hombros, 6 mm entre los ocupantes de las plazas delanteras y las puertas, 20 mm más entre el conductor y el acompañante y 12 mm más de anchura con respecto a la consola central*. Todo ello influye en un mayor confort, más versatilidad y una mejor protección en caso de impacto lateral.

Puesto que es un modelo para el mercado mundial, el Mazda2 tiene que dar respuesta a necesidades muy variadas. Por ejemplo, acomodar personas de estaturas muy distintas. Con esta idea en mente, Mazda diseñó un habitáculo en el que pueden acomodarse personas de entre 1,50 y 1,90 metros.

* Medidas con respecto al Mazda2 actual.



El asiento de conductor tiene un ajuste longitudinal de 260 mm, el más amplio en su clase. Asimismo, se ha añadido un ajuste telescópico de 45 mm al volante, que ya tenía una regulación de inclinación de 50 mm.

Un habitáculo más corto pone en compromiso la ubicación de los pedales, pero de nuevo KODO acudió al rescate: las ruedas delanteras se desplazaron 80 mm hacia delante, por lo que los pedales del nuevo Mazda2 pudieron situarse de forma tan óptima como los del Mazda3, un modelo bastante más grande. De modo que, gracias a las posibilidades de ajuste del asiento y del volante, incluso conductores muy altos pueden estirar las piernas con normalidad y conducir el vehículo con un grado de confort normalmente reservado a otros segmentos superiores.

Para demostrar una vez más que el estilo no tiene por qué estar reñido con la amplitud, los pasos de rueda —que son muy prominentes— sirvieron a los ingenieros para mantener la posición horizontal de los asientos traseros, y eso a pesar de que los laterales del nuevo Mazda2 convergen hacia la parte trasera del vehículo. Por otro lado, al existir una mayor separación entre los ocupantes de las plazas delanteras, y entre estos y la consola central, la comunicación con los que viajan en el asiento trasero es mucho más sencilla. Y, gracias a unos respaldos delanteros más esbeltos y con forma cóncava, los pasajeros de las plazas traseras pueden disfrutar de mayor espacio para las rodillas.

ALARGANDO EL HABITÁCULO

En lo que respecta a los asientos, Mazda se inspiró en sus otros modelos de nueva generación. Concretamente, la marca ha buscado un confort *Jinba Ittai* que contribuya a esa sensación tan deseable de fusión entre el conductor y su coche y que proporcione una buena sujeción en las curvas. En fin, algo que Mazda ofrece en todos sus vehículos, pero sin aplicar una presión excesiva sobre el cuerpo y, desde luego, sin sacrificar por ello el confort de marcha general. El resultado han sido unos asientos con los respaldos más altos, en los que el área de contacto con el cuerpo del ocupante se ha incrementado en un 30%. También se ha utilizado un nuevo tipo de uretano que minimiza las vibraciones y otras sensaciones no deseadas, y que ajusta de forma diferenciada la retención de la parte lumbar y del torso en función de las fuerzas laterales, con el fin de garantizar un extra de sujeción en las curvas cerradas. Al igual que otros aspectos del habitáculo, el asiento también está pensado para acomodar satisfactoriamente a conductores de complejiones muy variadas.

Los diseñadores también han buscado elevar el nivel de satisfacción que produce ser el propietario de un Mazda2 con un nivel excepcional de acabados y diseño interior. Las salidas de aire del

climatizador son un buen ejemplo de estos esfuerzos, con tres salidas redondas y una cuarta salida, horizontal y más discreta, posicionadas de forma simétrica en el salpicadero.



INGENIO SUTIL

Esta elegante disposición no solamente contribuye a la apariencia de calidad del interior, sino que también acentúa la sensación de apertura y amplitud. Este efecto también se enfatiza con una sección del salpicadero muy limpia por encima de la línea que conecta entre sí las salidas de aire, sin una consola central que divida la parte frontal del habitáculo.

Si un confort avanzado hace que cualquier desplazamiento sea más agradable y si un interior con acabados de calidad hace deseable la perspectiva de un viaje, no es menos cierto que una organización coherente, con una visión general clara y nítida, genera confianza acerca de la experiencia al volante que uno puede esperar. En concreto, los coches urbanos tienen que ser fáciles de conducir, ya que suelen ser el primer coche de los conductores noveles. Por eso, el nuevo Mazda2 da al conductor una visibilidad sobresaliente en todas las direcciones.

Los pilares A, situados más atrás que en el actual Mazda2, amplían el ángulo de visión general. Los retrovisores laterales son más aerodinámicos. Ya no están en los pilares A sino en las puertas, con lo que se elimina un ángulo muerto y mejora la visibilidad del nuevo modelo que, también en este capítulo, se sitúa entre lo mejor de su segmento. De este modo, es más fácil ver los obstáculos y los peatones —incluso los niños pequeños— en los arcones de la carretera y en los cruces.

Naturalmente, un subcompacto debe maniobrar bien en espacios reducidos, como aparcamientos y garajes, incluso marcha atrás. En ese sentido, el nuevo Mazda2 destaca con luz propia, ya que el conductor puede ver fácilmente los obstáculos que tiene a su espalda, incluso los que no levantan mucha altura desde el suelo. El cálculo de las distancias resulta más sencillo.

IDEAS MUY CLARAS

Eso es parte del exclusivo concepto Heads-up Cockpit que el nuevo subcompacto de Mazda ha heredado de otro modelo de nueva generación que destaca por su ergonomía: el Mazda3. El habitáculo está dividido en dos zonas: una enfocada a la conducción y la otra a la conectividad, la comunicación y el entretenimiento. El Mazda2 cuenta con una versión evolucionada de la innovadora interfaz hombre-máquina (HMI) de Mazda, consistente en la pantalla Head Up Display, una pantalla táctil de 7 pulgadas, el mando HMI y otros elementos (ver capítulo 5).



UNA FORMA DIVERTIDA DE PERSONALIZAR INTERIORES

Para su nuevo modelo urbano, Mazda buscaba un interior deportivo y sofisticado. Para conseguirlo, ha desplegado una cuidada selección de materiales de alta calidad con excelentes acabados, inusuales en el segmento B.

Uno de los elementos más exclusivos es la elegante gama de tapicerías y guarnecidos a juego, que ofrece una forma fácil y divertida de personalizar los interiores del Mazda2.

Los clientes pueden elegir entre cinco opciones:

- 1.** Para la versión de acceso, un interior que ofrece refinamiento y calidad deportiva, con una tapicería de tela negra con líneas azules y salidas de aire con molduras de color negro.
- 2.** Un interior en negro piano, a juego con una tapicería de tela en azul marino, molduras plateadas y paneles decorativos con acabado brillante satinado.
- 3.** Un interior inspirado en el mobiliario de los años 50: tapicería de tela roja, guarnecidos en rojo, blanco y negro, y paneles decorativos con acabado brillante satinado.
- 4.** Un interior con tapicería de tela negra con bandas y costuras en rojo, y detalles cromados satinados.
- 5.** Para la versión más equipada, un interior en cuero blanco, guarnecidos con líneas y costuras rojas, y detalles cromados con acabado satinado.



ESPACIO BIEN UTILIZADO Y FÁCIL DE USAR

Es cierto que los coches urbanos son pequeños, pero el caso es que son vehículos para usar a diario, lo que implica cargar y descargar muchas cosas. El maletero del nuevo Mazda2 tiene una capacidad de 280 litros (superior a la media), que puede ampliarse hasta 950 litros con los asientos traseros abatidos. Sin embargo, por lo que de verdad destaca es por su versatilidad.

Como presenta un hueco sin irregularidades, ofrece espacio suficiente para transportar una maleta grande de 72 cm o un carro infantil de dimensiones normales. Para llevar objetos del tamaño de una bolsa de palos de golf solo hay que abatir una de las secciones 60:40 del respaldo del asiento trasero*. El vano del maletero es sumamente práctico: su parte inferior es 52 mm más ancha y es muy regular hasta las esquinas. El suelo del maletero se encuentra a una altura inferior, lo cual permite cargar o descargar objetos pesados con movimientos más fluidos y naturales. El portón trasero es más cómodo y se maneja con mayor facilidad.

* En función del nivel de equipamiento



5. CONECTIVIDAD, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO

A otro nivel

La excelente ergonomía interior que caracteriza a la nueva generación de modelos Mazda se aplica al segmento B. La idea consiste en poner a disposición del conductor todos los beneficios que le puede ofrecer la funcionalidad de comunicación y conectividad del coche, pero de una manera que no distraiga la vista de la carretera y que permita conducir el vehículo con total seguridad.

