

Salone dell'Auto di Francoforte 2005

2

2001A-2001F

4-11	1. Riassunto	Le novità a Francoforte
12-27	2. Mazda Sassou	Mazda Alive
28-37	3. Mazda MX-Crossport	La frontiera avanzata del design
38-69	4. Mazda2 Facelift	La compatta dal valore aggiunto
70-95	5. Mazda MX-5 di terza generazione	L'evoluzione di un'icona
96-113	6. Mazda6 MPS	Il massimo nel campo delle berline Zoom-Zoom
114-119	7. Contatti	Mazda Motor Europe
120-123	8. Mazda Motor Corporation	Dati e cifre

Riassunto

Le novità a

Francoforte



1.

Mazda Motor Corporation si presenta quest'anno al Salone dell'Auto di Francoforte con un emozionante mix di show car d'avanguardia e nuovi modelli di produzione Zoom-Zoom destinati ad essere lanciati a breve. Il centro del palcoscenico sarà occupato dalla prima mondiale del prototipo Mazda Sassou , che indica una possibile direzione che Mazda potrebbe prendere per un futuro veicolo del segmento B. La Sassou è accompagnata dal sorprendente prototipo di Mazda MX-Crossport, che fa la sua prima apparizione in un salone europeo. Vengono presentati inoltre la versione rinnovata di Mazda2 e due veicoli completamente nuovi alla vigilia del lancio sul mercato europeo – Mazda MX-5 di terza generazione e l'ammiraglia dalle prestazioni elevate della gamma Mazda6, Mazda6 MPS.

Mazda Sassou – Mazda Alive

Concepita e progettata dal centro europeo di R & S Mazda a Oberursel, nei pressi di Francoforte, la Sassou è una leggera due volumi e mezzo a tre porte che offre ai clienti giovani alla prima esperienza di acquisto un veicolo che rende la guida in città divertente, estremamente pratica ed economica. Il design esterno incarna l'estetica Zoom-Zoom per comunicare il potenziale dinamico che contraddistingue la linea di Mazda, e lo fonde con sorprendenti caratteristiche nascoste mai viste prima su un prototipo Mazda.

6 Il prototipo Mazda Sassou è basato in parte sul principio “Shoji”. I paraventi Shoji sono le sottili porte giapponesi che nascondono parzialmente ciò che si trova dietro. Quando si aprono per la prima volta possono rivelare qualcosa di sorprendente, il che vale anche per il primo incontro con la Mazda Sassou. Per esempio, grazie a un uso ingegnoso della plastica traslucida, i proiettori anteriori e posteriori risultano parzialmente nascosti e diventano completamente visibili dopo aver sbloccato le porte, con una luce pulsante attorno al profilo dei fari per cui l'auto sembra prendere vita –Mazda Alive.

All'interno, la Mazda Sassou presenta caratteristiche avanzate di funzionalità e comfort. Utilizza un'esclusiva chiave USB, che

attiva tutti i sistemi interni quando viene inserita in una porta USB sulla console centrale e fa fuoriuscire un joystick da quest'ultima. Usandola come interfaccia, il conducente può attivare tutte le funzioni più importanti tramite uno schermo sul gruppo strumenti centrale. Quando si seleziona una funzione, i circuiti di luce illuminano un collegamento alla funzione selezionata, sottolineando ancora una volta l'aspetto "Mazda Alive" del prototipo. La chiave USB garantisce inoltre elevati livelli di praticità, poiché vi si possono scaricare i brani musicali e gli indirizzi dei posti preferiti dal PC, per caricarli sull'hard disk e sul sistema di navigazione della vettura. La Mazda Sassou offre inoltre un comfort e una spaziosità ai massimi livelli per tre o quattro occupanti. Impiega un sistema di trasformazione del sedile posteriore che utilizza aria compressa per far accomodare al centro del sedile posteriore uno o due passeggeri.

Mazda MX-Crossport – La frontiera avanzata del design

Francoforte ospita anche la prima europea di Mazda MX-Crossport, un emozionante prototipo di crossover che abbina tratti di stile sportivo derivati dalla Mazda RX-8 all'equipaggiamento più pratico di uno sport-utility vehicle (SUV) – per portare la

filosofia Zoom-Zoom verso una “frontiera avanzata” in cui Mazda Motor Corporation non si è mai avventurata.

Mazda MX-Crossport è più bassa rispetto ai SUV compatti tradizionali e ha un aspetto aggressivo da fuoristrada. La sportiva apertura ribassata della mascherina e il parafrangente anteriore marcato sono simili a quelli di RX-8 e consentono di ottenere un equilibrio unico tra la natura evolutiva del prototipo e la recente tradizione sportiva di Mazda. Gli interni sono sorprendentemente spaziosi, con una conformazione dei sedili “fluttuante”, per cui ciascun sedile è montato su un sistema a “monorotaia” sul pianale che consente la regolazione tramite slittamento in avanti e indietro. Mazda MX-Crossport presenta inoltre un avanzato sistema di informazione e intrattenimento, che comprende uno schermo separato per il passeggero anteriore che mostra quattro diverse visuali dell’esperienza di guida tramite l’uso di cinque telecamere.

Mazda2 Facelift – La compatta dal valore aggiunto

Al Salone dell’Auto di Francoforte di quest’anno, Mazda presenta inoltre una versione rinnovata della sua stella compatta, Mazda2. Il suo design esterno audace e sofisticato, con il tipico muso Zoom-Zoom,

è ora caratterizzato da nuovi colori, cerchi, proiettori e fendinebbia. Gli interni di Mazda2 sono ora più comodi e pratici, con due nuovi colori, nuovi sedili e rivestimenti e un nuovo impianto stereo con lettore CD disponibile a richiesta. La gamma di motori di Mazda2 è anche più pulita, con l'introduzione di una versione a norma Euro IV del turbodiesel common-rail MZ-CD da 1,4 litri. La vettura è anche più sicura e divertente da guidare grazie al controllo dinamico della stabilità (DSC) disponibile per tutti i motori con cambio manuale. L'ABS, la distribuzione elettronica della forza frenante e il servofreno sono ora di serie in tutti i paesi europei.

Mazda MX-5 – L'evoluzione di un'icona

Francoforte vede inoltre la presentazione di Mazda MX-5 di terza generazione, che verrà lanciata in Europa alla fine dell'anno. La nuova Mazda MX-5 mantiene la stessa concezione che l'ha resa così famosa nel mondo – un veicolo economico, leggero, compatto e perfettamente equilibrato, con motore anteriore centrale e trazione posteriore. All'interno di questi parametri, la nuova Mazda MX-5 è dotata di un centro di gravità ancora più basso della versione precedente, per una risposta più rapida nelle manovre. La vettura è anche più lunga, più larga e più alta, più spaziosa e più sicura.

Nonostante queste modifiche, il peso del veicolo è rimasto quasi inalterato, il che garantisce lo stesso divertimento di guida Zoom-Zoom a cielo aperto per cui la spider si è sempre contraddistinta. Mazda MX-5 di terza generazione porterà avanti la tradizione che l'ha resa la spider più venduta di tutti i tempi, in un veicolo emozionante e divertente da guidare creato per il XXI Secolo.

Mazda6 MPS – Il massimo nel campo delle berline Zoom-Zoom

Quest'anno, un altro veicolo emozionante è protagonista del Salone di Francoforte: la nuovissima Mazda6 MPS, che verrà lanciata a breve come ammiraglia della gamma Mazda6. Il suo design esalta le caratteristiche esterne di Mazda6 berlina per sottolineare le elevate prestazioni abbinate alla raffinatezza tipica dell'intera gamma.

La vettura monta un motore a benzina turbocompresso a iniezione diretta che eroga una potenza massima di 191 kW/260 CV a 5.500 giri/min. e 380 Nm di coppia a soli 3.000 giri/min. La scocca e il telaio sono stati modificati per assicurare la stabilità durante le manovre e il comfort di marcia. Il nuovo motore DISI* è abbinato a un cambio a sei marce di nuova concezione e a un sistema di trazione integrale con ripartizione attiva della coppia che garantisce la stabilità in qualsiasi condizione di guida.

* DISI : Direct
Injection Spark
Ignition

Mazda Sassou

Mazda Alive

12

ZOOMA-ZOOM1

2.

Il centro del palcoscenico al Salone dell'Auto di Francoforte è occupato quest'anno dall'ultimo prototipo di Mazda, la Mazda Sassou. Concepita e progettata presso il Centro di design europeo Mazda a Francoforte, in Germania, la Sassou è una vettura leggera da città per clienti giovani alla prima esperienza di acquisto, che rende la guida di tutti i giorni divertente, estremamente pratica ed economica. Questa elegante due volumi e mezzo a tre porte usa il linguaggio estetico Zoom-Zoom più evoluto insieme a una giovanile leggerezza e a sorprendenti caratteristiche nascoste. Tutto ciò, insieme ai sistemi interni avanzati che sfruttano una chiave USB e un ingegnoso sistema di trasformazione del sedile posteriore fanno capire quale potrebbe essere la futura direzione di Mazda per quanto riguarda i veicoli del segmento B.

Mazda Sassou è il primo prototipo scaturito da un approccio davvero unico nei confronti delle show car adottato quest'anno da Mazda Motor Corporation. In occasione di tre importanti saloni dell'auto – l'IAA di quest'anno, il Salone dell'Auto di Tokyo in ottobre e il Salone Internazionale dell'Auto del Nord America del 2006 il prossimo gennaio – Mazda esporrà un prototipo creato nel centro di design della relativa zona – Francoforte in Germania, Yokohama in Giappone e Irvine in California.

“Mazda Sassou è stata progettata per piacere ai più giovani, a coloro che acquistano un'auto per la prima volta” ha detto Peter Birtwhistle, capo designer presso Mazda Motor Europe GmbH. “Rappresenta uno sguardo oltre l'orizzonte di Mazda, e quello che propone è nuovo ed emozionante. Ci siamo chiesti che cosa stimola oggi i giovani europei, e questo è il risultato. Riteniamo che essi preferirebbero idealmente un veicolo che sostenga ed esprima il loro stile di vita, e che soddisfi allo stesso tempo le mutevoli richieste del segmento B in crescita in Europa. La Sassou, quindi, non solo trasforma il design di auto compatta di Mazda in un progetto di vettura del segmento B leggera e divertente, ma rappresenta anche un nuovo modo di esprimere le caratteristiche automobilistiche tradizionali ed offre una prima esperienza di guida Zoom-Zoom ai giovani acquirenti.”

Il nome “Sassou” è un termine giapponese che è stato scelto perché significa avere uno stato d’animo positivo e guardare al futuro con ottimismo. All’orizzonte, quindi, c’è qualcosa di positivo ed emozionante. Mazda Sassou non è solo un’evoluzione avanzata del linguaggio di design Zoom-Zoom Mazda, ma è un simbolo dell’ottimismo rivolto al futuro di tutta l’organizzazione, reso pubblico tramite il recente annuncio del piano economico Mazda Momentum.

Design esterno –Mazda Alive

“Questo è stato un progetto fantastico da realizzare,” dice Luca Zollino, capo designer del progetto Mazda Sassou, che ha anche contribuito al design esterno del prototipo Mazda6 MPS. “Le Mazda di nuova generazione sono belle da guardare e hanno un grande fascino estetico. Il fatto di dover mantenere le nostre idee all’interno dei parametri del marchio non ci ha trattenuti affatto quando abbiamo iniziato a svilupparle. Al contrario, una tale base di partenza ci ha fornito proprio i suggerimenti giusti per unire degli elementi di design nuovi e marcati a quelli già esistenti, allo scopo di esaltare il linguaggio di design tipico di Mazda e rafforzare l’identità del marchio.”

Il design di Mazda Sassou è stato concepito in parte basandosi sul principio “Shoji”. I paraventi

Shoji sono le sottili porte giapponesi fatte di carta di riso che nascondono parzialmente ciò che si trova dietro. Quando si aprono per la prima volta possono rivelare qualcosa di sorprendente, il che vale anche per il primo incontro con Mazda Sassou. “Le caratteristiche di tipo Shoji del nostro design nascondono e poi rivelano improvvisamente vari elementi attraverso un sistema di illuminazione grazie al quale l’auto sembra prendere vita,” ha detto Masanori Minamisawa, assistente del capo designer presso il Centro di design Mazda di Francoforte. “La chiamiamo ‘Mazda Alive’ perché l’illuminazione si attiva e pulsa come se fosse attraversata dai battiti del cuore appena sotto la superficie dell’auto.”

L’ultimo prototipo di Mazda è un’interpretazione avanzata dell’eleganza Mazda che comunica visivamente il potenziale dinamico tipico del marchio, abbinandolo però a una giovanile leggerezza e a sorprendenti caratteristiche nascoste mai viste prima su un prototipo Mazda. Il frontale del veicolo è un’evoluzione di Mazda RX-8 con modifiche all’ampia mascherina a cinque punte e ai parafranghi.

La mascherina stessa è stata concepita per essere una copertura regolabile che si solleva dalla presa d’aria tramite dei braccetti. Questa copertura della mascherina può muoversi avanti

e indietro elettronicamente – regolando la posizione in base alla velocità del veicolo, alla temperatura esterna e alla temperatura del sistema di raffreddamento – ottimizzando il flusso dell'aria per rispettare i requisiti del sistema di raffreddamento. Essa dovrebbe contribuire anche ad una maggiore ottimizzazione dell'aerodinamica del veicolo.

La mascherina è circondata da un muso dal disegno marcato e dall'aspetto sportivo, con un grande logo Mazda incorniciato dalla grafica dei proiettori anteriori, a forma di freccia.

Sia i proiettori anteriori sia quelli posteriori sono integrati nei pannelli della scocca che li circondano e posizionati sotto uno strato di plastica traslucida trattata in modo tale da riprodurre il colore della carrozzeria, per cui risultano parzialmente nascosti quando la Mazda Sassou è parcheggiata. Essi si animano quando si sbloccano le porte dell'auto grazie all'illuminazione indiretta del riflettore, e i proiettori anteriori e posteriori funzionano normalmente quando si attivano tramite l'illuminazione diretta a LED. Anche gli indicatori di direzione anteriori e posteriori usano l'illuminazione diretta a LED e, quando si attivano, rendono il design dei proiettori ancora più impressionante. Questi “fari nascosti” sono una delle caratteristiche più particolari del

prototipo e potrebbero segnare una nuova tendenza nel futuro design dell'illuminazione esterna.