Precisamente por eso, los ingenieros han dividido el habitáculo en dos zonas. La zona del salpicadero tiene al conductor como protagonista. Todos los controles relacionados con la conducción están ubicados de manera que se pueda acceder a ellos rápidamente, con facilidad y evitando cualquier tipo de tensión. En pocas palabras: movimientos naturales, sin malgastar energía y desviando mínimamente la mirada. Por su parte, la zona de pasajeros se ha diseñado pensando en el confort y en transmitir sensaciones de amplitud y seguridad. Igualmente, permite manejar con total tranquilidad los nuevos sistemas de información y entretenimiento del nuevo Mazda2, que ahora incluyen el sistema de conectividad MZD Connect (ver cuadro).

La clave de esa mayor facilidad de uso del habitáculo está en la continua evolución de la interfaz hombre-máquina (HMI) de Mazda. Entre sus elementos merece especial atención la pantalla Head Up Display, inédita en el segmento. Este dispositivo proyecta información básica en tiempo real para la conducción dentro del campo de visión frontal del conductor, lo que le permite hacer un ajuste focal mínimo. En esta pantalla, que incluso se adapta automáticamente a la luz ambiente, el conductor puede consultar la velocidad del vehículo, las indicaciones del navegador o el estado de las tecnologías de seguridad activa i-ACTIVSENSE sin distraerse de la conducción ni por un instante. Para evitar una sobrecarga de información, solo muestra tres elementos a la vez y los va cambiando en función de la prioridad. Por ejemplo, un aviso de seguridad activa reemplaza inmediatamente los datos sobre velocidad y navegación hasta que desaparece el peligro.

El resto de la información relacionada con la conducción se encuentra en el panel de instrumentos de diseño deportivo, similar al del nuevo Mazda3. Incluye un tacómetro analógico de gran formato con un velocímetro digital* integrado en el centro, flanqueado por dos indicadores horizontales más

* En función del nivel de equipamiento



pequeños que albergan el cuentakilómetros parcial/total, el estado del depósito de combustible y la temperatura, entre otros parámetros. La funcionalidad de información y entretenimiento está concentrada en la pantalla de 7 pulgadas ubicada en el salpicadero, sobre la consola central. Estas funciones pueden manejarse desde la pantalla táctil, utilizando el control por voz o mediante el mando giratorio HMI o situado bajo la consola central.

PERMANENTE EVOLUCIÓN

El mando HMI se ha modernizado para adaptarlo mejor a la consola más estrecha del nuevo Mazda2 y para que su funcionamiento resulte más intuitivo que nunca. Ahora, la navegación requiere menos movimientos. Además, tiene tres botones en la parte delantera (“navigation”, “home” y “audio”) y dos inmediatamente detrás (“back” y “favourite”). Otra novedad es el apoyo de goma para la palma de la mano, que permite manejar el mando más cómodamente.

El control por voz es otra forma segura de interactuar con los sistemas de conectividad, información y entretenimiento del nuevo modelo durante la conducción, ya sea para acceder a internet a través de MZD Connect, para buscar música y contactos en el smartphone que se encuentre conectado, o para acercar o alejar la vista del mapa de ruta del navegador.

Claramente, se ha hecho un gran esfuerzo para que el nuevo Mazda2 resulte mucho más sencillo de manejar (y, por supuesto, también más divertido). Todo resulta natural para el conductor, desde la posición de la palanca o del selector del cambio* hasta el pedal del acelerador, que ahora es más preciso y está anclado al suelo, más cómodo para el tobillo del conductor. El esfuerzo de Mazda ha valido la pena. Y más si se considera en conjunto, con las mejoras en el confort de marcha, la estabilidad y la respuesta del motor.

MAZDA2

SISTEMA DE NAVEGACIÓN

El sistema de navegación del nuevo Mazda2 ofrece un manejo cómodo y ayuda a los conductores a llegar a su destino de forma segura, con menos tensión y mejor informados.

Características principales:

- Más seguro, más sencillo y más relajado para el conductor. Las indicaciones, giro a giro, se muestran en la pantalla Head Up Display ** y en la propia pantalla del navegador**.

* Permite al conductor cambiar la transmisión al modo "Sport" en los modelos automáticos de gasolina (ver capítulo 6).

** La disponibilidad depende del equipamiento y del mercado



- Información en tiempo real (a través de smartphone), utilizando RDS-TMC y datos estadísticos acumulados de congestión del tráfico (se guardan con los mapas). El sistema de navegación proporciona las actualizaciones más recientes de la información de tráfico, para calcular las rutas con la máxima precisión.
- Búsqueda de destinos, estaciones de servicio, puntos de interés y previsión meteorológica.
- Disponible en toda Europa*, con mapas almacenados en la tarjeta SD del sistema de navegación. Además, ofrece: Tres años de actualizaciones gratuitas (mapas e indicaciones), descargables a la tarjeta SD. Soporte de audio hasta en 18 idiomas y de texto en 26.

* La disponibilidad individual del servicio y la tarificación pueden variar de un país a otro.



MZD CONNECT: SIEMPRE EN LÍNEA

El sistema de conectividad de a bordo de Mazda, que se introdujo por primera vez en el Mazda3, llega ahora al segmento B de la mano del Mazda2. El sistema MZD Connect* hace posible que los ocupantes del coche se conecten de forma segura y sencilla a servicios de internet y a redes sociales durante sus desplazamientos. algo esencial para muchos clientes potenciales del Mazda2.

Si, además, se conecta un iPhone o un teléfono Android al MZD Connect a través de Bluetooth (o de un cable USB), se consigue acceso a una gran variedad de contenidos móviles en la nube a través de Aha. Este servicio ofrece decenas de miles de emisoras, desde radio y podcasts a audiolibros. También es compatible con servicios basados en la ubicación y con actualizaciones de audio de Twitter y Facebook, incluida funcionalidad “like” y “shout”.

MZD Connect utiliza datos de mapas NAVTEQ almacenados en una tarjeta SD para mostrar ubicaciones y rutas. Los usuarios pueden marcar los destinos a partir de una lista de contactos o de búsquedas en internet. El software de navegación** puede utilizar las funciones de un smartphone para hacer cosas como localizar la gasolinera más cercana o buscar el precio actual del combustible***.

MZD Connect se controla con el nuevo mando HMI de la consola central o mediante instrucciones de voz, y amplía enormemente la funcionalidad previa de SMS y lectura. También es compatible con reproductores de iPod, MP3 y CD, así como recepción de radio terrestre AM/FM, incluidas emisoras digitales de alta calidad. Por último, MZD Connect se suministra con aplicaciones propias de Mazda, como Eco-display, recordatorios de revisiones y alertas. Además, ayuda a los conductores a llevar un seguimiento del consumo de combustible.

* Opcional, en función del acabado.

** Servicio opcional.

6. CADENAS CINEMÁTICAS



La tecnología SKYACTIV ha recibido numerosos reconocimientos en todos los modelos de nueva generación que la han adoptado hasta la fecha. Pese a que las cadenas cinemáticas SKYACTIV son ligeras y excepcionalmente eficientes, adaptarlas al segmento B no dejaba de ser un desafío. En cierto sentido, el segmento urbano presenta determinadas peculiaridades y limitaciones.

Los ingenieros de Mazda han hecho todo lo posible para explotar al máximo los puntos fuertes de SKYACTIV, optimizando su esencia para adaptarla al carácter deportivo y desenfadado del nuevo Mazda2 y omitiendo todo lo que no era imprescindible. Algo que sí había que mantener inalterado era el *Jinba Ittai*, la sensación de fusión con el coche, esa respuesta lineal y predecible a los deseos del conductor y esa sensación de control tan importante para el Zoom-Zoom de todos los modelos de Mazda.

Había que reducir los motores y las transmisiones pero conservar esa combinación de prestaciones y bajo consumo propios de los motores SKYACTIV. Por otro lado, era obligatorio ofrecer un propulsor diésel de dimensiones apropiadas, sobre todo para Europa. El resultado ha sido el 1.5 l. SKYACTIV-D, un nuevo motor diésel limpio de pequeña cilindrada. Después de debutar en el Mazda Hazumi, el concept en el que se basa el nuevo Mazda2, este motor se presenta en Europa asociado a una transmisión manual de seis velocidades SKYACTIV-MT.

El 1.5 l. SKYACTIV-D tiene en común con su hermano mayor (el motor 2.2l. SKYACTIV-D) la baja relación de compresión, el funcionamiento silencioso sin detonación y sus superiores características de encendido y arranque en frío. Como un motor más pequeño tiene más pérdidas por enfriamiento en las paredes de los cilindros, Mazda ha introducido una nueva cámara de combustión y un nuevo sistema de inyección de combustible. Por otro lado, la relación de compresión, de 14,8:1, es ligeramente más alta, aunque sigue siendo muy baja para un diésel.

En lugar del doble turbo secuencial del 2.2 l. SKYACTIV-D, los ingenieros dotaron al 1.5 l. SKYACTIV-D de un único turbocompresor ultracompacto con geometría variable, suficiente para las velocidades de la vida cotidiana, con un sensor especial que mantiene la entrega de potencia a velocidades más altas. El sistema de corte de ralentí i-stop de Mazda —tiene los tiempos de arranque más cortos del mundo en motores diésel— es parte del equipamiento de serie. También se encuentra disponible una versión mejorada del freno regenerativo i-ELOOP.



Estas y otras medidas pensadas para ahorrar espacio y optimizar las prestaciones hacen del SKYACTIV-D 1.5 un motor verdaderamente ligero. Desarrolla una potencia de 77 kW / 105 CV a 4.000 rpm y entrega su par máximo de 220 Nm entre 1.400 y 3.200 rpm. En el nuevo Mazda2 se complementa con una versión especialmente compacta de la transmisión manual de seis velocidades SKYACTIV-MT, que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 10,1 segundos y alcanzar una velocidad punta de 178 km/h. En ciclo combinado, el consumo de combustible es de apenas 3,4 l / 100 km, con unas emisiones de CO₂ de tan solo 89 g/km*. Al igual que todos los motores SKYACTIV-D, ofrece al propietario un ahorro adicional inesperado, ya que no requiere un costoso postratamiento de NOx para cumplir la exigente normativa de emisiones Euro 6.

POTENCIA EN ESENCIA

El nuevo urbano de Mazda también se presenta con varios motores de gasolina SKYACTIV-G “rightsized”, es decir, con la cilindrada adecuada. Unos propulsores atmosféricos de inyección directa muy bien valorados en la nueva generación de modelos Mazda por su respuesta lineal y su eficiencia que se caracterizan por altas relaciones de compresión y muy baja fricción mecánica. Al igual que el SKYACTIV-D de baja cilindrada, se han optimizado para adaptarlas a las necesidades de conducción del segmento B.

Tenía que ser así, ya que la respuesta lineal del acelerador es particularmente importante en un subcompacto. Pensemos en una situación típica: por ejemplo, reducir para entrar en una rotonda, mantener una velocidad más o menos constante mientras estamos en ella y acelerar suavemente a la salida; hasta los conductores inexpertos necesitan que el comportamiento del pedal sea predecible. Por eso, Mazda lo diseñó para que dé al conductor un tacto continuo. Y, de paso, eliminó cualquier brusquedad o puntas de velocidad no deseadas. Ese comportamiento da confianza y hace que la conducción resulte más agradable.

El Mazda2 se presenta con el motor 1.5 l. SKYACTIV-G en tres niveles de potencia, todos ellos conformes con la normativa Euro 6. Al igual que la versión que monta el Mazda3 actual, dos de estas variantes tienen una relación de compresión de 14:1** y un colector de escape 4-2-1. Ambas desarrollan potencias de 85 kW / 115 CV o de 66 kW / 90 CV a 6.000 rpm y su entrega de par es idéntica, con un máximo de 148 Nm a 4.000 rpm.

* Cifras de consumo combinado calculados internamente por Mazda.

** Cifra más alta en un turismo (dato de septiembre de 2014)



La tercera opción es la versión de acceso 1.5 l. SKYACTIV-G que, entre otras cosas, tiene una relación de compresión 12:1 y sistema de escape 4-1, más ligero y compacto. Esta entrega una potencia de 55 kW / 75 CV a 6.000 rpm y ofrece un par máximo de 135 Nm a 3.800 rpm.

Con el fin de combinar potencia y una eficiencia superior, sobre todo en las condiciones de conducción cotidianas, Mazda prestó una atención especial a los factores que más influyen en el consumo. El primero de ellos es la climatología —por ejemplo, la temperatura y la humedad—; después está el estado de la carretera, las condiciones del tráfico y la carga que los sistemas auxiliares imponen al motor. Con este planteamiento, Mazda consiguió introducir mejoras con respecto al modelo actual, como un control preventivo de la detonación durante el calentamiento del motor, un sistema de climatización más eficiente o el aprovechamiento de la energía cinética a través del freno regenerativo i-ELOOP.

ADAPTADO A CUALQUIER SITUACIÓN

El motor 1.5 l. SKYACTIV-G, que transfiere la potencia a las ruedas a través de una transmisión manual de velocidades SKYACTIV-MT, acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 8,7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 200 km/h. Como dispone del innovador freno regenerativo i-ELOOP de Mazda, también sabe controlar el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, con valores de tan solo 4,9 l / 100 km y 115 g/km*, respectivamente. El modelo de 90 CV se encuentra disponible con una versión especial, más ligera, de la transmisión automática de seis velocidades SKYACTIV-Drive o con una nueva transmisión manual de cinco velocidades SKYACTIV-MT. Con el cambio automático, acelera de 0 a 100 en 12,0 segundos y alcanza 177 km/h; con la transmisión manual, la aceleración es de 9,4 segundos y la velocidad punta de 183 km/h. Estas versiones consumen 4,8 l / 100 km y emiten 112 g/km (automática) y 4,5 l / 100 km y 105 g/km (manual). Por último, el Mazda2 gasolina de 75 CV, que también monta la nueva transmisión de cinco velocidades, puede acelerar de 0 a 100 km/h en 12,1 segundos y tiene una velocidad punta de 171 km/h. Consume 4,7 l / 100 km y emite 110 g/km de CO₂.

* Cifras de consumo combinado calculados internamente por Mazda.



MOTOR 1.5 l. SKYACTIV-D:

UN DIÉSEL LIMPIO DE BAJA CILINDRADA

DIÉSEL SUBCOMPACTO LIMPIO:

el nuevo 1.5 l. SKYACTIV-D de Mazda ofrece una baja relación de compresión, características superiores de encendido, excelente entrega de par y unos consumos sobresalientes. Exactamente las mismas virtudes que el 2.2 l. SKYACTIV-D que ha sido merecedor de tantos premios. La diferencia radica en que, en este caso, Mazda ha adaptado su innovadora plataforma a una cilindrada menor. En el proceso ha eliminado todo lo que no era necesario, con el fin de minimizar las pérdidas por enfriamiento. Igualmente, ha reducido el peso y la resistencia mecánica para mejorar el consumo y ofrecer una diversión al volante extraordinaria.

Tecnología esencial: novedades

- Relación de compresión de 14,8:1 (en lugar de 14,0:1), para garantizar unas características de combustión similares a las del motor 2.2 l. SKYACTIV-D, a pesar de su menor tamaño.
- Inyectores de combustible solenoidales (en lugar de piezoeléctricos) de alta dispersión: eliminan las pérdidas por enfriamiento y producen un patrón de inyección que se adapta de forma óptima a las condiciones de conducción.
 - Mejora la eficiencia de la combustión y, con ello, el consumo; además, el funcionamiento es más silencioso.
- Perfil de diseño de la cámara de combustión que suprime el flujo en torno al borde de la cámara y evita que los gases de combustión se enfríen.
- Sistema de refrigeración del motor optimizado, con un control de flujo que reduce las pérdidas por enfriamiento y acelera el calentamiento después de un arranque en frío. Resultado: se limita la cantidad de combustible sin quemar.
- Turbocompresor de geometría variable ultracompacto, más eficiente y de menor peso:
 - Proporciona soplado a partir de velocidades del motor bajas, lo cual también facilita los arranques en frío.
 - Utiliza un sensor de velocidad de giro para mantener la entrega de potencia hasta regímenes de altas rpm.
 - Inyecta gases de escape a baja presión al sistema de recirculación, con el fin de complementar el EGR de alta presión. Como resultado de ello, garantiza una presión de refuerzo efectiva en condiciones de carga alta.
 - Monta un intercooler refrigerado por agua (en vez de por aire) integrado en el colector de admisión —que es 1,4 kg más ligero— para incrementar la eficiencia del turbo.



- Por otro lado, acelera la descarga de gases del EGR en el colector, mejorando con ello la respuesta del turbo.
- Lógica de control de la combustión de nuevo desarrollo. Ayuda a que el funcionamiento del motor sea más silencioso, haciendo correcciones precisas en la cantidad de combustible inyectado y en la sincronización que eliminan la detonación.
- Conjuntamente con otras medidas que mitigan las vibraciones del motor, hace del 1.5 l. SKYACTIV-D el motor más silencioso del segmento.
- La estructura del sistema de escape se ha adaptado a un vano motor más compacto. Asimismo, se ha reducido al mínimo la altura y la longitud del motor, al igual que la distancia entre el turbocompresor y el catalizador.
- Monta de serie el sistema de corte de ralentí i-stop, el más rápido del mercado en diésel.

Resumen de resultados

- Aceleración suave y lineal desde parado, sin alcanzar el pico de potencia hasta la parte superior de la banda de revoluciones.
- 10% más de potencia y 7% más de par, con una reducción del 19% en el consumo de combustible y las emisiones de CO₂*. Por otro lado, se han reducido sustancialmente las emisiones de partículas de hollín y de NOx, con lo que no resulta necesario aplicar un postratamiento costoso de los gases de escape para cumplir la normativa Euro 6.
 - Potencia: 77 kW / 105 CV a 4.000 rpm y 220 Nm de par entre 1.400 y 3.200 rpm.
 - Consumo de combustible y emisiones de CO₂: 3,4 l / 100 km y 89 g/km**.