Il profilo è un'evoluzione della pannellatura di nuova generazione di Mazda, con tre diverse linee di carrozzeria. Una si estende sul passaruota anteriore, mentre la seconda parte in corrispondenza del passaruota posteriore e si sposta leggermente verso il basso in direzione del passaruota anteriore, creando un aspetto futuristico. Inoltre, l'auto è caratterizzata da pannelli delle porte con una forma leggermente concava e da battitacco marcati incorniciati da cerchi in lega da 18 pollici che rendono la vista laterale della Mazda Sassou leggera e sportiva. L'auto è dotata di finestrini laterali privi di telaio, in vetro fumé grigio chiaro. Il montante centrale non si estende verso l'alto a partire dalla struttura laterale, e non c'è telaio tra i finestrini anteriori e posteriori. Quando si aprono, essi creano una singola apertura che esalta il senso di leggerezza generale del veicolo.

Al di sopra di essi troviamo una linea del tetto dinamica e ribassata (alta 1370 mm), e il tetto stesso sembra un'estensione del parabrezza anteriore, realizzato in vetro fumé della stessa sfumatura grigio chiaro utilizzata per i finestrini laterali. La superficie in vetro sembra estendersi in un unico elemento sul tetto del prototipo,

restringendosi in corrispondenza della parte posteriore dell'auto. L'uso del vetro per il tetto al posto del metallo esalta l'aspetto leggero e agile degli esterni di Mazda Sassou, e consente di sfruttare in modo consistente la luce esterna per l'illuminazione dell'abitacolo.

Il tetto di vetro è incorniciato da pannelli cuneiformi sopra i finestrini laterali. Abbinati al design del montante posteriore che si piega all'indietro nella zona del bagagliaio, aggiungono ulteriore leggerezza e dinamicità.

“Se si guarda la vettura da vicino, si vede che il telaio dei finestrini laterali, il lunotto e il design del bagagliaio sono variazioni sul tema della mascherina a cinque punte di Mazda,” ha detto Zollino. “Queste forme conferiscono a Mazda Sassou una leggerezza ancora maggiore e un taglio futuristico. Ogni superficie di una certa dimensione nella carrozzeria inizia in corrispondenza della mascherina a cinque punte frontale. Il fatto di dare al bagagliaio una forma a cinque punte crea completezza visiva, in modo che, dal punto di vista del design, sembra di finire da dove si è iniziato.”

Tutte queste caratteristiche esterne danno come risultato un prototipo di vettura del segmento B dall'aspetto elegante, che suggerisce il divertimento di guida offerto per natura da Mazda Sassou. Nel progetto sono state impiegate

le più recenti tecniche aerodinamiche per esaltare l'impressione generale di agile leggerezza di Mazda Sassou. Le maniglie delle porte sono integrate nei pannelli laterali e ruotano verso l'esterno quando si sbloccano le porte, per poi rientrare nel pannello della carrozzeria quando si chiudono. Gli specchietti laterali sono studiati per opporre la minore resistenza aerodinamica possibile, così come il sottoscocca di Mazda Sassou, che è abbinato a un diffusore posteriore che sottolinea ancor di più l'aspetto elegante e sportivo della vettura.

Interni – Ridefinita la fantasiosa dotazione di Mazda

Il principio Shoji è stato portato anche all'interno di Mazda Sassou, un'esperienza che inizia quando si apre la porta. I sistemi contenuti all'interno del prototipo sono concepiti per essere usati con una chiave USB (Universal Serial Bus) che sostituisce la chiave tradizionale e comprende una funzione di chiusura centralizzata a distanza. Dopo aver sbloccato le porte, il prototipo si anima appena sotto la superficie esterna con una luce che pulsa sul profilo dei proiettori anteriori e posteriori e che illumina le maniglie delle porte. Aprendo la porta si vede una porta USB illuminata nella console centrale in cui brilla una calda luce

rossa. Se si inserisce la chiave USB in questa porta, essa comanda tutti i sistemi interni e fa fuoriuscire una leva di controllo a joystick. A questo punto il sistema si anima, tutti gli impianti si attivano ed è possibile avviare il veicolo tramite un pulsante di accensione di fianco al quadro strumenti del conducente.

“L’idea della chiave USB deriva dal fatto che desideriamo rivolgerci ai conducenti più giovani,” ha detto Mickael Loyer, designer di interni presso il centro Mazda di Francoforte. “Abbiamo concepito la Sassou con il proprio hard disk, il riconoscimento tramite codice di sicurezza e il software di Mazda per i proprietari, che comprende un programma di navigazione che può essere scaricato sulla chiave USB. Il proprietario dell’auto può scaricare la musica che desidera ascoltare in un dato giorno, oppure gli indirizzi del pub o della spiaggia che preferisce, usando la chiave USB sul proprio computer di casa. Quando inserisce la chiave nello slot di interfaccia di Mazda Sassou, tutti i dati si scaricano automaticamente sull’hard disk del prototipo.”

Il cuore del progetto degli interni di Mazda Sassou è una luce ovale al centro del quadro strumenti inferiore. Al di sopra di essa è presente uno schermo di controllo centrale che

visualizza le informazioni sul veicolo.

L'interfaccia con il conducente è intuitiva: si usa il joystick per spostarsi all'interno dei menu e selezionare le funzioni principali. Quando si seleziona una funzione, dei circuiti di luce fluida illuminano un collegamento alla funzione selezionata, per esempio le bocchette dell'aria, sia sul quadro strumenti che sul rivestimento delle porte.

Gli stessi interni sono dotati di due sedili avvolgenti anteriori collegati da un bracciolo integrato sopra la console centrale e una zona di seduta posteriore sempre di tipo avvolgente per un massimo di due passeggeri. I rivestimenti sono caratterizzati da colori uniformi, blu-verde e grigio chiaro, e realizzati con materiali morbidi di alta qualità scelti appositamente per la loro consistenza, adatta a riflettere l'illuminazione in modo tale da esaltare l'aspetto "vivo" degli interni.

"Usando per i sedili un colore più chiaro rispetto al pianale volevamo ottenere un effetto di fluttuazione," ha detto Loyer. "I sedili sembrano librarsi al centro dell'auto e creano un tangibile senso di leggerezza. Anche lo schema cromatico esalta il sistema di illuminazione interattivo e lo rende ancora più efficace, ancora più 'Mazda Alive'."

Funzionalità interna – Trasformazione dei sedili posteriori

Mazda Sassou porta avanti la tradizione Mazda di offrire funzionalità e praticità interne estremamente ingegnose. Un sistema di abbattimento elettrico del sedile anteriore facilita l'accesso ai sedili posteriori attraverso le porte anteriori. Premendo uno o due pulsanti situati sullo schienale del sedile del conducente, uno o entrambi i sedili anteriori si spostano in avanti e i relativi schienali si inclinano, consentendo un facile accesso alla zona di seduta posteriore. I sedili tornano nella posizione originale premendo nuovamente i pulsanti.

Mazda Sassou impiega anche l'esclusiva funzionalità di "trasformazione" dei sedili posteriori, che sfrutta l'aria compressa per consentire di configurare il veicolo a tre o quattro posti. Selezionando 1 o 2 su un pannello dietro la console centrale, l'area dei sedili posteriori può essere convertita a richiesta. Per un passeggero posteriore, l'aria compressa riempie i lati della zona di seduta posteriore per formare un solo sedile centrale. Per due passeggeri, l'aria riempie lo schienale nel centro, formando così due sedili (uno per lato). La spaziosa posizione di seduta posteriore centrale offre al passeggero una visuale unica e rende Mazda Sassou ancora più divertente.

Mazda Sassou può essere facilmente trasformata in una pratica biposto abbattendo il sedile posteriore sul pianale e formando così una superficie di carico piatta lunga 1.400 mm, larga 1.200 mm e con un volume di carico di circa 1360 litri (dal pianale al tetto). Grazie anche all'apertura del portellone posteriore, Mazda Sassou è in grado di trasportare oggetti di grandi dimensioni senza dover rimuovere nessun sedile.

“Il prototipo Mazda Sassou propone una possibile vettura del segmento B destinata ai single che vivono in città e che si spostano quotidianamente,” ha detto Peter Birtwhistle.

24

“Gli esterni hanno un aspetto leggero e aerodinamico; gli interni sono flessibili, high-tech e interattivi. L'idea della chiave USB e dell'hard disk consentirebbe di configurare i sistemi dell'auto in base alle proprie esigenze quotidiane in modo davvero entusiasmante e futuristico.”

Propulsori e ambiente – Punta alle emissioni ridotte (flessibile, divertente e rispettosa dell'ambiente)

Mazda Sassou è un prototipo che consente l'uso di qualsiasi tipo di motore –benzina, diesel o anche ibrido. L'auto è attualmente equipaggiata con motore Mazda MZR 1.0 DISI 3 cil. in linea Turbo; questo propulsore a benzina

turbocompresso a iniezione diretta è perfettamente adeguato alla natura briosa di questo prototipo. Flessibilità, accelerazione fluida e una buona coppia sono le caratteristiche distintive di questo nuovo motore compatto e leggero.

Se abbinato alle avanzate tecnologie aerodinamiche e alla carrozzeria compatta e leggera di Mazda Sassou, questo motore può plausibilmente contribuire a ridurre ulteriormente i consumi di carburante e la produzione di CO₂, nonché a raggiungere una dinamica di guida ai massimi livelli del segmento, caratteristica del marchio Mazda ed espressione della sua filosofia Zoom-Zoom. Il motore dovrebbe essere associato a un cambio manuale a 6 velocità a innesti automatici, con frizione a secco a doppio disco azionato tramite delle levette situate sul volante, che rendono la guida nel traffico cittadino facile e divertente. Le sospensioni anteriori sono a puntali MacPherson, mentre quelle posteriori sono a barra di torsione. La vettura monta pneumatici Michelin Pilot Exalto2 che offrono sia un'ottima risposta durante le manovre, sia un consumo di carburante ridotto.

Specifiche del prototipo Mazda Sassou

Dimensioni	Lunghezza complessiva	3890 mm
	Larghezza complessiva	1740 mm
	Altezza complessiva	1370 mm
	Passo	2490 mm
	Posti a sedere	4
Motore	tipo	MZR 1.0L I-3 DISI turbo con Mazda Idle-Stop System
Cambio	tipo	Manuale a 6 velocità a innesti automatici con frizione a secco a doppio disco
Pneumatici	tipo	225/40 R18 Michelin Pilot Exalto2

Mazda

MX-Crossport

La frontiera avanzata del design

28

ZOOMA-ZOOM1

3.

Quest'anno il Salone dell'Auto di Francoforte ospita anche la presentazione di Mazda MX-Crossport, un emozionante prototipo di crossover che abbina tratti di stile sportivo derivati dall'ammiraglia Mazda RX-8 all'equipaggiamento più pratico di uno sport-utility vehicle (SUV). Il suo audace design esterno trasmette un senso di movimento e velocità, con molti elementi innovativi e un'accogliente atmosfera degli interni che possono ospitare comodamente quattro adulti. Con Mazda MX-Crossport, Mazda ha portato la definizione di filosofia Zoom-Zoom in un'area a lei nuova.

Il concetto di frontiera avanzata del design

Mazda MX-Crossport ha una personalità forte e audace, grazie agli elementi di design tipici di Mazda che sono riconoscibili anche a distanza. Presentata per la prima volta al Salone dell'Auto di Detroit di quest'anno, è un veicolo crossover che va oltre le categorie di SUV esistenti per spingersi nel territorio delle auto sportive, portando la filosofia Zoom-Zoom Mazda verso una "frontiera avanzata" dove Mazda Motor Corporation non si è mai avventurata. È un prototipo che consentirebbe agli acquirenti di SUV europei di sperimentare la guida sportiva di Mazda ogni volta che si siedono al volante.

30



Design esterno – Sportivo e potente

Mazda MX-Crossport è lunga 4.630 mm e larga 1.930 mm con sbalzi corti, grandi pneumatici 275/45 e un passo relativamente lungo, di 2.795 mm; queste misure le conferiscono un aspetto compatto, sportivo e stabile. Con un'altezza globale di 1.630 mm, MX-Crossport è più bassa in confronto ai tradizionali SUV compatti, mantenendo però un look aggressivo da fuoristrada.

Le caratteristiche principali del design del frontale comprendono linee marcate che scendono dai montanti anteriori lungo i lati del cofano fino a raggiungere la zona della

mascherina, e parafanghi anteriori voluminosi. L'ampia presa d'aria inferiore è una nuova caratteristica usata nelle auto sportive Mazda, compresa Mazda RX-8 e Mazda6 MPS. Il possente parafranghi frontale della RX-8 è usato nella MX-Crossport per ottenere un equilibrio unico tra la natura evolutiva del prototipo e la più recente tradizione sportiva di Mazda.

MX-Crossport dimostra inoltre come i finestrini laterali stiano diventando un importante motivo dinamico nel design Mazda. Il profilo del prototipo presenta una linea di cintura che si spinge verso l'alto in corrispondenza del parafranghi posteriore, restringendo così i finestrini posteriori. Insieme a questi, contribuiscono all'immagine sportiva globale del prototipo anche una linea del tetto che si assottiglia e scende verso il retro del veicolo e una riduzione della larghezza dell'abitacolo nella parte posteriore.

Fanno un bel contrasto con queste caratteristiche i parafranghi posteriori di Mazda MX-Crossport, che raggiungono il loro volume massimo immediatamente sopra gli aggressivi cerchi a cinque razze. Questi sono basati su un disegno che Mazda ha usato per la prima volta circa dieci anni fa sulla RX-01 progettata da Koizumi, antenata dell'attuale Mazda RX-8.