* Se compara el nuevo Mazda2 con transmisión manual de seis velocidades SKYACTIV-MT y i-stop, con respecto al actual Mazda2 con motor 1.6 l. CRTD y transmisión manual de cinco velocidades.

**Cifras de consumo combinado calculados internamente por Mazda.



MOTOR 1.5 L. SKYACTIV-G: UNA RESPUESTA FLUIDA QUE INSPIRA CONFIANZA

Mazda no ha seguido la tendencia hacia motores de gasolina turboalimentados más pequeños. Aún así, sus motores atmosféricos de alta relación de compresión SKYACTIV-G siguen ganando adeptos en todo el mundo. El motor de inyección directa 1.5 l. SKYACTIV-G está ahora disponible en tres versiones optimizadas para las dimensiones más compactas del nuevo Mazda2.

Tecnología esencial

- Relación de compresión de 14:1, la más alta del mundo en un turismo de producción en serie*.
- Colector de escape especial 4-2-1 que ahorra combustible. Su estructura rebaja la temperatura de compresión en el interior del cilindro, mejora el efecto de purgado y, con ello, la eficiencia de la combustión, y genera un extra de par, particularmente a bajas revoluciones.
- La cavidad del pistón favorece un encendido más rápido y uniforme, así como un mejor proceso de combustión, lo que aumenta el par motor.
- Los inyectores multiorificio ajustan la pulverización de combustible creando una distribución más uniforme. Igualmente, mejoran la refrigeración dentro del cilindro y contribuyen a suprimir la detonación.
- El diámetro del cilindro es menor para minimizar las pérdidas por enfriamiento.
- Se ha revisado la estructura de lubricación con aceite para reducir la resistencia y, con ello, las pérdidas de presión de aceite.
- Sincronización secuencial de válvulas (S-VT) continuamente variable en los árboles de levas de admisión y escape:
 - Mejora la entrega de par en la banda de bajas revoluciones con la ayuda del escape 4-2-1.
 - Permite una mayor recirculación de gases de escape calientes, maximizando la economía de combustible a cargas bajas.
 - Se elimina la detonación cuando el motor trabaja a cargas elevadas con un caudal de aire mayor que favorece el desarrollo de par.
- Todas las versiones de gasolina del nuevo Mazda2 llevan de serie i-stop, el sistema de corte de ralentí más rápido del mercado.



- El motor 1.5 l. SKYACTIV-G de 115 CV también se encuentra disponible con una versión más ligera y eficiente del freno regenerativo i-ELOOP, que Mazda introdujo con el Mazda6 de nueva generación.

Resumen de resultados

- Excepcionales características de aceleración, gracias a unas válvulas y unos segmentos de pistón más fluidos.
- Incremento de par de hasta el 11%, pero con una reducción en torno al 20% en el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ ** (utilizando como combustible gasolina normal de 95 octanos).

La alternativa

El nuevo Mazda2 también se presenta en una versión de acceso del motor 1.5 l. SKYACTIV-G, con una relación de compresión más baja, de 12:1, y un colector de escape 4-1 más sencillo.

- Su peso es aún menor que el de otros motores SKYACTIV-G de 1,5 litros, debido a su escape más corto, a la sincronización secuencial de válvulas hidráulica en vez de eléctrica (solo se aplica al árbol de levas de admisión) y a una cubierta del motor y una bomba de combustible más ligeras.
 - En cualquier caso, ofrece más par que el anterior motor 1.5 l.
 - Valores muy competitivos de consumo y emisiones de CO₂, con 4,7 l / 100 km y 110 g/km.

* Datos actualizados a septiembre de 2014.

** Con respecto al anterior motor 1.5 l.



Transmisiones – Suaves, directas y divertidas

El Mazda2 se presenta con dos nuevas transmisiones manuales SKYACTIV-MT de cinco y seis velocidades que incorporan los cambios rápidos y precisos del legendario MX-5 de Mazda en un diseño más ligero, pensado para ahorrar combustible. Ambas prometen tanta diversión como las que monta el resto de modelos de nueva generación ya existentes, solo que en una versión más ligera, compacta y con menos fricciones, gracias a un material más fino en la caja y a mejoras en el varillaje del cambio. Estas transmisiones tienen una capacidad de entrega de par sobresaliente y una fricción más baja. También pesan entre un 5 y un 7% menos que la transmisión de cinco velocidades del Mazda2 anterior y requieren un 45% menos de aceite de transmisión. El resultado: un menor consumo.

Adicionalmente, con la motorización 1.5 l. SKYACTIV-G de 90 CV del Mazda2 se encuentra disponible una nueva versión reducida de la transmisión automática de seis velocidades SKYACTIV-Drive. Esta, desarrollada especialmente para motores de gasolina de menor cilindrada, produce las mismas sensaciones de cambio rápido y directo, aceleración suave y consumos sobresalientes de las versiones SKYACTIV-Drive más grandes.

MAYOR LIGEREZA

Con esta nueva transmisión, Mazda ha omitido el embrague unidireccional, ha adoptado conjuntos planetarios, un convertidor de par y un cuerpo de válvulas de menor tamaño, y ha optimizado la forma de la caja de la transmisión. Como consecuencia de todo ello, esta transmisión pesa 17 kg menos que las versiones equivalentes del Mazda3 y el Mazda6. Pero, además, esta caja de cambios más pequeña ofrece un rango de bloqueo más amplio (del 93% frente al 89% anterior) que ayuda a que los arranques desde parado sean aún más suaves. Asimismo, dispone de un modo "Sport" en el que la entrega de par es mayor y la respuesta de la aceleración es más intensa. Se activa con un mando situado detrás de la palanca selectora de cambio.



i-ELOOP – AHORA MEJOR QUE NUNCA

Mazda se ha marcado el compromiso de reducir al mínimo el impacto medioambiental de sus vehículos. El freno regenerativo i-ELOOP representa un gran paso en esa dirección. i-ELOOP es la abreviatura en inglés de "Intelligent Energy Loop" (o regeneración de energía inteligente) y es el primer sistema de este tipo que se monta en un turismo y que emplea un condensador acumulador para almacenar en forma de electricidad la energía cinética recuperada.

Mazda utiliza un condensador de doble capa eléctrica (EDLC) en lugar de una batería específica. Este condensador EDLC carga y almacena energía con gran rapidez durante los ciclos de deceleración, que en general duran en torno a diez segundos. En contraste, las baterías tipo acumulador de plomo que se utilizan habitualmente en los automóviles tienen un potencial mucho más limitado de carga rápida y almacenamiento. Otra ventaja del EDLC es su durabilidad: se puede recargar una y otra vez con un deterioro mínimo, a diferencia de las baterías de ion litio que se utilizan, por ejemplo, en los vehículos eléctricos o híbridos.

Este sistema utiliza un alternador de tensión variable de 12 V-25 V para generar eficazmente electricidad desde el mismo momento en que se deja de pisar el acelerador. El EDLC se carga por completo en tan solo 7 segundos, es decir, en un solo ciclo de deceleración. A continuación, un convertidor DC/DC reduce la tensión de la electricidad almacenada en el EDLC hasta 12 V y la emplea para alimentar componentes eléctricos del vehículo, como el climatizador y los sistemas de audio. Cualquier excedente de electricidad se envía a la batería.



CARGA MEJORADA

La carga completa del condensador puede hacer funcionar los sistemas eléctricos del vehículo durante el tiempo suficiente como para no tener que recurrir a la carga eléctrica de la batería, ni siquiera cuando el sistema de corte de ralentí de Mazda para el motor en un semáforo. De hecho, durante la circulación con paradas intermitentes típica de la ciudad, a menudo el condensador empieza a recargarse de nuevo antes de descargarse por completo. Por tanto, en determinadas circunstancias, el i-ELOOP es capaz de cubrir la práctica totalidad de las necesidades de electricidad del coche. Esto libera la potencia del motor que, de otro modo, se destinaría a mover el alternador. En combinación con el i-stop, el sistema i-ELOOP reduce el consumo hasta en un 10% en las condiciones reales de conducción del tráfico urbano.

Además, el sistema que monta el nuevo Mazda2 es ahora más eficiente que nunca. Mazda ha mejorado el comportamiento de carga del EDLC, lo que le permite utilizar una batería más pequeña. Con ello, ha liberado espacio para acomodar el convertidor DC/DC que, anteriormente, estaba montado dentro del habitáculo. Esta modificación también simplifica el cableado. El ahorro de total de peso es de 5 kg (incluida la reducción derivada del uso de una batería más pequeña). Y, como ya sabemos, menos peso equivale a un menor consumo de combustible.



7. CHASIS Y CARROCERÍA

Equilibrio excepcional

Un nuevo nivel de refinamiento. Con el chasis SKYACTIV-Chassis y la carrocería SKYACTIV-Body, el nuevo Mazda2 ha conseguido la agilidad, la ligereza y la seguridad pasiva avanzada que tantos elogios ha cosechado en los demás modelos de nueva generación de Mazda. De hecho, la suavidad de su respuesta supera los niveles normales en el segmento B.

Ofrece un confort sustancialmente superior y una estabilidad que inspira confianza. Rivaliza con lo que pueden ofrecer los mejores urbanos europeos y, en muchos casos, los supera. Al mismo tiempo, la marca ha insistido en la diversión al volante del actual Mazda2, que ya era excepcional. Para ello, ha intensificado lo que Mazda llama *Jinba Ittai*: la sensación de fundirse con el coche inspirada en el legendario Mazda MX-5. Y más aún en el entorno urbano, un terreno en el que, de manera imprescindible, el coche tiene que reducir el esfuerzo de conducción. Aunque también en las carreteras secundarias y en las autovías, porque si no, no sería un Mazda.

Los objetivos principales pasaban por reducir los golpes de la amortiguación trasera y por afinar la respuesta de la dirección, alcanzando un adecuado equilibrio entre ligereza y estabilidad. Evidentemente, para eso no bastaba con reducir las dimensiones de la plataforma para adaptarla a las ruedas más pequeñas y a la batalla más corta del Mazda2.

Por eso, Mazda ha puesto al día la suspensión de su actual generación siguiendo el concepto del SKYACTIV-Chassis; por ejemplo, ha aumentado el ángulo de avance de las ruedas delanteras para mejorar el tacto de la dirección, que ya tenía una respuesta espléndida. Se han revisado las barras MacPherson de la suspensión delantera para mejorar el confort. También se han elevado los puntos de pivote del puente de torsión trasero para mitigar los golpes de la amortiguación y para mejorar el agarre de las ruedas, situándose a la vanguardia del segmento en ambos aspectos. La estabilidad a alta velocidad ha mejorado sensiblemente. Este nuevo modelo es también el primer Mazda que monta una función de control de la fricción en los amortiguadores delanteros y traseros. Con ella, la marcha es más fluida y la respuesta inicial de la dirección resulta más suave.

El SKYACTIV-Chassis aporta mejoras en otro capítulo: la respuesta a las órdenes del conductor que, en el nuevo Mazda2, es todavía más precisa y predecible. En este caso, el objetivo consistió en alcanzar un equilibrio entre tranquilidad y diversión al volante, dos atributos que, en general, se contraponen. Los ingenieros rebajaron la desmultiplicación de la dirección de 15:1 a 14,7:1, lo que



permite mover menos el volante para obtener la misma respuesta. Y, para reforzar la linealidad, los puntos de montaje de la dirección se han cambiado de sitio.

ÁGIL Y ESTABLE

El nuevo modelo conserva los actuales frenos de discos ventilados delanteros y los de tambor traseros, si bien se han actualizado sus prestaciones para favorecer un control más preciso y lineal. Por ejemplo, la carrera del pedal se ha modificado para ofrecer un funcionamiento sencillo y una respuesta más rápida. Se ha hecho un reglaje del servofreno para facilitar un mejor control de la velocidad en los espacios estrechos —como los aparcamientos— y en la conducción urbana, que requiere una aplicación frecuente y moderada del freno. El equipo de desarrollo ha buscado un tacto progresivo: blando durante el recorrido inicial del pedal y cada vez más firme a medida que se pisa a fondo. Eso sí, sin retardo inicial, ya que el sistema es más rígido que antes y necesita menos líquido de frenos.

Al igual que ha ocurrido con el chasis, el nuevo Mazda2 también ha heredado la arquitectura de carrocería SKYACTIV-Body de los demás modelos de nueva generación. En este caso, se ha simplificado algo la construcción del bastidor y se han optimizado las formas para incrementar la resistencia (pero no el peso). La rigidez de la carrocería ha crecido en un 22% con respecto a la del modelo anterior. Y sin embargo, el peso se ha rebajado en un 7%, a pesar de que la nueva carrocería es más grande.

Mazda ha aplicado su “Estrategia del Gramo“, buscando incansablemente soluciones para aligerar el vehículo mediante materiales y estructuras de carrocería más avanzados. Naturalmente, sin sacrificar en lo más mínimo la solidez, el confort o la seguridad pasiva. Con un nuevo enfoque, los ingenieros de Mazda han mejorado la geometría de la sección transversal de varios elementos del bastidor para dotarlos de una mayor resistencia y, al mismo tiempo, han eliminado otros, en lugar de añadir paneles más sólidos para asumir funciones estructurales. Todo el panel del suelo, por ejemplo, es ahora un elemento estructural.

ESTRUCTURA INTELIGENTE

Al igual que en los otros modelos de nueva generación, Mazda ha aumentado significativamente la proporción de aceros de alta resistencia en el Mazda2, desde un 53% a un 65%. Estos aceros, más ligeros y resistentes que los convencionales, han permitido a los ingenieros eliminar algunos elementos y reducir aún más el peso. Así, mientras las versiones anteriores de la carrocería SKYACTIV-Body utilizaban tres rutas de dispersión de la energía en caso de impacto frontal para desviarla del habitáculo, esta nueva versión solo necesita dos.



Los aceros de resistencia ultraalta —es decir, los que admiten cargas de 780 MPa y superiores— constituyen ahora el 30% del total de la carrocería. Incluso se ha utilizado un acero con un grado de resistencia de 1.180 MPa por primera vez en una carrocería de Mazda; en concreto, en los pilares A, en las barras del techo y en varios travesaños y refuerzos laterales. Las puertas son igualmente más ligeras, con menos componentes pero, de nuevo, ofrecen más protección frente a los impactos laterales.

NVH: refinamiento desde cualquier ángulo

Un coche que pesa menos es más eficiente, puede conseguir mejores prestaciones con el mismo motor y, por supuesto, puede consumir menos y emitir menos gases. Por contra, también es más propenso al ruido y las vibraciones, y más aún en el caso de un modelo urbano en el que, por definición, los ocupantes están más cerca del motor que en otros vehículos más grandes. En el nuevo Mazda2, Mazda ha solventado esos inconvenientes con un amplio espectro de medidas de contención del ruido, las vibraciones y la rumorosidad. Algunos ejemplos:

- Se han bloqueado las vías de propagación del ruido hacia el habitáculo y se ha dirigido el ruido hacia materiales aislantes especiales.
- Se ha mejorado el aislamiento del panel del piso para reducir la radiación de ruido en el habitáculo en 5 dB.
- La resonancia de la suspensión se ha separado de la resonancia del monocasco de la carrocería. De este modo, el habitáculo resulta más silencioso a distintas velocidades, con diferentes tipos de firme, desplazamientos de distinta duración, altitudes, etc.
 - 15% menos de ruido cuando el coche circula por carreteras de firme irregular.
 - Los pasajeros de las plazas traseras pueden conversar con los de las delanteras más cómodamente, incluso a altas velocidades.
- La capacidad de la carrocería para absorber las irregularidades de la carretera se ha ampliado de forma inteligente. Por ejemplo, se ha ajustado la rigidez de los soportes de montaje del asiento trasero, para que el movimiento del asiento compense la deformación de la carrocería causada por la falta de regularidad del firme.
- Se han suprimido parte de las vibraciones y del ruido del motor (sobre todo de alta y baja frecuencia). Al mismo tiempo, se ha afinado la acústica para que el sonido de la aceleración resulte agradable en el interior del vehículo.



- Se ha corregido la posición de los anclajes del motor para limitar las vibraciones, en especial durante el arranque y los re arranques.
- Las frecuencias audibles originadas por la detonación del motor diésel -1.5l. SKYACTIV-D - se han minimizado mediante una calibración mejorada de la combustión y una insonorización muy estudiada.
- La forma de los pilares A y de los retrovisores exteriores, la posición de los limpiaparabrisas (que sobresalen menos del capó) y la mayor rigidez de las puertas elimina turbulencias y reduce el ruido aerodinámico en el habitáculo.



mazda

8. SEGURIDAD

Centrado en las personas

El nuevo Mazda2 se ha concebido para que resulte cómodo y divertido de conducir, pero también para que inspire confianza. La filosofía de seguridad proactiva de Mazda hace posibles las tres cosas con una completa combinación de medidas de seguridad activa y pasiva, extraordinaria para su segmento.

La idea de la filosofía de seguridad proactiva de Mazda consiste en ayudar a los conductores a ser conscientes de las situaciones, reconocer los peligros y reaccionar de forma adecuada. Ante todo, todas las virtudes que atesora este nuevo modelo, como su respuesta predecible y directa, la excelente visibilidad y la ergonomía del habitáculo, lo hacen más seguro. Además, por sus tecnologías de seguridad activa i-ACTIVSENSE y por la innovadora protección pasiva que proporciona su carrocería SKYACTIV-Body (y también su chasis SKYACTIV-Chassis), la última edición del modelo más pequeño de Mazda es un serio candidato a la máxima calificación Euro NCAP.