Posteriormente, il restringimento dell'abitacolo, le forti spalle suggerite dai parafranghi posteriori e il motivo circolare delle luci posteriori contribuiscono all'aspetto forte e sportivo di Mazda MX-Crossport. La caratteristica comune ad altre auto sportive Mazda in mostra qui al Salone è la grafica del paraurti inferiore, che comprende un sistema di scarico integrato.

I dettagli fantasiosi sono evidenti in tutto l'esterno, dal sistema di scarico integrato al motivo circolare cilindrico dei proiettori anteriori e delle luci posteriori. Persino il gancio di traino è retrattile, in modo da poterlo ritirare ordinatamente all'interno dell'alloggiamento del paraurti posteriore quando non si usa, nascondendolo alla vista. Un nuovissimo colore, denominato "Rosso K2", completa il design esterno del prototipo. Ispirato alla terra rossa della Monument Valley dello Utah negli Stati Uniti, si abbina ai colori chiari e moderni degli interni all'avanguardia.

Design interno – Atletico e futuristico

Gli interni del prototipo MX-Crossport ripropongono l'atletico motivo Zoom-Zoom introdotto all'esterno, prestando particolare attenzione alla creazione di un'atmosfera di qualità e artigianalità. Come l'ammiraglia Mazda RX-8, MX-Crossport presenta quattro

sedili avvolgenti – è decisamente un’auto più sportiva che familiare – con un ambiente interno che emana comfort e piacere di guida, con un accento particolare sulla guida.

Anche se dall’esterno ha un aspetto ribassato e compatto, Mazda MX-Crossport è dotata di interni spaziosi con un’ambientazione decisamente moderna. La chiave di questa sensazione di spaziosità è la conformazione “fluttuante” dei sedili del prototipo. Ciascun sedile è montato su un sistema a monorotaia collocato sul pianale, che consente la regolazione tramite scorrimento in avanti e indietro. I sedili hanno un design sportivo e all’avanguardia, e sono realizzati in pelle semi anilina di alta qualità con un inserto nero in rete che li attraversa verticalmente. Inoltre, sono dotati di cinture di sicurezza integrate.

Dal sedile del conducente, la vista è identica a quella di Mazda RX-8, con un quadro strumenti a tre indicatori e un volante a tre razze dal notevole spessore. Il cruscotto presenta un design a “doppio tetto”, con un “tetto” più ampio che si estende lungo tutto il pannello strumenti alla base del parabrezza e unisce visivamente la parte anteriore dell’abitacolo, e un secondo “tetto” più piccolo sopra il quadro strumenti del conducente. A destra del guidatore si trova un’esclusiva

leva del cambio che presenta due diverse posizioni corrispondenti alle due modalità di guida – automatica e manuale. Nella modalità automatica, la leva del cambio viene inclinata in avanti in modo da restare in posizione quasi piatta sulla console centrale, e le marce possono essere selezionate premendo un pulsante sulla parte superiore della leva stessa. Per la modalità manuale, è possibile sollevare la leva in posizione verticale e usarla per selezionare manualmente le marce verso l'alto o verso il basso durante la guida.

I sedili posteriori singoli sono caratterizzati dalla stessa pelle e dallo stesso design dei sedili anteriori, e anch'essi sono montati sul sistema di scorrimento a monorotaia. Ad esaltare l'atmosfera high-tech dei sedili posteriori contribuiscono gli schienali dei sedili anteriori, caratterizzati da uno speciale motivo di alluminio e acrilico abbinato al meccanismo delle cinture di sicurezza e chiaramente visibile, per un aspetto globale simile al retro di un orologio da polso meccanico di gran classe. Con i sedili in posizione eretta, c'è spazio a sufficienza per trasportare tre sacche da golf sotto una copertura retraibile elettricamente. I sedili posteriori singoli possono anche essere ripiegati a filo del pavimento della zona di carico per trasportare oggetti di grandi dimensioni.

Il tetto della MX-Crossport è fatto quasi interamente di vetro, il che contribuisce alla sensazione di apertura e ariosità dell'abitacolo. Questo ampio tetto in vetro può essere azionato per passare istantaneamente da trasparente a bianco traslucido e viceversa. Esso consente agli occupanti di adattare la quantità di luce che entra nel veicolo, per un comfort e un divertimento ancora maggiori. Il tetto dell'abitacolo presenta inoltre una console in posizione elevata ben integrata ed estremamente flessibile, che si estende per tutta la lunghezza del veicolo. Essa offre dei vani portaoggetti e diverse prese, come quella per un display di intrattenimento per i sedili posteriori.

Sistema di display a tre pannelli – L'esperienza di guida Zoom-Zoom all'avanguardia

MX-Crossport presenta un sistema di informazione e intrattenimento avanzato con tre schermi separati, ideato per essere facile e intuitivo da usare. Questo sistema di display a tre pannelli è dotato di un “monitor di gestione” circolare Touch Screen nel quadro strumenti situato in basso a destra rispetto al conducente, di un secondo “monitor di stato” al di sopra del primo e di un terzo “monitor di intrattenimento” posizionato davanti al passeggero anteriore.

La parte informativa del display a tre pannelli è offerta dal monitor di gestione e dal monitor di stato, che sono caratterizzati da molte funzioni di supporto alla guida, come la diagnosi del veicolo all'avviamento del motore, le istruzioni di sicurezza, il monitoraggio degli angoli ciechi, l'assistenza al parcheggio, il sistema di navigazione satellitare e le informazioni di emergenza. Inoltre, il sistema presenta funzioni di controllo dell'impianto stereo e del climatizzatore, e può essere usato per inviare e ricevere messaggi di posta elettronica e collegarsi a Internet.

36

ZOOMA-ZOOM Il terzo elemento del display a tre pannelli, il monitor di intrattenimento, consente al passeggero anteriore di condividere l'emozione di guidare Mazda MX-Crossport offrendogli una visuale dal sedile del conducente e altro ancora. Grazie a uno schermo da 365 mm x 80 mm a cristalli liquidi e a cinque telecamere, il monitor di intrattenimento offre quattro diverse visuali dell'esperienza di guida – una attraverso gli occhi del conducente, una dalle ruote anteriori, una ad angolo super ribassato e una dalle ruote posteriori.

Per esempio, la vista attraverso gli occhi del conducente è una visualizzazione in tempo reale del quadro strumenti a tre indicatori

visto dal sedile del conducente. La visuale dalle ruote anteriori mostra una vista a tre schermi della strada che si sta percorrendo (la vista attraverso gli occhi del conducente, più una vista dalle telecamere montate in ciascuno dei due specchietti retrovisori laterali), simile ad alcuni famosi videogiochi di gare automobilistiche. Il monitor di intrattenimento può anche essere impostato sulla modalità DVD, che consente ai passeggeri anteriori di guardare un film. Questo sistema, insieme al design degli interni in generale, esalta il senso visivo di movimento e agilità proposto dal design esterno. Sono stati riuniti nel prototipo Mazda MX-Crossport per testare degli elementi di design che potrebbero essere inseriti in un futuro modello di produzione.

(Nota: A maggio di quest'anno, Mazda ha confermato che una versione di produzione basata sul prototipo Mazda MX-Crossport verrà prodotta in Giappone a partire dal 2006 con il nome Mazda CX-7. Essa ripresenterà molti motivi di design del prototipo e sarà inizialmente destinata solo al mercato nordamericano. Successivamente, Mazda continuerà a studiare la fattibilità del lancio su altri mercati globali, tra cui l'Europa.)

Mazda2 Facelift La compatta dal valore aggiunto



4.

Al Salone dell'Auto di Francoforte di quest'anno, Mazda presenta inoltre una versione rinnovata della sua stella compatta, Mazda2, affinché questa continui a offrire agli Europei una sportività sofisticata, un'ingegnosa funzionalità e il divertimento di guida tipico di un'auto compatta. Gli aggiornamenti comprendono nuovi proiettori anteriori e posteriori, nuovi cerchi, nuovi tessuti e colori degli interni e un motore turbodiesel common-rail da 1,4 litri a norma Euro IV. La sicurezza attiva è stata migliorata, così come il controllo dinamico della stabilità (DSC), ora disponibile su tutti i motori con cambio manuale, l'ABS, la distribuzione elettronica della forza frenante (EBD) e il servofreno di serie in tutti i Paesi europei.

Il lancio di Mazda2 nel 2003 ha rappresentato una svolta nella storia recente di Mazda Motor Corporation. Infatti essa è stata la seconda vettura della nuova generazione di Mazda, dopo Mazda6, nonché la prima auto prodotta in Europa. Progettata specificamente per gli acquirenti europei di auto compatte, è prodotta in base a un accordo di produzione cooperativo presso lo stabilimento di montaggio Ford a Valencia, in Spagna. Massimizzando le sinergie, Mazda2 non solo ha ringiovanito la presenza di Mazda nel segmento più ampio d'Europa, ma ha anche svincolato il prezzo di Mazda2 dalle fluttuazioni del cambio, consentendo così a Mazda di trasmettere questa stabilità al cliente con una compatta Zoom-Zoom estremamente attraente, economica e divertente da guidare.

Mazda2 che è uscita dalla linea di produzione nel gennaio 2003 combinava un design sofisticato ed interni spaziosi, comodi e funzionali con attributi di guida Zoom-Zoom che l'hanno resa uno dei modelli più venduti di Mazda. A partire dal suo lancio, quasi 90,000 Mazda2 sono state immatricolate in Europa (fino a giugno 2005). La sua popolarità è infatti cresciuta continuamente tra gli acquirenti di auto compatte, e le immatricolazioni nel 2004, secondo anno di presenza di Mazda2 sul mercato, sono state

superiori del 57 per cento rispetto al 2003. Mazda2, che in Giappone è denominata Demio, è stata una delle auto di Mazda Motor Corporation che ha ottenuto i migliori risultati in tutto il mondo. Fino al 2004, sono state vendute complessivamente 118.036 Mazda2/Demio. E anche la stampa automobilistica ha riconosciuto il valore del veicolo, assegnando a Mazda2/Demio ben 16 riconoscimenti in Giappone e in vari Paesi europei nel 2002 e nel 2003.

I clienti europei hanno approfittato della combinazione offerta da Mazda2 di divertimento di guida e ridotti consumi di carburante, acquistando le versioni a benzina da 1,25 e 1,4 litri in una percentuale del 33,5% (dal lancio a giugno 2005). Nello stesso periodo, il 27% degli acquirenti di Mazda2 ha scelto la versione turbodiesel common-rail da 1,4 litri, e il 6% la versione di punta a benzina da 1,6 litri.

A causa della sua continua popolarità, i progettisti di Mazda2 hanno concentrato i propri sforzi sul rinnovamento degli attributi che non avrebbero potuto diminuire l'attrattiva globale dell'auto. Il suo design esterno audace e raffinato, con il tipico muso Zoom-Zoom, è ora esaltato da nuovi colori, nuovi cerchi, nonché nuovi proiettori e fendinebbia.

All'interno, Mazda2 è caratterizzata da due nuovi colori, nuovi tessuti per sedili e rivestimenti e da un nuovo impianto stereo con lettore CD. Queste novità sono accompagnate da nuovi indicatori dell'impianto stereo e da un nuovo colore del display, introdotti la primavera scorsa per aumentare l'eleganza e il comfort. La gamma di motori di Mazda2 è ora anche più pulita, grazie all'introduzione di una versione a norma Euro IV del suo turbodiesel MZ-CD common-rail da 1,4 litri. L'auto è anche più sicura e divertente da guidare, con il controllo dinamico della stabilità (DSC) ora disponibile per tutti i motori con cambio manuale. L'ABS, la distribuzione elettronica della forza frenante e il servofreno sono ora di serie in tutti i Paesi europei (le date dipendono dai mercati).

Design esterno – Più atletico e raffinato

La nuova Mazda2 mantiene il suo stile esterno atletico e raffinato con l'inconfondibile frontale Zoom-Zoom, le linee delle spalle marcate e il posteriore sportivo che conferiscono all'auto un aspetto giovane e divertente. Il frontale è veramente caratteristico, con l'ampio paraurti e la discreta mascherina a cinque punte, con la punta inferiore che penetra nella parte superiore del paraurti creando profondità e sportività raffinata. Tutto ciò è esaltato dalla presenza di proiettori dal nuovo disegno, con

un gruppo ottico dalla forma arrotondata per una maggiore eleganza, che sovrastano i nuovi fendinebbia arrotondati (a seconda dei modelli) per un tocco di sportività in più.

Sono disponibili anche i cerchi in lega di alluminio da 16 pollici e i cerchi da 15 pollici di nuovo disegno che, se abbinati al nuovo design oscurato del terzo montante, esaltano l'aspetto sportivo dell'auto vista lateralmente. È stato introdotto anche un nuovo gruppo ottico posteriore con vetro trasparente per sottolineare il look giovane e sportivo dell'auto. Mazda2 offre ancora una vasta gamma di 11 colori di carrozzeria, con tre nuove tonalità di blu, grigio e verde.

Design interno – Massima sensazione di qualità

Il design interno di Mazda2 ha sempre abbinato l'eleganza e gli elevati livelli di artigianalità con tratti sportivi e tessuti e materiali eccellenti, per offrire una sensazione di grande qualità. La superficie del pannello strumenti dall'aspetto simile al titanio, le leve di apertura porte interne e gli interruttori degli alzacristalli elettrici contribuiscono ad aggiungere un tocco di eleganza sportiva inusuale per un'auto di questo segmento.

Mazda2 Facelift presenta due nuovi colori interni insieme a nuovi tessuti di rivestimento per i sedili e le porte, per esaltare ancor di più queste caratteristiche. Per gli interni della versione base, il grigio scuro precedente è stato rimpiazzato dal colore grigio Lunare, con materiali di qualità superiore scelti perché si abbinassero al pannello strumenti dall'aspetto simile al titanio, creando così un'atmosfera più armoniosa, luminosa ed accogliente. Per gli interni degli altri livelli di allestimento, compreso il modello Sport (la cui disponibilità dipende dal mercato), è stato introdotto un colore ebano scuro insieme a nuovi materiali di rivestimento delle porte e dei sedili, per una maggiore raffinatezza. Anche la funzionalità è stata migliorata con l'aggiunta di comandi al volante disponibili a richiesta. Queste nuove caratteristiche si affiancano al nuovo colore trasparente della cornice del display dell'impianto stereo situato nella parte superiore del pannello strumenti, introdotto la scorsa primavera per rendere Mazda2 ancora più elegante e facile da usare.