El nuevo Mazda2 es el primer Mazda en Europa con **Control de ángulo muerto (BSM)**, lo último de la marca en tecnología de seguridad activa. El BSM amplía la funcionalidad del Asistente de cambio de carril (RVM) que ya equipan otros Mazda de nueva generación. Este sistema actúa a velocidades a partir de 30 km/h* y no solo detecta los vehículos que se aproximan por detrás, por los carriles contiguos a distancias de hasta 45 metros, sino también los que circulan lateralmente a distancias de hasta 7 metros. Si el conductor activa el intermitente del lado por el que se le acerca otro vehículo, el BSM emite un aviso sonoro y enciende un indicador en el espejo retrovisor correspondiente. El sistema utiliza un radar emisor de 24 GHz y también incluye alerta de tráfico trasera (RCTA), una función que aprovecha los sensores del BSM y las señales de advertencia para controlar los ángulos muertos del coche durante las maniobras marcha atrás.

El nuevo Mazda2 va a tener que desenvolverse en un tráfico urbano intenso. Esa es una de las razones por las que Mazda lo ha equipado con el **Sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS)**. El SCBS emplea un sensor de infrarrojo cercano para controlar los vehículos que nos preceden, a velocidades de entre 4 y 30 km/h. Tiene un alcance de unos 6 metros. Si percibe un aumento del riesgo de colisión, precarga los frenos y los prepara para una frenada de emergencia. Si persiste el peligro, los aplica. Si desaparece, cancela la precarga. De este modo, evita impactos a velocidades de 20 km/h o inferiores, dependiendo de las condiciones de la carretera.

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



CON LOS OJOS BIEN ABIERTOS

El Sistema de alerta de cambio involuntario de carril

(LDWS) es otra tecnología de nueva generación que, con el Mazda2, hace su debut en el segmento B. El LDWS funciona a velocidades a partir de 65 km/h. Con ayuda de una cámara, lleva un seguimiento de las líneas de delimitación de carril. Si detecta un cambio de carril involuntario, alerta al conductor mediante un sonido característico (similar al de las bandas sonoras de los arcones) que se emite desde el altavoz del lado correspondiente. Al mismo tiempo, activa un aviso visual en el panel de instrumentos. Para evitar falsas alarmas, el sistema es capaz de reconocer los cambios de carril deliberados; por ejemplo, cuando el conductor pone los intermitentes, acelera o mueve el volante voluntariamente. El LDWS es incluso capaz de adaptarse a los hábitos individuales del conductor.

El Sistema de Control de luces de largo alcance (HBC), por su parte, cambia automáticamente entre luces largas y cortas para no deslumbrar a los demás conductores. El HBC detecta con una cámara las luces delanteras de los vehículos que se acercan y las traseras de los que circulan por delante. Este sistema se introdujo por primera vez con el Mazda CX-5 y se ha actualizado con un sensor de luz en el caso del nuevo Mazda2. Dicho sensor sirve para utilizar con más frecuencia las luces largas y contribuye a que el HBC no cambie a las luces cortas innecesariamente.

Adicionalmente, el equipamiento de serie incluye la última generación de sistemas automatizados de seguridad, con ABS con distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD) y asistencia a la frenada (EBA), control de estabilidad (DSC) y control de tracción (TCS).

No obstante, si se produce un accidente, la carrocería SKYACTIV-Body, ligera pero extremadamente rígida, absorbe el impacto de forma muy efectiva, dispersando la fuerza y evitando que se deforme el habitáculo, sea cual sea la dirección del golpe. La carrocería SKYACTIV-Body está optimizada para ofrecer la misma protección excepcional que en los Mazda3, Mazda6 y Mazda CX-5. En el nuevo Mazda2, su menor tamaño se compensa con estructuras y materiales más resistentes. A pesar de pesar un 7% menos que la carrocería del modelo actual, tiene una rigidez torsional un 22% mayor. Eso se debe, entre otras cosas, al empleo de una mayor proporción de aceros de resistencia ultraalta en puntos estratégicos, como el lateral del habitáculo, los pilares A, las barras del techo y los estribos laterales.

En caso de impacto frontal, la estructura posee varias rutas de dispersión de la carga, que absorben la fuerza y la distribuyen en distintas direcciones, fuera del habitáculo. Los travesaños del subchasis delantero se complementan con los estribos laterales y los bastidores B, formando una arquitectura continua que evita la deformación del habitáculo. El travesaño de la suspensión delantera tiene una



extensión que absorbe inicialmente la energía de un impacto antes de soltarse, creando una zona deformable en el compartimento del motor. Con el fin de simplificar las reparaciones y hacerlas menos costosas, en caso de un impacto a baja velocidad las partes que se deforman, como el parachoques o las zonas de deformación del travesaño, van atornilladas y se sustituyen con facilidad. De paso, se protegen otras zonas del compartimento del motor.

PROTECCIÓN ABSOLUTA

El habitáculo se ha agrandado uniendo los travesaños del techo, los pilares B y el carenado en una estructura ininterrumpida en forma de anillo, con acero de resistencia ultraalta en elementos clave del bastidor y en varios puntos del suelo. El carenado y los laterales del habitáculo son, por tanto, un 15% más resistentes que los del actual Mazda2, pero más ligeros. En la parte trasera, el nuevo modelo ha adoptado los refuerzos del parachoques en forma de X que ya se emplean en otros modelos de nueva generación.

Los airbags frontales, laterales y de cortina se han adaptado a las dimensiones más reducidas del habitáculo para contener antes a los ocupantes. Se han incorporado sensores de presión a las puertas delanteras para detectar los impactos laterales de forma más rápida y precisa. Los cinturones de seguridad delanteros y traseros llevan pretensores y limitadores de carga. Los propios asientos protegen el pecho de los ocupantes, a la vez que previenen el movimiento de la cadera y los traumatismos cervicales. A semejanza de otros Mazda, los guarnecidos interiores están diseñados para absorber mejor los impactos y proteger la cabeza, el tórax y las costillas.

En lo que respecta a los peatones, se ha ajustado el ángulo de la parte frontal del capó y se ha revisado su estructura interna, con orificios y recortes que ayudan a que ceda en caso de que entre en contacto con la cabeza de un peatón. La rejilla del parabrisas tiene una sección transversal en forma de S, capaz de absorber energía en caso de contacto con el parabrisas. Por último, se ha añadido una espuma con alta capacidad de absorción de energía en el parachoques delantero para proteger las piernas. Un labio añadido en la parte inferior del parachoques contribuye a evitar que las piernas puedan quedar atrapadas bajo el coche.

9. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS



Nuevo Mazda2

Dimensiones		5 puertas
Tipo de carrocería		Monocasco
Puertas		4 + portón trasero
Número de plazas		5
Exterior		
Longitud total	mm	4.060
Anchura total	mm	1.695
Anchura total (de espejo a espejo)	mm	1.983
Altura total (sin antena tipo aleta de tiburón)	mm	1.495
Distancia entre ejes	mm	2.570
Voladizo delantero	mm	815
Voladizo trasero	mm	675
Ancho de vía delantero	mm	1.495
Ancho de vía trasero	mm	1.485
Distancia al suelo entre ejes	mm	143
Interior		
Espacio delantero para la cabeza	mm	984
Espacio trasero para la cabeza	mm	945
Espacio delantero para los hombros	mm	1.352
Espacio trasero para los hombros	mm	1.272
Espacio delantero para la cintura	mm	1.322
Espacio trasero para la cintura	mm	1.212
Espacio delantero para las piernas	mm	1.063
Espacio trasero para las piernas	mm	881



Maletero		
Volumen hasta la bandeja, asientos traseros en uso*	l	280
Volumen hasta el techo, asientos traseros abatidos*	l	950
Longitud suelo de carga hasta la 2ª fila	mm	713
Longitud suelo de carga hasta la 1ª fila	mm	1.367
Anchura entre los pasos de rueda traseros	mm	1.000
Altura desde el suelo hasta la parte inferior del portón trasero	mm	738
Anchura / altura de apertura del portón trasero	mm	925 / 848**

* Incluido compartimento inferior

** Con kit antipinchazos



mazda

MOTORES: GASOLINA Y DIÉSEL

		1.5 l. SKYACTIV-G (75 CV)	1.5 l. SKYACTIV-G (90 CV)	1.5l. SKYACTIV-G (115 CV, con i-ELOOP)	1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)
Tipo de motor		4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas
Cilindrada	cm ³	1.496	1.496	1.496	1.499
Diámetro x carrera	mm	74,5 x 85,8	74,5 x 85,8	74,5 x 85,8	76,0 x 82,6
Distribución		Por cadena	Por cadena	Por cadena	Por cadena
Sistema de inyección de combustible		Inyección directa	Inyección directa	Inyección directa	Inyección directa
Relación de compresión		12,0:1	14,0:1	14,0:1	14,8:1
Tipo de escape		4-1	4-2-1	4-2-1	4-1
Sistema de control de emisiones		Catalizador de tres vías	Catalizador de tres vías	Catalizador de tres vías	Catalizador de oxidación y DPF
Potencia máxima	kW(CV) /rpm	55(75)/6.000	66(90)/6.000	85(115)/6.000	77(105)/4.000
Par máximo	Nm/rpm	135/3.800	148/4.000	148/4.000	220/1.400-3.200
Tipo de combustible		Gasolina 95 octanos	Gasolina 95 octanos	Gasolina 95 octanos	Gasóleo
Capacidad del depósito de combustible	l	44	44	44	44
Capacidad de aceite del motor	l	3,9	3,9	3,9	4,7
Batería		Q-85	Q-85	N-55(S)	S-95
Transmisión		Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades / automática 6 velocidades	Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades



mazda

TRANSMISIONES:

SKYACTIV-MT Y SKYACTIV-Drive

	1.5 l. SKYACTIV-G (75 CV)	1.5 l. SKYACTIV-G (90 CV)		1.5 l. SKYACTIV-G (115 CV)	1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)
Transmisión	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Automática de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
Cadena cinemática	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera
Desmultiplicación					
1ª	3,583	3,583	3,529	3,583	3,230
2ª	1,904	1,904	2,025	1,904	1,652
3ª	1,218	1,218	1,348	1,290	1,088
4ª	0,918	0,918	1,000	0,972	0,775
5ª	0,717	0,717	0,742	0,795	0,580
6ª	-	-	0,594	0,645	0,490
Marcha atrás	3,454	3,454	2,994	3,454	3,454
Relación final	3,619	3,619	4,319	4,388	3,850

SUSPENSIÓN Y RUEDAS

	1.5 l. SKYACTIV-G (75 CV)	1.5 l. SKYACTIV-G (90 CV)	1.5 l. SKYACTIV-G (115 CV)	1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)
Suspensión				
Suspensión delantera	Tipo MacPherson			
Suspensión trasera	Barras de torsión			
Amortiguadores (delanteros y traseros)	Doble tubo			
Estabilizadores (delanteros)	21,0	21,0	21,0	21,5
Llantas y neumáticos				
Tamaño de llanta	15X5.5 J 16X5.5 J	15X5.5 J 16X5.5 J	16X5.5 J	15X5.5 J 16X5.5 J
Tamaño de neumático	185/65R15 185/60R16	185/65R15 185/60R16	185/60R16	185/65R15 185/60R16



DIRECCIÓN Y FRENOS

		1.5 l. SKYACTIV-G (75 CV)	1.5 l. SKYACTIV-G (90 CV)	1.5 l. SKYACTIV-G (115 CV)	1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)
Dirección					
Dirección		Cremallera y piñón			
Tipo de dirección asistida		Dirección asistida eléctrica			
Desmultiplicación de la dirección		14,7			
Giros de volante* (entre topes)		2,84 / 2,92	2,84 / 2,92	2,84	2,84 / 2,92
Radio de giro* (entre bordillos)	m	4,7 / 4,9	4,7 / 4,9	4,9	4,7 / 4,9
Frenos					
Tipo (delanteros)		Discos ventilados			
Tipo (traseros)		Tambor			
Diámetro (delanteros)	mm	258			
Diámetro (traseros)	mm	200			
Diámetro servofreno de vacío	pulgadas	9			
Mantenimiento programado		Cada 20.000 km / 12 meses*			

* Con llantas de 15 / 16 pulgadas.