Funzionalità e dotazioni

All'interno, Mazda2 è sempre la stessa auto funzionale e facile da usare, con spazio per 5 adulti che possono viaggiare con il massimo comfort e stile. Mazda2 Facelift è lunga 3.925

mm e larga 1.680 mm, ed ora è alta 1.530 mm grazie all'eliminazione delle barre portatutto. Queste misure assicurano una spaziosità unica per un'auto di queste dimensioni, con sedili anteriori comodi e dotati di un buon supporto laterale, un ampio spazio per le spalle e le gambe sia davanti che dietro, nove vani portaoggetti nell'abitacolo, portabicchieri per gli occupanti dei sedili anteriori e portabottiglie nelle porte posteriori. Gli schienali dei sedili posteriori possono essere abbattuti 60:40 per creare un piano di carico pressoché piatto, con un volume di carico di fino a 1.044 litri (VDA dal pianale al tetto) senza necessità di rimuovere i poggiatesta. Tutto ciò, assieme alle quattro porte di Mazda2, al portellone ad apertura ampia e a una bassa soglia di carico (513 mm da terra), facilita la trasformazione dell'auto in un piccolo furgoncino biposto per il trasporto di oggetti più voluminosi.

Il pacchetto di dotazioni di serie di Mazda2 comprende (a seconda dei mercati e dei modelli) la chiave retrattile con chiusura centralizzata a distanza, il servosterzo, il volante regolabile in inclinazione, il sedile di guida regolabile in altezza e posizione, alzacristalli elettrici anteriori e posteriori, nonché l'ABS, la distribuzione elettronica della

forza frenante (EBD) e il servofreno. Sono disponibili a richiesta l'impianto stereo con lettore CD e sei altoparlanti, il condizionatore manuale e fino a sei airbag.

Propulsori e telaio

La gamma di propulsori della nuova Mazda2 mantiene i suoi tre briosi motori a benzina DOHC a 16 valvole. Tutti e tre offrono consumi ridotti, sono a norma Euro IV e sono disponibili con cilindrata che soddisfano le esigenze di guida degli acquirenti europei di auto compatte.

Per i clienti che cercano bassi costi di funzionamento senza sacrificare il divertimento di guida ci sono il benzina MZI di base da 1,25 litri, che eroga una potenza di 55 kW/75 CV a 6.000 giri/min. e una coppia massima di 110 Nm a 4.000 giri/min. usando solo 6,3 litri di benzina per 100 km (sul percorso misto), e il MZI da 1,4-litri che eroga una potenza di 59 kW/80 CV a 5.700 giri/min. e una coppia massima di 124 Nm a 3.500 giri/min., usando solo 6,6 (6,4 con cambio Automatic Shift Manual) litri di carburante per 100 km (sul percorso misto). Per i clienti che guardano alle prestazioni, c'è un motore a benzina MZI da 1,6 litri ancora più potente, che eroga 74 kW/100 CV a 6.000 giri/min., 146 Nm di coppia a 4.000 giri/min. e usa 6,7 litri di

carburante per 100 km (sul percorso misto). I motori a benzina sono abbinati a un cambio manuale a cinque marce dall'innesto preciso, che rende la guida della nuova Mazda2 sportiva e divertente. Il motore a benzina da 1,4 litri può essere richiesto anche con un cambio Automatic Shift Manual a cinque marce, grazie al quale l'auto diventa particolarmente facile e pratica da usare.

Turbodiesel MZ-CD DI da 1,4 litri a norma Euro IV

La gamma di motori di Mazda2 comprende inoltre un turbodiesel common-rail MZ-CD da 1,4 litri dal funzionamento fluido e brioso, che è ora a norma Euro IV. Esso eroga una potenza di 50 kW/68 CV a 4.000 giri/min. e una coppia di 160 Nm a soli 2.000 giri/min. ed offre una gran quantità di potenza su tutto l'intervallo di regimi del motore. Se a ciò si aggiunge un consumo di carburante di soli 4,7 litri per 100 km (sul percorso misto), la versione diesel di Mazda2 Facelift offre ora un funzionamento ancora più economico.

Il diesel MZ-CD da 1,4 litri raggiunge livelli di emissioni a norma Euro IV senza essere dotato di filtro antiparticolato, ma utilizzando invece un modulo di controllo motore (PCM) aggiornato e un hardware del motore rinnovato. Esso presenta un nuovo sistema di

iniezione ad alta pressione con ugelli di iniezione dotati di fori più piccoli che garantiscono un'ottima atomizzazione del carburante e contribuiscono a ridurre il particolato. Anche il sistema di ricircolo dei gas di scarico del motore (EGR) è stato migliorato per ridurre le emissioni di NOx grazie a un migliore controllo elettronico, una valvola EGR elettrica (in sostituzione della precedente valvola EGR a depressione), un nuovo raffreddatore dell'EGR, una nuova valvola a farfalla che aumenta il flusso dell'EGR e un sensore della temperatura di sovralimentazione. Queste tecnologie lavorano unitamente a un nuovo convertitore catalitico modificato per soddisfare le norme in materia di emissioni sia di HC che di CO. Il risultato è un vivace turbodiesel common-rail dal funzionamento fluido e dai consumi ridotti, oggi ancora più economico.

48

zoom-zoom

Maggiore sicurezza attiva

Mazda2 ha mantenuto le stesse caratteristiche di telaio che l'hanno resa un'auto tanto divertente da guidare. Non solo offre un divertimento di guida Zoom-Zoom – con una scocca robusta, uno sterzo preciso, sospensioni anteriori a puntali MacPherson e posteriori a barra di torsione per una maggiore prevedibilità nelle manovre –, ma è anche

sicura, sia per il conducente sia per gli occupanti. I robusti dischi autoventilanti anteriori da 258 mm e i tamburi posteriori da 203 mm lavorano unitamente all'ABS, all'EBD e al servofreno per fermare Mazda2 in 42 metri da 100 km/h*. Per Mazda2 Facelift, la sicurezza attiva è stata ulteriormente migliorata, ed ora il DSC (controllo dinamico della stabilità) è disponibile a richiesta per tutti i motori con cambio manuale.

Le caratteristiche di sicurezza passiva comprendono fino a sei airbag (a seconda dei mercati), cinture di sicurezza a tre punti su tutti i sedili con pretensionatori e limitatori di carico su quelli anteriori, nonché materiali ad assorbimento d'urto sui montanti centrali e sul rivestimento del tetto. Grazie a tutte queste caratteristiche di sicurezza a bordo, Mazda2 ha ottenuto un punteggio di quattro stelle nei test Euro NCAP sia nel 2003 che nel 2004.

* In condizioni di prova Mazda

Mazda2 Facelift Aggiornamenti in breve

50

2.0i 16V - 2.0i 16V

Esterni

- Nuovi proiettori anteriori e posteriori
- Fendinebbia di nuovo disegno (optional)
- Terzo montante oscurato
- Nuovi cerchi in lega da 16 pollici (optional)
- Cerchi in lega da 15 pollici di nuovo disegno (optional)
- 3 nuovi colori di carrozzeria
- Chiave retrattile di serie

Interni

- 2 nuovi colori degli interni
- Nuovi tessuti di rivestimento dei sedili e delle porte
- Comandi al volante dello stereo migliorati (optional)
- Nuovo impianto stereo con lettore CD (optional)

Motori e telaio

- Motore turbodiesel common-rail MZ-CD da 1,4 litri migliorato, a norma Euro IV
- DSC disponibile a richiesta per tutti i motori con cambio manuale
- ABS, distribuzione elettronica della forza frenante e servofreno di serie nei Paesi dell'Unione europea

Dati tecnici generali – Mazda2 Facelift

52

ZBDA1-ZDCA1

Mazda2		
Carrozzeria tipo		Monoscocca
Porte		2 anteriori incernierate 2 posteriori incernierate Portellone posteriore a sollevamento
Sedili		2 singoli per la prima fila Sedile a panca per la seconda fila 60:40
Coefficiente di resistenza		0,32
Area trasversale	m ²	2,178
Dimensioni		
Esterne		
Lunghezza totale	(mm)	3925
Larghezza totale con		
modanature laterali di protezione	(mm)	1680
Altezza totale senza barre portatutto	(mm)	1530
Passo	(mm)	2490
Carreggiata Anteriore (pneumatici 175 / pneumatici 195)	(mm)	1470 / 1460
Carreggiata Posteriore (pneumatici 175 / pneumatici 195)	(mm)	1445 / 1435
Apertura porte		
Angolo apertura porte anteriori		60°
Angolo apertura porte posteriori		80°
Interne		
Spazio anteriore per la testa	(mm)	1032
Spazio per la testa 2ª fila di sedili	(mm)	980
Spazio anteriore per le spalle	(mm)	1358
Spazio per le spalle 2ª fila di sedili	(mm)	1348
Spazio anteriore per le gambe	(mm)	1057
Spazio per le gambe 2ª fila di sedili	(mm)	913
Posizione di seduta rialzata (da terra)	(mm)	532
Posizione di seduta rialzata 2ª fila di sedili (da terra)	(mm)	588

Mazda2		
Regolabilità Sedili		
Scorrimento sedile conducente/ passaggero anteriore	(mm)	210 / 210
Altezza sedile conducente	(mm)	58
Misure bagagliaio		
Volume con 2ª fila di sedili in posizione eretta/abbattuti	(l/VDA)	267 / 1044
Distanza fra alloggiamenti ruote posteriori	(mm)	980
Piano di carico fino a 2ª fila di sedili	(mm)	633
Piano di carico fino a 1ª fila di sedili	(mm)	1297
Dal pianale al tetto (max.)	(mm)	944
Larghezza portellone a sollevamento nel punto più largo	(mm)	1089
Altezza soglia di carico	(mm)	513

Dati tecnici – Mazda2 Facelift benzina

56

ZBDA1-ZDCA1

MZI da 1,25 litri MZI da 1,4 litri MZI da 1,6 litri				
Motore		DOHC, 4 cilindri in linea e 16 valvole	DOHC, 4 cilindri in linea e 16 valvole	DOHC, 4 cilindri in linea e 16 valvole
Cilindrata	cm ³	1242	1388	1596
Alesaggio x corsa	mm	71,9 x 76,5	76,0 x 76,5	79,0 x 81,4
Valvole		4 per cilindro	4 per cilindro	4 per cilindro
Azionamento albero a camme		cinghia	cinghia	cinghia
Alimentazione carburante		Multi-point	Multi-point	Multi-point
Rapporto di compressione		10,0 : 1	11,0 : 1	11,0 : 1
Sistema di accensione		senza distributore	senza distributore	senza distributore
Sistema di controllo delle emissioni		Convertitore catalitico a 3 vie con 2 sonde Lambda	Convertitore catalitico a 3 vie con 2 sonde Lambda	Convertitore catalitico a 3 vie con 2 sonde Lambda
Potenza massima	-kW	55 a 6000 giri/min.	59 a 5700 giri/min.	74 a 6000 giri/min.
	-CV	75 a 6000 giri/min.	80 a 5700 giri/min.	100 a 6000 giri/min.
Coppia massima	-Nm	110 a 4000 giri/min.	124 a 3500 giri/min.	146 a 4000 giri/min.
Carburante tipo		Senza Piombo 95RON	Senza Piombo 95RON	Senza Piombo 95RON
Capacità serbatoio carburante	litri	45	45	45
Batteria		12V	12V	12V
Cambio		Manuale a 5 velocità	Manuale a 5 velocità / Automatic Shift Manual	Manuale a 5 velocità
Gruppo motopropulsore		Trazione anteriore	Trazione anteriore	Trazione anteriore
Rapporti di trasmissione				
1 ^a		3,583	3,583 / 3,154	3,154
2 ^a		1,926	1,926 / 1,926	1,926
3 ^a		1,281	1,281 / 1,281	1,281
4 ^a		0,951	0,951 / 0,951	0,951
5 ^a		0,756	0,756 / 0,756	0,756
Retromarcia		3,615	3,615 / 3,615	3,615
Rapporto coppia al ponte		4,250	4,059 / 4,250	4,250

MZI da 1,25 litri MZI da 1,4 litri MZI da 1,6 litri				
Sospensioni e ruote				
Sospensioni anteriori		Puntali indipendenti MacPherson	Puntali indipendenti MacPherson	Puntali indipendenti MacPherson
Sospensioni posteriori		Barra di torsione	Barra di torsione	Barra di torsione
Ammortizzatori anteriori		Telescopici, idraulici a doppia azione	Telescopici, idraulici a doppia azione	Telescopici, idraulici a doppia azione
Ammortizzatori posteriori		Telescopici, idraulici a doppia azione	Telescopici, idraulici a doppia azione	Telescopici, idraulici a doppia azione
Dimensioni cerchi		14 x 5 1/2J 15 x 6J	14 x 5 1/2J 15 x 6J 16 x 6 1/2J	14 x 5 1/2J 15 x 6J 16 x 6 1/2J
Dimensioni pneumatici		175 / 65 R14 195 / 50 R15	175 / 65 R14 195 / 50 R15 195 / 45 R16	175 / 65 R14 195 / 50 R15 195 / 45 R16
Sterzo				
Tipo		Pignone e cremagliera Servosterzo elettroidraulico	Pignone e cremagliera Servosterzo elettroidraulico	Pignone e cremagliera Servosterzo elettroidraulico
Capacità di sterzata (fra estremi)	(giri)	2,8	2,8	2,8
Diametro di sterzata (tra muri)	(m)	10,4	10,4	10,4
Freni				
Anteriori tipo		Dischi autoventilanti	Dischi autoventilanti	Dischi autoventilanti
Posteriori tipo		Tamburi	Tamburi	Tamburi
Diametro anteriori	(mm)	258	258	258
Diametro posteriori	(mm)	203	203	203
Diametro servofreno	(mm)	228	228	228

MZI da 1,25 litri MZI da 1,4 litri MZI da 1,6 litri				
Prestazioni		Manuale a 5 velocità	Manuale a 5 velocità / Automatic Shift Manual	Manuale a 5 velocità
Velocità massima	Km/h	163	164 / 164	181
Accelerazione da 0 a 100 km/h*	Sec.	15,1	13,9 / 15,0	11,4
Consumo Carburante**				
Urbano	l/100km	8,6	8,7 / 8,4	9,1
Extraurbano	l/100km	5,0	5,4 / 5,3	5,4
Percorso misto	l/100km	6,3	6,6 / 6,4	6,7
Emissioni di CO₂				
(Percorso misto)	g/km	150	157 / 152	159
Classificazione emissioni		Euro IV	Euro IV	Euro IV
Peso e carico utile		Manuale a 5 velocità	Manuale a 5 velocità / Automatic Shift Manual	Manuale a 5 velocità
Peso minimo in ordine di marcia ***	(kg)	1125	1125 / 1130	1145
Massa totale consentita	(kg)	1510	1510 / 1515	1515
Carico ammesso sull'avantreno	(kg)	770	770 / 775	775
Carico ammesso sul retrotreno	(kg)	790	790 / 790	790
Peso massimo trainabile, rimorchio senza freni	(kg)	500	500	500
Peso massimo trainabile, rimorchio con freni (pendenza 12%)	(kg)	600	900 / 500	900
Carico massimo sul tetto	(kg)	50	50	50

* In condizioni di prova Mazda

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

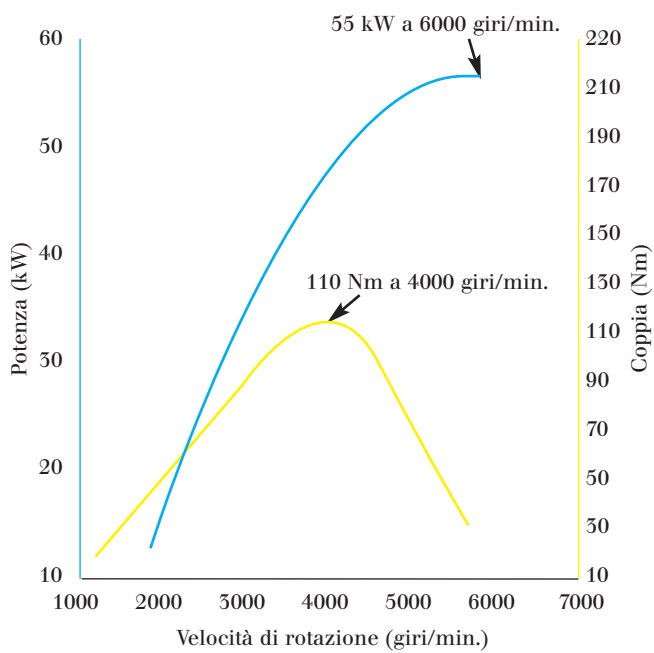
*** In conformità con la direttiva 92/21/EWG nella versione più recente
(incluso un conducente di 75 kg)

Curve prestazionali – Mazda2 Facelift benzina

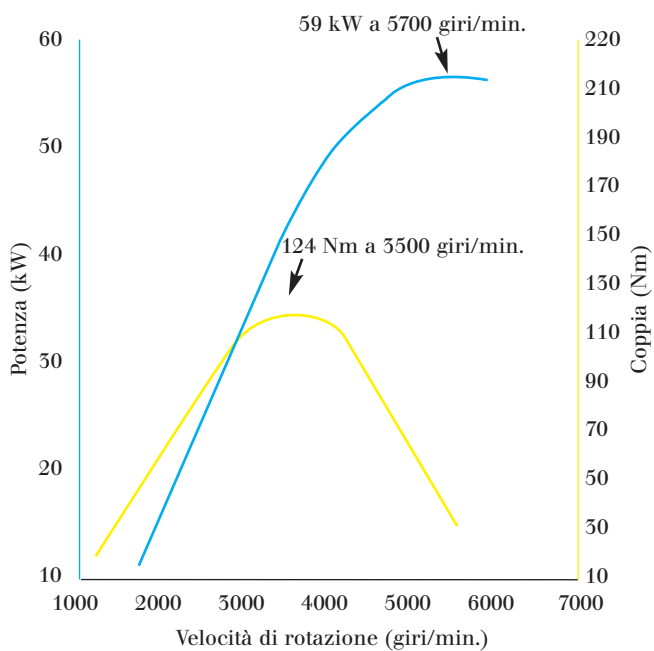
60

ZOOMA-ZOOM1

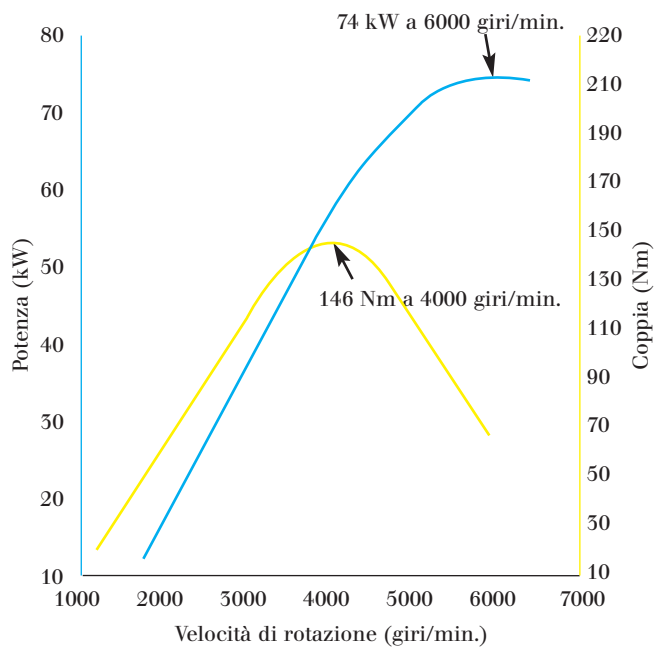
- Mazda2 MZI 1,25-litri - Potenza massima
- Mazda2 MZI 1,25-litri - Coppia massima



- Mazda2 MZI 1,4-litri - Potenza massima
- Mazda2 MZI 1,4-litri - Coppia massima



- Mazda2 MZI 1,6-litri - Potenza massima
- Mazda2 MZI 1,6-litri - Coppia massima



Dati tecnici – Mazda2 Facelift Diesel

Turbodiesel MZ-CD 1.4 DI		
Motore		SOHC, 4 cilindri in linea e 8 valvole
Cilindrata	cm ³	1399
Alesaggio x corsa	mm	73.7 x 82.0
Valvole		2 per cilindro
Azionamento albero a camme		cinghia
Alimentazione carburante		Iniezione diretta common-rail
Rapporto di compressione		17.9 : 1
Sistema di accensione		Autoaccensione
Sistema di controllo delle emissioni		EGR, convertitore catalitico
Potenza massima	-kW	50 a 4000 giri/min.
	-CV	68 a 4000 giri/min.
Coppia massima	-Nm	160 a 2000 giri/min.
Carburante tipo		Diesel
Capacità serbatoio carburante	litri	45
Batteria		12V
Cambio		Manuale a 5 velocità
Gruppo motopropulsore		Trazione anteriore
Rapporti di trasmissione		
1 ^a		3,583
2 ^a		1,926
3 ^a		1,281
4 ^a		0,951
5 ^a		0,756
Retromarcia		3,615
Rapporto coppia al ponte		3,368

Turbodiesel MZ-CD 1.4 DI		
Sospensioni e ruote		
Sospensioni anteriori		Puntali indipendenti MacPherson
Sospensioni posteriori		Barra di torsione
Ammortizzatori anteriori		Telescopici, idraulici a doppia azione
Ammortizzatori posteriori		Telescopici, idraulici a doppia azione
Dimensioni cerchi		14 x 5 1/2J 15 x 6J 16 x 6 1/2J
Dimensioni pneumatici		175 / 65 R14 195 / 50 R15 195 / 45 R16
Sterzo		
Tipo		Pignone e cremagliera Servosterzo elettroidraulico
Capacità di sterzata (fra estremi)	(giri)	2,8
Diametro di sterzata (tra muri)	(m)	10,4
Freni		
Anteriori tipo		Dischi autoventilanti
Posteriori tipo		Tamburi
Diametro anteriori	(mm)	258
Diametro posteriori	(mm)	203
Servofreno a vuoto / Diametro	(mm)	228

Turbodiesel MZ-CD 1.4 DI		
Prestazioni		
Velocità massima	Km/h	160
Accelerazione da 0 a 100 km/h*	Sec.	15,0
Consumo carburante**		
Urbano	l/100km	5,9
Extraurbano	l/100km	4,1
Percorso misto	l/100km	4,7
Emissioni di CO ₂ (Percorso misto)	g/km	124
Classificazione emissioni		Euro IV
Peso e carico utile		
Peso Minimo in ordine di marcia***	(kg)	1155
Massa totale consentita	(kg)	1550
Carico ammesso sull'avantreno	(kg)	810
Carico ammesso sul retrotreno	(kg)	770
Peso massimo trainabile, rimorchio senza freni	(kg)	500
Peso massimo trainabile, rimorchio con freni (pendenza 12%)	(kg)	800
Carico massimo sul tetto	(kg)	50

* In condizioni di prova Mazda

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

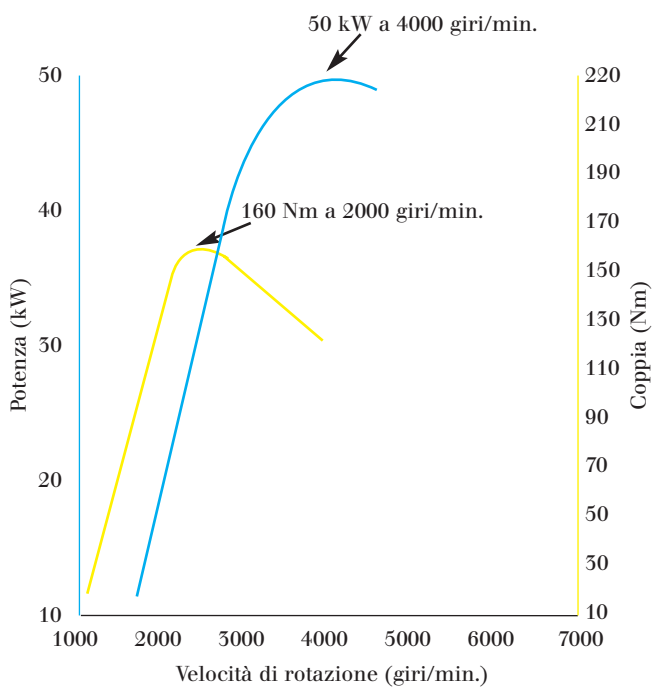
*** In conformità con la direttiva 92/21/EWG nella versione più recente
(incluso un conducente di 75 kg)

Curve prestazionali – Mazda2 Facelift Diesel

68

2001A-2001

- Mazda2 MZ-CD 1.4 DI Turbo Diesel - Potenza massima
- Mazda2 MZ-CD 1.4 DI Turbo Diesel - Coppia massima



Mazda MX-5 di terza generazione L'evoluzione di un'icona



5.

Il Salone di Francoforte vede anche la presentazione della nuova Mazda MX-5 di terza generazione, che verrà lanciata in Europa alla fine di quest'anno.

Pur restando fedele ai punti di forza che hanno reso Mazda MX-5 la spider più amata della storia, la versione di terza generazione ha un look fresco e moderno, degli interni più comodi e spaziosi, due motori della famiglia MZR – due benzina da 1,8 litri e 2,0 litri – un cambio manuale a sei velocità, nonché sterzo, sospensioni, freni e sicurezza migliorati. La nuova MX-5 è rimasta la stessa spider a trazione posteriore compatta e leggera, con motore anteriore centrale perfettamente equilibrato, ma si è evoluta per offrire agli acquirenti del XXI Secolo una guida all'aria aperta ancora più emozionante.

La storia di MX-5 è ben nota, almeno quanto l'auto stessa. Dopo aver dato inizio a una rinascita del segmento delle spider leggere col suo lancio nel 1989, ha raggiunto lo status di oggetto di culto in tutti i mercati in cui è stata venduta. Nell'aprile del 2005, Mazda MX-5 ha ricevuto il terzo certificato di record dal Guinness dei Primati come auto sportiva decapottabile più venduta della storia con 700.000 unità prodotte. In Europa, Mazda MX-5 ha registrato più di 198.000 immatricolazioni dal 1989, ed è stata una degli evergreen di Mazda Motor Europe, con cifre di vendita elevate anche negli ultimi anni.

La terza generazione della spider più venduta al mondo approda ora in Europa con caratteristiche aggiuntive rispetto a quelle che l'hanno resa così popolare negli ultimi 16 anni. Uno dei segreti del suo successo è sempre stato l'alto livello di divertimento di guida, con una risposta così istantanea che sembra che conducente e veicolo siano una cosa sola. La nuova Mazda MX-5 non solo mantiene questa qualità, ma la sviluppa ulteriormente. Come dice il Direttore del programma Mazda MX-5 Takao Kijima commentando lo sviluppo della nuova vettura, "Jinba Ittai – o 'cavallo e cavaliere come una cosa sola' in termini Western – è il principio essenziale di Mazda MX-5. Jinba Ittai ha guidato tutte le decisioni

del team di sviluppo, dando come risultato un'auto così agile e divertente da guidare che il conducente e la vettura si identificano veramente. Questo concetto di identità tra cavallo e cavaliere ci ha permesso di creare una nuova MX-5 fedele allo spirito dell'originale, eccezionalmente leggera e molto divertente da guidare.”

Design e comfort

Il design esterno della nuova MX-5 conserva il grande fascino emotivo della sua antenata, con alcuni importanti cambiamenti. I precedenti pannelli laterali a forma di “bottiglia di cola” sono stati sostituiti da una forma leggermente ovale (se vista dall'alto), e la zona di seduta occupa ora la porzione più ampia dell'auto. Le arcate dei parafranghi notevolmente sporgenti e la forma aggressivamente arrotondata del muso e della coda si uniscono per dare alla MX-5 una linea snella e atletica e una grande purezza di design. La capote di tela è stata ridisegnata per offrire un aspetto più sportivo e classico, ed è ora più facile e comoda da usare. Si può aprire con una mano tramite un gancio situato in posizione centrale e ripiegarla nel relativo alloggiamento senza scendere dall'auto. Quando si abbassa, resta a filo con i profili della carrozzeria e non richiede il copri-capote come nella versione precedente. La Mazda

MX-5 di terza generazione sarà offerta in 8 colori. Inoltre, l'edizione di lancio verrà proposta in un unico colore, il Velocity Red.