**Puede variar según mercados.

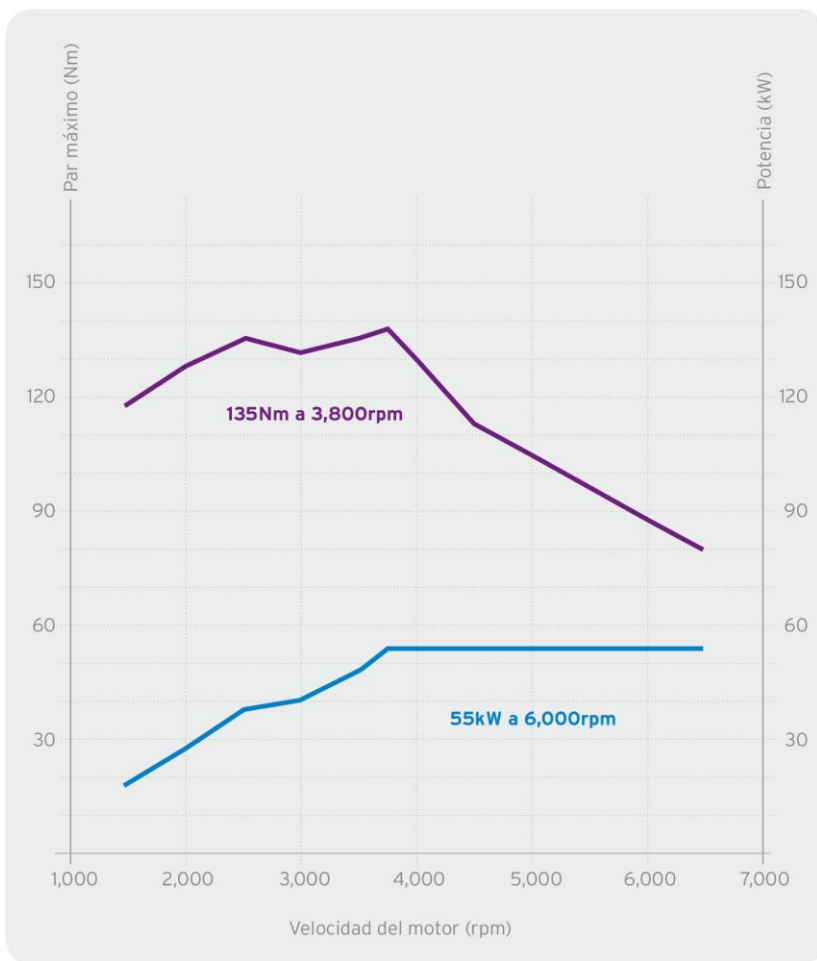


mazda

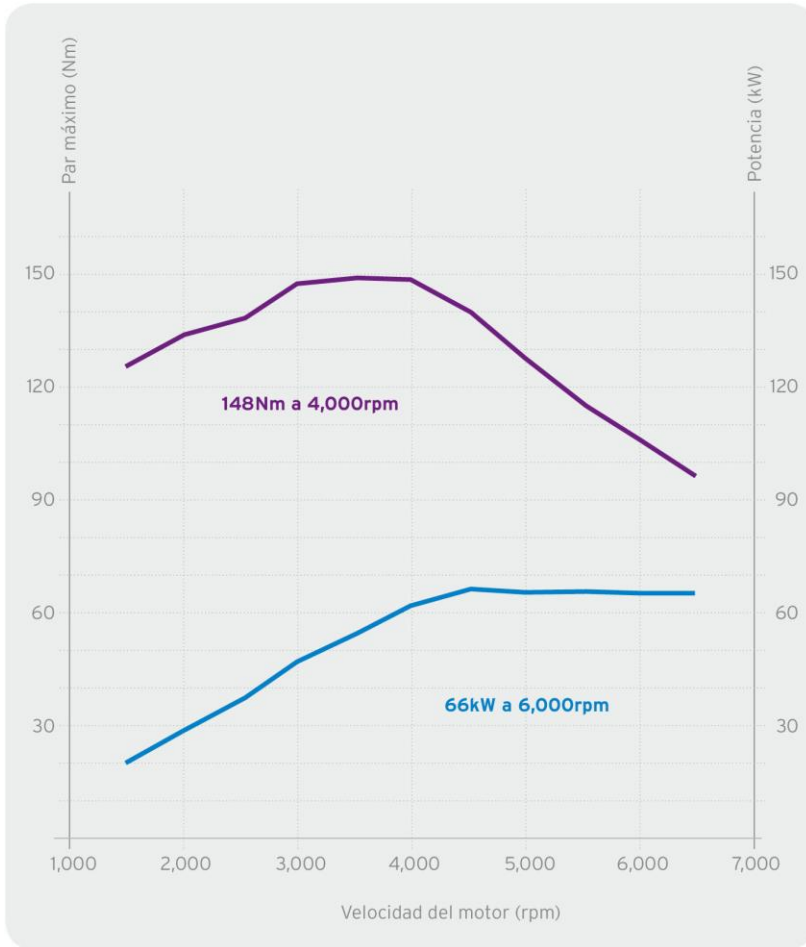
PRESTACIONES Y PESOS

		1.5 l. SKYACTIV-G (75 CV)	1.5 l. SKYACTIV-G (90 CV)		1.5l. SKYACTIV-G (115 CV, con i-ELOOP)	1.5 l. SKYACTIV-D (105 CV)
Transmisión		5MT	5MT	6AT	6MT	6MT
Prestaciones						
Velocidad máxima	km/h	171	183	177	200	178
Aceleración 0-100km/h*	s	12,1	9,4	12,0	8,7	10,1
Consumo de combustible						
Urbano	l/100 km	6,1	5,9	6,1	6,4	3,8
Extrarrbano	l/100 km	3,9	3,7	4,1	4,1	3,2
Combinado	l/100 km	4,7	4,5	4,8	4,9	3,4
Emisiones de CO2 (combinado)	g/km	110	105	112	115	89
Categoría de emisiones		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Peso						
Peso mínimo en orden de marcha	kg	970	975	1.000	980	1.040
Peso mín. en orden de marcha (con conductor de 75 kg)	kg	1.045	1.050	1.075	1.055	1.115
Peso máx. admisible	kg	1.500	1.505	1.535	1.510	1.575
Carga útil máxima	kg	530	530	535	530	535
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	795	800	830	810	875
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	785	785	785	785	780
Peso máximo remolcable (remolque sin frenos)	kg	515	515	530	515	n. d.
Peso máximo remolcable (remolque con frenos, pendiente del 12%)	kg	900	900	900	900	n. d.
Peso máximo remolcable (remolque con frenos, pendiente del 8%)	kg	1.100	1.100	1.100	1.100	n. d.
Capacidad máxima de carga del techo	kg	50	50	50	50	50

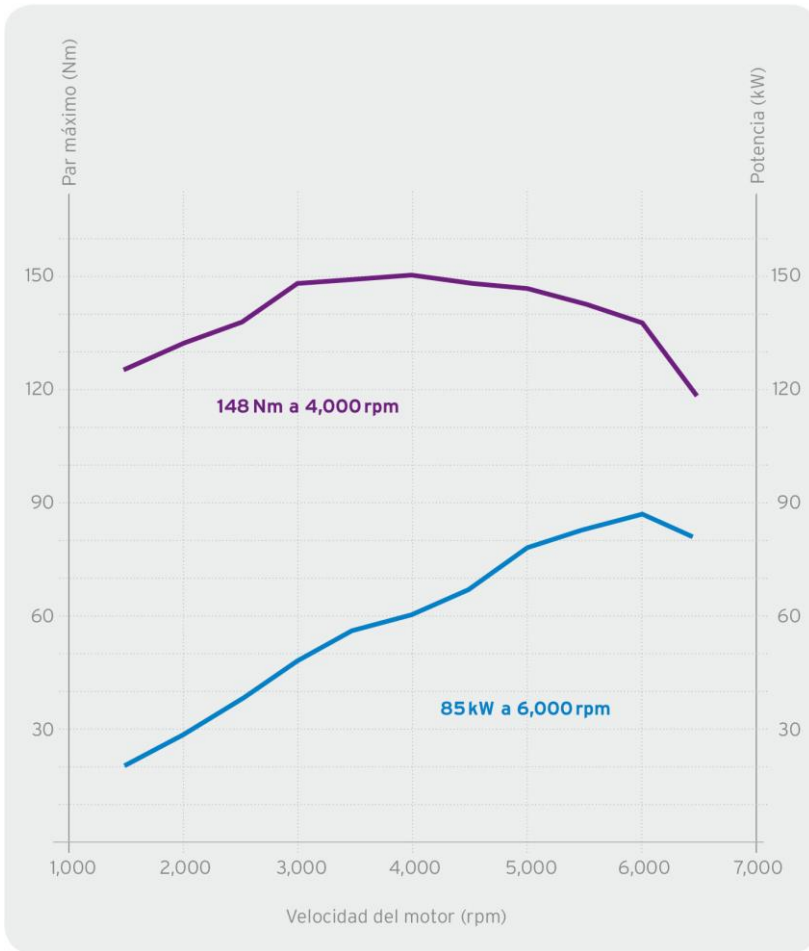
Motor 1.5 I. SKYACTIV-G (75 CV)



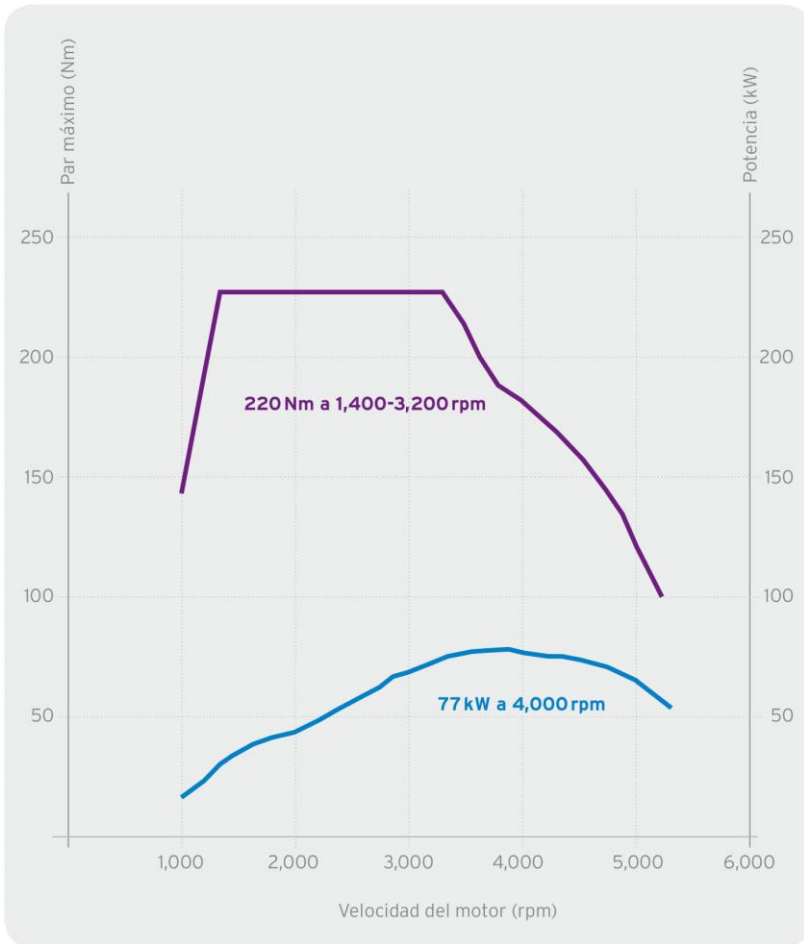
Motor 1.5 I. SKYACTIV-G (90 CV)



Motor 1.5 I. SKYACTIV-G (115 CV)



Motor 1.5 I. SKYACTIV-D (105 CV)



10. CONTACTOS

Mazda Motor Europe



País	Contacto	Teléfono	Fax
Europa Mazda Motor Europe GmbH www.mazda-press.com	Jerome de Haan JdeHaan@mazdaeur.com	+49 2173 943 505	+49 2173 943 553
Austria Mazda Austria GmbH www.mazda-press.at	Josef Deimel deimel@mazda.at	+43 463 3888 223	+43 463 3888 62
Bielorrusia Atlant-M Holpy	Olga Nikishima Olga_Nikishima@atlantm.com	+375 172 010 10	+375 296 56 69 89
Bélgica Mazda Motor Belux www.mazda-press.be	Peter Gemoets gemoetsp@mazdaeur.com	+32 3 860 66 05	+32 3 860 66 12
Croacia Mazda Motor Croatia www.mazda-press.com.hr	Robert Špiranec spiranec@mazda.hr	+385 1 6060 259	+385 1 6040 746
Chipre Mazda Cyprus A. Stephanides & Son Automotive Ltd	Elena Evgeniou e.evgeniou@gpa.com.cy	+357 2258 1121	+357 2258 1110
República Checa Mazda Motor Czech Republic www.mazda-press.cz	Markéta Kuklová mkuklova@mazdaeur.com	+420 739 681 120	+420 233 029 399
Dinamarca Mazda Motor Danmark www.mazda-press.dk	Jannik Olsen jolsen@mazdaeur.com	+45 43 25 21 06	+45 26 31 88 37
Islas Feroe Mazda Motor Danmark	Jannik Olsen jolsen@mazdaeur.com	+45 43 25 21 06	+45 26 31 88 37
Finlandia Inchcape Motors Finland Oy	Roope Lahti roope.lahti@inchcape.fi	+358 400 886 078	+358 (0)207 704 303
Francia Mazda Automobiles France S.A.S. www.mazda-presse.fr	David Barrière david.barriere@mazda.fr	+33 1 61 01 65 95	+33 1 61 01 65 60
Alemania Mazda Motors (Deutschland) GmbH www.mazda-presse.de	Jochen Münzinger jmuenzinger@mazda.de	+49 2173 943 220	+49 2173 943 468
Hungría Mazda Motor Hungary KFT www.mazda-press.hu	Eszter Burovinc burovinc@mazda.hu	+36 1 464 5007	+36 1 464 5001



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



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