La nuova Mazda MX-5 è 20 mm più lunga, 40 mm più larga e 20 mm più alta della sua antenata, con un passo 65 mm più lungo. Questi incrementi sono stati sufficienti per mantenere le dimensioni compatte della spider e gli elevati livelli di divertimento di guida, fornendo però un maggiore spazio interno. La sua forma leggermente ovale prevede lo stesso abitacolo accogliente di una volta, ma ora offre più spazio anche per i conducenti più alti. Lo spazio per le gambe è stato aumentato di 10 mm, lo spazio per la testa di 17 mm e lo scorrimento del sedile di 50 mm rispetto alla MX-5 precedente. Un altro miglioramento consiste nella regolazione in inclinazione del volante aumentata di 32 mm.

Di fronte al conducente vi sono cinque indicatori rotondi incorniciati da un profilo color argento, ciascuno provvisto di vetro a bassa riflessione e lancette bianche su sfondo nero con luce gialla. Il volante di diametro ridotto è dotato di tre spesse razze con inserti in metallo e nuovi comandi dell'impianto stereo (a seconda dei modelli). Il pannello strumenti a forma di T ha una nuova e funzionale console centrale nera ed è di uso semplice ed intuitivo.

La nuova Mazda MX-5 non è solo più grande internamente, ma è anche più comoda e pratica che mai. È dotata di ampi sedili avvolgenti con compatti cuscini del tipo a molla e schienali che offrono un eccezionale supporto laterale. Le nuove caratteristiche riducono al minimo la turbolenza nell'abitacolo durante la marcia con la capote abbassata; tra esse troviamo i nuovi deflettori anteriori che bloccano le correnti nell'abitacolo tra i montanti del parabrezza e gli specchietti laterali. Un nuovo pannello aerodinamico in rete più alto e di nuovo disegno, situato tra gli elementi circolari degli schienali, rallenta il flusso d'aria in direzione opposta che penetra nell'abitacolo. Sono anche state aggiunte due nuove bocchette di ventilazione che direzionano l'aria verso il centro dell'abitacolo, per un maggiore comfort durante la guida con la capote abbassata a basse temperature. Anche la praticità è stata incrementata, grazie a un maggior numero di vani portaoggetti. Ci sono due portabicchieri coperti sulla console centrale, un portabottiglie (per formati da 500 ml) in ciascuna porta, tre vani portaoggetti sulla parete posteriore dell'abitacolo – tra cui un vano centrale con serratura sufficientemente grande per contenere 10 CD –, una tasca sul retro del sedile del conducente e una retina fissata al tunnel centrale sul lato passeggero (a seconda dei modelli). Anche lo spazio del bagagliaio è

stato ampliato. Il pianale è ora più basso ed ha un volume di carico di 150 litri (4 percento in più rispetto al modello precedente), il che consente di trasportare una confezione di bottiglie da 1,5 litri in posizione verticale.

Per i conducenti europei che cercano una guida ancora più sportiva è a disposizione un pacchetto di sospensioni sportive con ammortizzatori Bilstein e cerchi da 17 pollici (abbinato al motore da 2,0 litri). Vengono offerti tre diversi livelli di allestimento interno: quello di base è gradevole e monocromatico, con rivestimenti dei sedili in tessuto nero e inserti con finiture argento, mentre gli altri due prevedono i rivestimenti in pelle, uno di colore nero e l'altro color cuoio.

76

Riduzione del peso – La “strategia del grammo” Mazda

Nello sviluppo della nuova Mazda MX-5, i progettisti hanno creato una spider più grande e rigida e con maggiori dotazioni, pur mantenendo il peso totale del veicolo il più ridotto possibile. Per ottenere questo risultato, è stata adottata una “strategia del grammo” che ha valutato tutte le possibili opportunità di ridurre il peso senza compromettere la sicurezza, il comfort o il divertimento di guida. Sono state applicate tecnologie avanzate per sviluppare una struttura monoscocca leggera ma rigida. Per rinforzare la carrozzeria,

i progettisti hanno usato materiali leggeri e ad alta resistenza, compreso l'acciaio ultraresistente, che è quasi tre volte più resistente dell'acciaio normale. L'alluminio è stato usato, ove possibile, per componenti singoli e pannelli della carrozzeria, in modo da risparmiare peso. Il risultato è una Mazda MX-5 di terza generazione che è solo circa 10 kg più pesante del modello precedente, nonostante il notevole rinforzo per migliorare la sicurezza in caso d'urto, le maggiori dimensioni del veicolo e i motori a cilindrata più elevata.

Dinamica di guida – La realizzazione del principio Jinba Ittai

La creazione di una struttura di carrozzeria rigida e leggera era di vitale importanza anche per mantenere la tanto acclamata sensazione di unità tra l'auto e il suo conducente offerta da Mazda MX-5. Applicando dei rinforzi alla scocca – come i montanti dei finestrini e una struttura del telaio frontale realizzati sia in lamiera di acciaio ad alta resistenza che di acciaio ultraresistente – ed allungando le traverse del pianale, la scocca nuda della nuova Mazda MX-5 è più rigida del 22 per cento in termini di rigidità flessionale e del 47 per cento in termini di rigidità torsionale rispetto al modello precedente, nonché 1,6 kg più leggera.

Questa scocca più rigida è abbinata a una distribuzione del peso ottimale (50:50) su avantreno e retrotreno, per migliorare ulteriormente la risposta durante le manovre per la quale Mazda MX-5 è sempre stata famosa. Il motore è ora posizionato 135 mm più verso la parte posteriore dell'auto, la batteria è stata spostata dal bagagliaio a una nuova posizione a monte del motore e il serbatoio di carburante è stato spostato in avanti di 110 mm e verso il basso di 120 mm, in una nuova posizione sotto il pianale. Queste modifiche, insieme a diverse altre, abbassano il centro di gravità della nuova Mazda MX-5 di 18 mm e rappresentano il punto di partenza per l'ottenimento di una manovrabilità agile e dinamica che è l'essenza di Jinba Ittai.

Le sospensioni anteriori della nuova MX-5 impiegano una conformazione a doppio braccio oscillante trasversale simile a quella usata prima, ma con una geometria rinnovata, e sono ancora più controllabili grazie all'uso di bracci di controllo lunghi, punti di ancoraggio rinforzati per un'ottima rigidità laterale e speciali boccole in gomma che offrono un alto livello di isolamento dalla strada, limitando al contempo il movimento della ruota in avanti e indietro. I precedenti ammortizzatori anteriori bitubo sono stati sostituiti con ammortizzatori monotubo riempiti di gas, e i loro punti di

appoggio sono più vicini alle ruote rispetto a prima, per uno smorzamento ancora più efficace. Le torrette delle sospensioni anteriori, montate direttamente in corrispondenza del punto di ancoraggio superiore di ciascuna unità molla elicoidale-ammortizzatore, sono legate alla struttura dello scudo per un elevato livello di stabilità di manovra. Sono disponibili inoltre (a seconda dei mercati) delle sospensioni sportive (solo in abbinamento al motore da 2,0 litri) con ammortizzatori Bilstein dotati di specifiche regolazioni, il controllo della stabilità dinamica (DSC), e cerchi in lega di alluminio da 17 pollici.

Sono state introdotte delle nuove sospensioni posteriori multi-link che impiegano cinque braccetti montati su un sottotelaio idroformato in acciaio, imbullonato alla monoscocca in sei punti per una tenuta di strada e un controllo ottimali. Gli ammortizzatori monotubo riempiti di gas sono utilizzati anche sulle ruote posteriori. Essi sono fissati direttamente al supporto del perno della ruota per offrire la massima efficacia di smorzamento.

La nuova Mazda MX-5 usa un sistema di sterzo idraulico a pignone e cremagliera, ottimizzato per la massima rigidità. Per arrivare a questo risultato, il diametro della cremagliera dello sterzo è stato aumentato di 1 mm, la

barra di torsione che apre la valvola di controllo del servosterzo elettroidraulico è più rigida e l'ingranaggio del pignone e la valvola di controllo sono stati integrati in un solo complessivo. Assieme a un momento d'imbardata inferiore, risultante dalla distribuzione del peso dell'auto al 50% su entrambi gli assi, questi miglioramenti rendono il sistema di sterzo di Mazda MX-5 ancora più sensibile ai comandi del conducente, con una precisa risposta su strada e una buona assistenza nelle sterzate in spazi ristretti.

80

Il sistema frenante di Mazda MX-5 di terza generazione è ora più grande e robusto, con dischi anteriori autoventilanti da 290 mm e dischi posteriori da 280 mm (in precedenza erano da 270 mm e 255 mm rispettivamente). La corsa del pedale del freno è stata ottimizzata per una sensazione più diretta in decelerazione e i nuovi e robusti materiali usati per i condotti dei freni riducono il rigonfiamento e la perdita di linearità alle alte temperature. Grazie a questi miglioramenti, abbinati all'ABS e al DSC, il sistema frenante della nuova Mazda MX-5 è caratterizzato da una maggiore linearità, una risposta più pronta e una migliore possibilità di controllo; insieme, contribuiscono ad arrestare la Mazda MX-5 in poco più di 38 m* da 100 km/h.

* In condizioni di frenata a freddo, misurazioni Mazda

zoom-zoom

Propulsori – Più potenza, nuovo cambio a sei velocità

Sotto il cofano della nuova Mazda MX-5 ci sono due motori della tanto apprezzata famiglia MZR. Entrambi erogano una potenza briosa e lineare nel rispetto della norma Euro IV e sono caratterizzati da ridotti consumi di carburante. I motori mantengono la classica conformazione anteriore centrale a trazione posteriore tipica delle auto sportive, con un telaio realizzato in alluminio pressato per ridurre la rumorosità e le vibrazioni della trasmissione. Compatti e leggeri, questi motori possiedono blocco e testata in alluminio con camicie dei cilindri in ferro, doppi alberi a camme in testa con comando a catena, fasatura variabile delle valvole all'aspirazione, iniezione del carburante con foro di erogazione sequenziale a comando elettronico, e accensione "coil-on-plug".

Il motore di partenza è un MZR a benzina da 1,8 litri con una potenza massima di 93 kW/126 CV a 6.500 giri/min. e una coppia massima di 167 Nm a 4.500 giri/min. Un MZR a benzina da 2,0 litri ancora più potente è al top della gamma di motori. Esso eroga una potenza massima di 118 kW/160 CV a 6.700 giri/min. e una coppia massima di 188 Nm a 5.000 giri/min. Il benzina da 2,0 litri è dotato di sistema di aspirazione variabile (VIS) con due

modalità di funzionamento per ottimizzare la curva di coppia e per produrre un suono del motore vivace e intenso agli alti regimi. Entrambi i motori a benzina sono dotati di valvole di controllo della turbolenza situate nel collettore di aspirazione per migliorare la guidabilità a freddo e ridurre le emissioni di scarico a un basso numero di giri. Un collettore di scarico di tipo quattro in uno è posizionato sulla parte bassa (a destra) del blocco motore, che è in una configurazione da nord a sud. In confronto alla precedente Mazda MX-5, la limitazione all'aspirazione è inferiore del 57 per cento e quella allo scarico del 40 per cento, per una migliore gestione del motore e per adeguarsi alla norma Euro IV.

Ma l'aumento di potenza e coppia, l'adeguamento alla norma Euro IV e il ridotto consumo di carburante costituiscono solo una parte della storia del gruppo motopropulsore di Mazda MX-5. I suoi due MZR a benzina sono progettati per contribuire al Jinba Ittai con una risposta vivace agli input dell'acceleratore e una sensazione diretta per il conducente. Le loro curve di coppia sono quasi piatte agli alti regimi del motore, a causa di importanti riduzioni delle limitazioni all'aspirazione e allo scarico (menzionate in precedenza), e sono dotati di un volante più leggero, di una valvola a farfalla a comando elettronico e di un albero della trasmissione

più rigido con una struttura cava che offre un buon equilibrio tra rigidità torsionale e peso ridotto, per una risposta diretta alla pressione sul pedale dell'acceleratore. Infatti, durante i test presso il circuito Nordschleife del Nürburgring, in Germania, Mazda MX-5 di terza generazione col motore da 2,0 litri ha effettuato un tempo sul giro inferiore di 15 secondi rispetto al modello precedente.

Il motore a benzina di base, l'MZR da 1,8 litri, è abbinato a una versione migliorata del cambio a cinque marce della MX-5 di seconda generazione. Il potente MZR da 2,0 litri è disponibile con un cambio a 6 marce di nuova concezione, per un divertimento di guida ancora maggiore. Grazie all'uso di sincronizzatori a triplo cono sulle prime quattro marce si è riusciti ad ottenere delle escursioni brevi e rapide. Per una sensazione positiva, il leveraggio del cambio è costituito da una singola unità supportata da boccole ad attrito ridotto e guidata da un piatto di acciaio. Entrambi i cambi contribuiscono ampiamente a mettere in pratica il principio Jinba Ittai e portano avanti la tradizione di divertimento di guida Zoom-Zoom tipica di Mazda MX-5.

Sicurezza – Tranquillità di terza generazione

Mazda MX-5 di terza generazione è caratterizzata da un alto livello di sicurezza attiva e passiva. Le funzioni di sicurezza attiva comprendono una manovrabilità e uno sterzo prevedibili e controllabili e grandi freni con ABS, controllo dinamico della stabilità (DSC) e controllo della trazione (TCS). Per una sicurezza di guida ancora maggiore, i montanti dei finestrini di nuovo disegno sono più distanziati e leggermente arretrati rispetto al modello precedente, per offrire una migliore visuale della strada.

84

Per quanto riguarda la sicurezza passiva, la nuovissima struttura della scocca di Mazda MX-5 è resistente alla deformazione e devia l'energia d'urto dai passeggeri in caso di incidente, a prescindere da dove proviene. Per assorbire efficacemente l'energia d'urto, il telaio anteriore impiega una lastra ottagonale d'acciaio ad alta resistenza. Per eliminare la deformazione dell'abitacolo in caso di urto disassato, il telaio anteriore distribuisce l'energia d'urto in tre direzioni, in una struttura a tre rami nella parte anteriore dell'abitacolo. Le traverse del pianale sono state allungate e le barre di protezione laterale nelle porte sono state ottimizzate per assorbire e distribuire l'energia d'urto al di fuori dell'abitacolo, nonché per resistere alla deformazione in caso di impatto laterale.

zoom-zoom

All'interno l'auto è dotata di cinture di sicurezza a tre punti con avvolgitori di bloccaggio, pretensionatori e limitatori di carico, due airbag frontali e airbag laterali montati nei sedili (a seconda dei mercati e dei modelli). L' airbag del passeggero può essere disattivato tramite un interruttore specifico. Un'ulteriore protezione per il conducente è offerta dal piantone dello sterzo e dal pedale del freno, entrambi collassabili; inoltre, sono presenti strutture di assorbimento dell'energia d'urto in entrambi i rivestimenti delle porte.

Anche la sicurezza dei pedoni è stata uno degli obiettivi del progetto della nuova Mazda MX-5. Infatti essa è caratterizzata da un particolare pannello interno del cofano a struttura conica – tecnologia introdotta su Mazda RX-8 – che riduce notevolmente la possibilità di lesioni ai pedoni grazie all'assorbimento dell'energia sviluppata dall'impatto con la testa. Le torrette delle sospensioni anteriori sono legate allo scudo anziché l'una all'altra, per fornire un maggiore spazio per la dissipazione dell'energia. È stata inoltre utilizzata una grande quantità di materiale ad assorbimento d'energia dietro il paraurti anteriore, per ridurre il rischio di lesioni alle gambe in caso di incidente auto-pedone.

Dati tecnici – Mazda MX-5 di terza generazione

86



Mazda MX-5		
Carrozzeria tipo		Spider decapottabile, monoscocca
Porte		2 anteriori incernierate
Sedili		2 singoli avvolgenti
Dimensioni		
Esterne		
Lunghezza totale con portatarga	(mm)	3995
Larghezza totale	(mm)	1720
Altezza totale	(mm)	1245
Passo	(mm)	2330
Carreggiata Anteriore	(mm)	1490
Carreggiata Posteriore	(mm)	1495
Altezza dal suolo a vettura	(mm)	136
Interne		
Spazio per la testa	(mm)	950
Spazio per le spalle	(mm)	1352
Spazio per le gambe	(mm)	1096
Regolabilità Sedili		
Scorrimento sedile conducente/ passeggero anteriore	(mm)	230 / 230
Reclinabilità sedile conducente/ passeggero anteriore		32°
Misure bagagliaio		
Volume	(l/VDA)	150
Distanza fra alloggiamenti ruote	(mm)	784
Larghezza	(mm)	1277

		MZR da 1,8 litri	MZR da 2,0 litri
Motore		DOHC, 4 cilindri in linea e 16 valvole	DOHC, 4 cilindri in linea e 16 valvole
Cilindrata	cm ⁵	1798	1999
Alesaggio x corsa	mm	83 x 83,1	87,5 x 83,1
Valvole		4 per cilindro	4 per cilindro
Azionamento albero a camme		A catena	A catena
Alimentazione carburante		Multi-point	Multi-point
Rapporto di compressione		10,8 : 1	10,8 : 1
Sistema di accensione		Senza distributore	Senza distributore
Sistema di Controllo delle Emissioni		Comando EGR, convertitore catalitico	Comando EGR, convertitore catalitico
Potenza massima	-kW	95 a 6500 giri/min.	118 a 6700 giri/min.
	-CV	126 a 6500 giri/min.	160 a 6700 giri/min.
Coppia massima	-Nm	167 a 4500 giri/min.	188 a 5000 giri/min.
Carburante tipo		Senza Piombo 95RON	Senza Piombo 95RON
Capacità serbatoio carburante	litri	50	50
Cambio		MT a 5 velocità	MT a 5 velocità / MT a 6 velocità
Gruppo motopropulsore		Motore anteriore centrale, trazione posteriore	Motore anteriore centrale, trazione posteriore
Rapporti di trasmissione			
1 ^a		3,136	3,136 / 3,709
2 ^a		1,888	1,888 / 2,190
3 ^a		1,330	1,330 / 1,536
4 ^a		1,000	1,000 / 1,177
5 ^a		0,814	0,814 / 1,000
6 ^a		--	-- / 0,832
Retromarcia		3,758	3,758 / 3,603
Rapporto coppia al ponte		4,100	4,100 / 3,727

		MZR da 1,8 litri	MZR da 2,0 litri
Sospensioni e ruote		Standard / Sport	Suspension
Sospensioni anteriori		Doppio braccio oscillante trasversale	Doppio braccio oscillante trasversale
Sospensioni posteriori		Multilink	Multilink
Ammortizzatori anteriori		Monotubo	Monotubo / Bilstein
Ammortizzatori posteriori		Monotubo	Monotubo / Bilstein
Barre stabilizzatrici anteriori	(mm)	21	21
Barre stabilizzatrici posteriori	(mm)	11	11 / 12
Dimensioni cerchi		16x6 1/2J	16x6 1/2J / 17x7J
Dimensioni pneumatici		205/50 R16	205/50 R16 / 205/45 R17
Sterzo			
Tipo		Pignone e cremagliera Servosterzo idraulico	Pignone e cremagliera Servosterzo idraulico
Capacità di sterzata (fra estremi)	(giri)	2.7	2.7
Diametro di sterzata (tra muri)	(m)	10,0	10,0

		MZR da 1,8 litri	MZR da 2,0 litri
Freni			
Anteriori tipo		Dischi autoventilanti	Dischi autoventilanti
Posteriori tipo		Dischi	Dischi
Diametro anteriori	(mm)	290	290
Diametro posteriori	(mm)	280	280
Diametro servofreno	(mm)	228	228
Prestazioni		MT a 5 velocità	MT a 5 velocità / MT a 6 velocità
Velocità massima	Km/h	196	210 / 210
Consumo Carburante*			
Percorso misto	l/100km	7,3	7,7 / 8,2
Emissioni di CO ₂ (Percorso Misto)	g/km	174	183 / 193
Classificazione emissioni		Euro IV	Euro IV

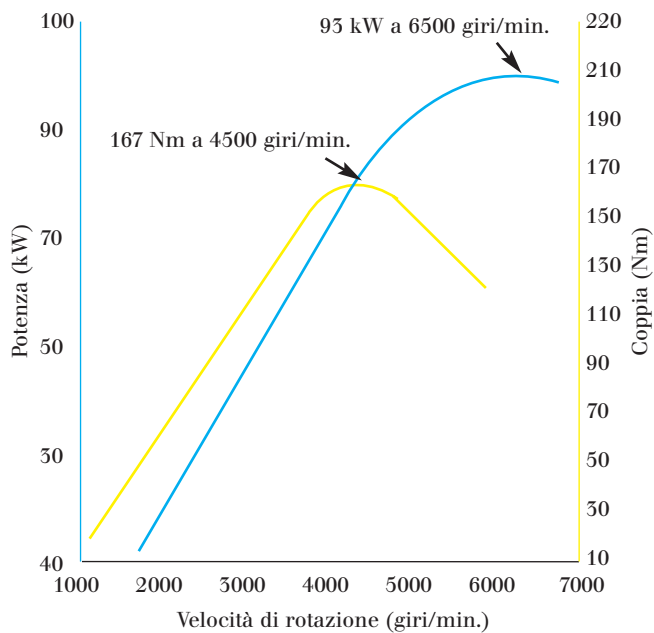
* In conformità con la Direttiva 1999/100/CE

Curve prestazionali – Mazda MX-5

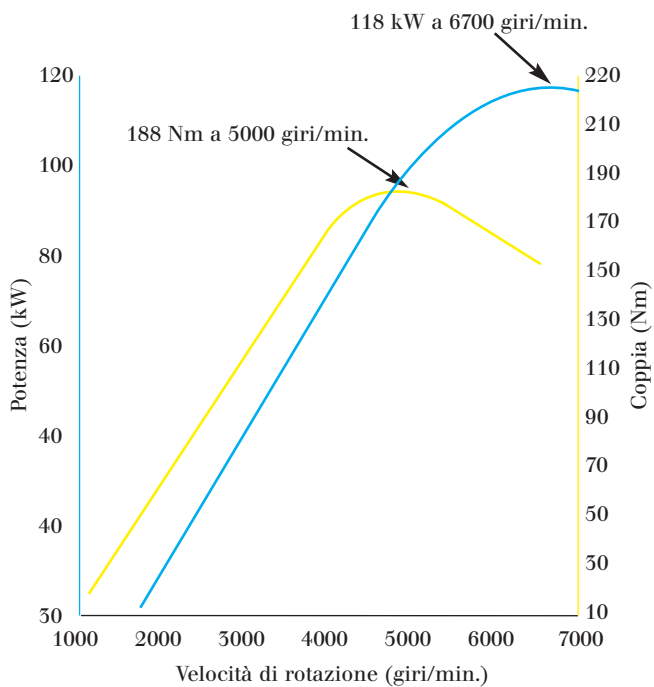
92

2001A-2001

- Mazda MX-5 MZR 1,8-litri - Potenza massima
- Mazda MX-5 MZR 1,8-litri - Coppia massima



- Mazda MX-5 MZR 2,0-litri - Potenza massima
- Mazda MX-5 MZR 2,0-litri - Coppia massima



Mazda6 MPS

Il massimo nel campo delle berline

Zoom-Zoom

96

zoom-zoom

6.

Un altro veicolo emozionante in mostra quest'anno al Salone dell'Auto di Francoforte è la nuovissima Mazda6 MPS, che sta per essere lanciata come versione al top della fortunata gamma Mazda6. Il suo motore a benzina turbocompresso da 2,3 litri a iniezione diretta di nuova concezione, la nuova trazione integrale con ripartizione attiva della coppia e i sistemi del telaio migliorati rendono Mazda6 MPS la berlina dalla manovrabilità e dalle prestazioni migliori mai costruita da Mazda. Tutto ciò abbinato al design raffinato e al comfort interno per cui la gamma Mazda6 è famosa, per offrire il massimo nel campo delle berline Zoom-Zoom.

Esterni – Raffinati e dinamici

Il design di Mazda6 MPS esalta le caratteristiche esterne di Mazda6 berlina per trasmettere visivamente l'alto livello di prestazioni senza sacrificare la raffinatezza che contraddistingue tutta la gamma del modello. Il frontale di Mazda6 MPS è muscoloso e sportivo, con un paraurti anteriore più aerodinamico e un design della mascherina inferiore grazie ai quali l'auto sembra abbracciare la strada. Linee di pressione marcate si dipartono dai lati della mascherina superiore e si estendono sopra il cofano, che è rialzato per fare spazio all'intercooler. Minigonne laterali sporgenti e cerchi in lega da 18 pollici dal design esclusivo conferiscono al laterale di Mazda6 MPS un'aria estremamente raffinata, mentre le potenzialità prestazionali sono ulteriormente sottolineate nel posteriore da un paraurti aerodinamico con diffusore e doppio terminale di scarico integrati e da uno spoiler a labbro.

Questi elementi di design sono realizzati con l'alto livello di artigianalità per cui la gamma Mazda6 è famosa, con piccole fessure tra i pannelli della carrozzeria, e il risultato è un aspetto di robusta affidabilità e di sportiva raffinatezza. L'auto verrà offerta in quattro colori, tra cui uno studiato specificamente per

l'occasione, denominato Moist Silver Metallic, che sarà disponibile esclusivamente per Mazda6 MPS.

Interni – Maggiore comfort e qualità

Come si addice al modello al top della fortunata gamma Mazda6, il design degli interni della nuova Mazda6 MPS combina una sensazione di grande comfort e qualità con dettagli sportivi, per un'atmosfera interna davvero unica. Sono presenti materiali di rivestimento disegnati specificamente per questa vettura e sedili anteriori semiavvolgenti, disponibili anche in pelle, che offrono un buon supporto laterale per la guida sportiva e un notevole comfort per i viaggi più lunghi. Il pannello strumenti è caratterizzato da elementi di linea sportiva, tra cui un tachimetro calibrato fino a 280 km/h, un pomello della leva del cambio e pedali sportivi in metallo appositamente per questo modello; tutto ciò contribuisce ad esaltare l'esperienza di guida sportiva.

Propulsori e telaio – Prestazioni e piacere di guida

Affinché Mazda6 MPS sia un'auto davvero emozionante da guidare, è stato sviluppato un nuovissimo motore a benzina turbocompresso a iniezione diretta che

consente un'accelerazione incredibile pur mantenendo il massimo controllo a tutti i regimi del motore. Esso è abbinato a un nuovo cambio a sei velocità e a un sistema di trazione integrale con ripartizione attiva della coppia per il massimo controllo nella guida sportiva e un'ottima stabilità di manovra in qualsiasi condizione. Partendo dall'apprezzatissimo telaio di Mazda6 berlina, gli sviluppatori hanno ottimizzato tutti gli aspetti di manovrabilità, stabilità e prestazioni di frenata per ottenere il miglior equilibrio possibile tra prestazioni eccezionali e piacere di guida.

100



Il nuovo motore MZR 2.3 DISI* TURBO

Il nuovo motore MZR 2.3 DISI TURBO di Mazda6 MPS è un benzina a iniezione diretta con turbocompressore che eroga una potenza massima di 191 kW/260 CV a 5.500 giri/min. e una coppia di 380 Nm a soli 3.000 giri/min., per una risposta davvero briosa ai comandi del conducente. Il motore inietta il carburante direttamente nella camera di combustione ad alta pressione. Quando il carburante si vaporizza, produce un effetto di raffreddamento interno che provoca un incremento di coppia di un massimo del 10 per cento a circa 3.000 giri/min, e incrementa inoltre il volume di carico durante l'accelerazione iniziale, causando un

* DISI : Direct Injection
Spark Ignition

aumento lineare della velocità delle palette del compressore del turbo. Di conseguenza, la turbina del turbocompressore offre una spinta notevole a soli 2.500 giri/min. Inoltre, sono presenti una valvola a farfalla a comando elettronico e un sistema “turbo boost” a controllo elettronico che offrono un equilibrio ottimale tra un’accelerazione lineare e precisa e una risposta briosa alla pressione esercitata sul pedale dell’acceleratore. Di conseguenza, la nuova Mazda6 MPS è molto veloce in partenza, accelera da 0 a 100 km/h in 6,6 secondi** e raggiunge una velocità massima di 240 km/h.

L’effetto di raffreddamento interno contribuisce anche a migliorare le caratteristiche antidetonazione del motore, anche durante il funzionamento con un rapporto di compressione relativamente alto (9,5:1). Mazda6 MPS è stata progettata per consumare non più di 10,2 litri di carburante per 100 km.

La tecnologia di iniezione diretta consente anche l’uso di un turbocompressore leggero e di semplice costruzione, che riduce la capacità termica del sistema di scarico e contribuisce a minimizzare la diminuzione della temperatura dei gas di scarico. L’iniezione diretta provoca la formazione di

** In condizioni di
prova della Mazda

una miscela fine di aria/combustibile attorno alle candele di accensione, il che impedisce l'accensione accidentale. La fasatura di accensione può quindi essere ritardata, facilitando il controllo della temperatura dei gas di scarico. La più alta temperatura di scarico del motore riscalda quindi rapidamente il convertitore catalitico, ed è la principale responsabile del fatto che Mazda6 MPS rispetta la norma Euro IV.

La forma dei componenti del motore e i materiali usati sono stati ottimizzati per gestire in modo migliore l'incremento del carico e del calore prodotti dall'elevata potenza del motore. Tutte le parti in movimento sono state progettate per essere più forti, rigide e durevoli. Il blocco e la testa cilindri, per esempio, sono stati prodotti tramite il processo di fusione a precisione avanzata di Mazda, e perciò sono più robusti. La perforazione incrociata tra le camicie del blocco e tra i ponti delle valvole sulla testa cilindri migliora la resistenza del motore al calore.

Nuovo cambio manuale a sei velocità

Un cambio manuale a sei velocità di nuovo sviluppo esalta ulteriormente l'esperienza di guida di Mazda6 MPS. È caratterizzato da un nuovo disegno compatto a tre alberi, con

un'impostazione di rapporto ampio tra le marce che consente al conducente di sfruttare al massimo l'elevata potenza e coppia del motore. I sincronizzatori a triplo cono per la prima, la seconda e la terza marcia e il sincronizzatore a doppio cono per la quarta, offrono un ottimo equilibrio tra un'escursione del cambio rapida e sensibile e un azionamento facile ma diretto.

Trazione integrale con ripartizione attiva della coppia

Per ottimizzare la coppia elevata del motore è stato adottato un sistema di trazione integrale con ripartizione attiva della coppia, che trasferisce la coppia al retrotreno a seconda delle condizioni di guida e ai parametri di guida del veicolo. Usando un input in tempo reale, il sistema regola la distribuzione della coppia alle ruote anteriori/posteriori – tra 100:0 e 50:50 – controllando elettronicamente il giunto della coppia attiva montato di fronte al differenziale posteriore. Il sistema è molto pratico e prevede tre diverse modalità automatiche di distribuzione della coppia – Normale, Sport e Neve (per i fondi sdruciolevoli) –, in modo che il conducente possa concentrarsi sulla guida del veicolo. È stato inoltre adottato un nuovo differenziale posteriore con una maggiore capacità di

coppia in abbinamento con un albero di trasmissione e a supporti del differenziale posteriore più rigidi, nonché con un differenziale a slittamento limitato, che contribuiscono tutti ad ottimizzare il trasferimento della coppia alle ruote di sinistra e di destra e a dare un'impressione di maggior rigidità in accelerazione.

Telaio – Stabilità, prevedibilità e comfort

In abbinamento al nuovissimo gruppo motopropulsore di Mazda6 MPS sono presenti una scocca, un sistema di sospensioni e un impianto frenante che conferiscono alla vettura delle caratteristiche di manovrabilità prevedibili e controllabili in qualsiasi situazione. Per conseguire tale risultato, gli ingegneri responsabili dello sviluppo del veicolo hanno aumentato la rigidità torsionale della scocca aggiungendo dei rinforzi solo nei punti in cui sarebbero riusciti ad ottenere il migliore effetto, al fine di evitare un eccessivo aumento del peso. Dietro agli schienali dei sedili posteriori è stata aggiunta una struttura di sostegno con quattro elementi ad angolo, e inoltre vi sono nuove traverse sul pianale e supporti delle sospensioni posteriori più robusti. Sono stati aggiunti anche dei supporti della struttura perimetrale della scocca e dei rinforzi dei paraurti, nonché piastre nodali di rinforzo in corrispondenza delle barre portatutto e delle

sezioni di testa della parte superiore della scocca. Il risultato è un design di carrozzeria a quattro porte che è circa il 50 percento più rigido in termini di rigidità torsionale rispetto al modello standard e che contribuisce al miglioramento della tenuta di strada e a una risposta dello sterzo più precisa.

Montato sulla scocca più rigida di Mazda6 MPS c'è un sistema di sospensioni anteriori a doppio braccio oscillante trasversale ottimizzato per offrire un'eccellente stabilità di manovra e una risposta lineare prevedibile, senza sacrificare il comfort di marcia. Gli ammortizzatori anteriori sono ottimizzati per fornire un incremento della forza smorzante, la rigidità delle molle anteriori è superiore del 25 percento, la barra stabilizzatrice è più spessa e le boccole del braccio inferiore sono ottimizzate per una migliore prestazione. Le sospensioni posteriori multi-link possiedono caratteristiche di smorzamento migliorate, la rigidità delle molle elicoidali è superiore del 37 percento e anche qui viene impiegata una barra stabilizzatrice più spessa (+ 5 mm rispetto alla Mazda6 normale). I grandi freni a disco sulle quattro ruote (anteriori da 320 mm, posteriori da 314 mm), l'ABS e il controllo dinamico della stabilità (DSC) con servofreno offrono delle prestazioni di frenata stabili e affidabili. Il risultato è una berlina

Zoom-Zoom dalle prestazioni elevate,
confortevole e facilmente controllabile.

Sicurezza

La struttura della scocca rinforzata di Mazda6 MPS ha un sottotelaio estremamente rigido che allontana l'energia d'urto dai passeggeri, per un alto livello di sicurezza in caso di incidente. All'interno l'auto è dotata di pedale del freno collassabile, di airbag anteriori e laterali per i passeggeri anteriori e airbag a tendina per i passeggeri anteriori e posteriori. Vi sono cinture di sicurezza a tre punti su ciascun sedile, quelle anteriori provviste di pretensionatori e limitatori di carico.

I dispositivi di sicurezza della vettura sono stati progettati come si addice ad una berlina ad alte prestazioni. La manovrabilità prevedibile e controllabile e l'eccellente tenuta di strada sono ottenute grazie alla scocca rinforzata di Mazda6 MPS, alle sospensioni migliorate e al sistema di trazione integrale con ripartizione attiva della coppia. Questi sistemi sono abbinati a robusti freni a disco sulle quattro ruote, all'ABS e al DSC con servofreno per aiutare il conducente ad evitare un incidente prima che si verifichi.

Principali Dati tecnici – Mazda6 MPS

108



Motore		MZR 2.3 DISI* TURBO
Potenza massima		191 kW/260 CV a 5500 giri/min.
Coppia massima		380 Nm a 3000 giri/min .
Gruppo motopropulsore	Tipo	Trazione integrale, ripartizione attiva della coppia
Cambio	Tipo	Manuale a 6 velocità
Rapporti di trasmissione	1 a	3,538
	2 a	2,238
	3 a	1,535
	4 a	1,171
	5 a	1,085
	6 a	0,853
	Retromarcia	3,831
	Coppia al ponte 1 a - 4 a	3,941
	5 a - 6 a - Ret.	3,350
Sospensioni	Anteriori/posteriori	Doppio braccio oscillante trasversale / Multi-link
Forza smorzante	Anteriori/posteriori estese	2,9 kN (0,3 m/s) /2,5 kN (0,3 m/s)
	Anteriori/posteriori compresse	1,4 kN (0,3 m/s) / 1,2 kN (0,3 m/s)
Rigidità delle molle	Anteriore/posteriore	49 N/mm / 36 N/mm
Barre stabilizzatrici	Diametro anteriore/posteriore	24 mm / 23 mm
Freni	Anteriori/posteriori	A disco sulle 4 ruote (320 mm / 314 mm)
Pneumatici e cerchi	Pneumatici - anteriori e posteriori	215/45 R18 93Y
	Cerchi - anteriori e posteriori	18 x 7J in lega di alluminio

Motore		MZR 2.3 DISI* TURBO
Prestazioni	0-100 km/h** Velocità massima	6,6 secondi 240 km/h
Consumo di carburante***	L/100 km (percorso misto)	10.2
Emissioni di CO ₂	g/km (percorso misto)	245
Classificazione emissioni		Euro IV
Dimensioni	Lunghezza totale	4.765 mm
	Larghezza totale	1.780 mm
	Altezza totale	1.430 mm
	Passo	2.675 mm
	Carreggiata (anteriore e posteriore)	1.540 mm
Posti a sedere		5
Volume bagagliaio	L/DIN	455
Peso minimo in ordine di marcia****	kg	1.665

* DISI: Direct Injection Spark Ignition

** In condizioni di prova della Mazda

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

**** In conformità con la direttiva 92/21/EWG nella versione più recente

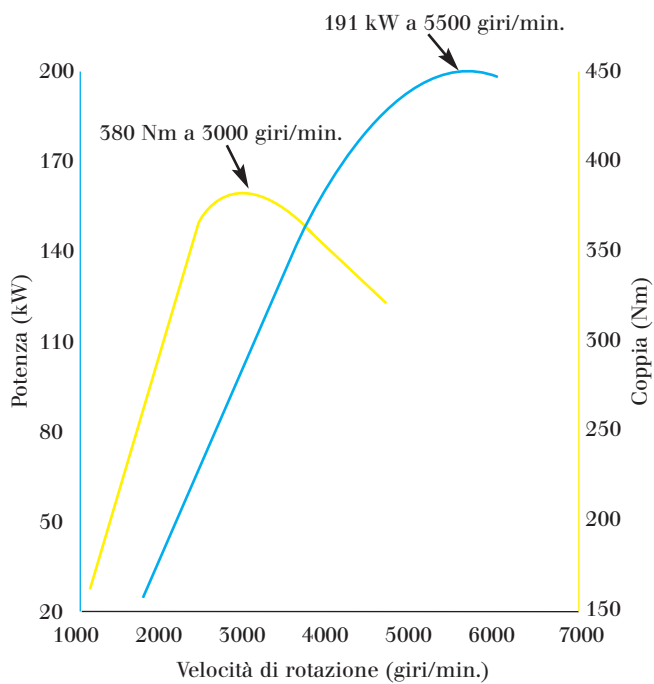
(incluso un conducente di 75 kg)

Curve prestazionali – Mazda6 MPS

112



- Mazda6 MPS - Potenza massima
- Mazda6 MPS - Coppia massima



Contatti – Mazda Motor Europe

114

2000A-2000I

7.

Country**Company****Contact**

Europe	Mazda Motor Europe GmbH	Franz Danner
Telephone	Fax	E-mail
+49-2173-943 505	+49-2173-943 553	fdanner@mazdaeur.com



Austria	Mazda Austria GmbH	Josef Deimel
Telephone	Fax	E-mail
+43-463-3888-223	+43-463-3888-62	deimel@mazda.at



Belarus	Holpy Auto	Sergey Nichipurenko
Telephone	Fax	E-mail
+375-172 18 3905	+375- 172 18 9981	Sergey_Nichipurenko@atlantm.com



Belgium	Beherman Auto S. A.	Umberto Stefani
Telephone	Fax	E-mail
+32-3-890 9078	+32-3-890 9076	umberto.stefani@beherman.com



Bulgaria	Star Motors Ltd.	Vassil Slavov
Telephone	Fax	E-mail
+359-2-950 2250	+359-2-950 2256	vslavov@mazda.bg



Canary Islands	Grupo Flick	Arantxa Artazkoz del Toro
Telephone	Fax	E-mail
+34 922 31 59 16	+34 922 26 54 53	arantxaa@grupoflick.com



Croatia	Mazda Motor Croatia	Renata Jagetic
Telephone	Fax	E-mail
+385 16060258	+385 1 6040 746	jagetic@mazda.hr

Country**Company****Contact**

Czech Republic	Auto Palace Praha, k.s.	Ivana Zimova
Telephone	Fax	E-mail
+420-26728 6515	+420-27276 1122	zimova@ap-group.cz



Denmark	Mazda Motor Danmark	Jannik Olsen
Telephone	Fax	E-mail
+45-432 521 06	+45-432 521 01	jolsen13@mazdaeurope.com



Faroe Islands	Mazda Motor Danmark	Jannik Olsen
Telephone	Fax	E-mail
+45-432 521 06	+45-432 521 01	jolsen13@mazdaeurope.com



Finland	Inchcape Motors Finland Oy	Edvard Duncker
Telephone	Fax	E-mail
+358-9-50 80337	+358-9-534 597	edvard.duncker@inchcape.fi



France	Mazda Automobiles France	Michèle Lanzenberg
Telephone	Fax	E-mail
+33-1-3472 1352	+33-1-3472 6846	michele.lanzenberg@mazda.fr



Germany	Mazda Motors Deutschland GmbH	Jochen Münzinger
Telephone	Fax	E-mail
+49-2173-943 220	+49-2173-943 468	jmuenzinger@mazda.de



Gibraltar	Rock Motors Limited	W. J. Garcia
Telephone	Fax	E-mail
+350-77 400	+350-75 685	marketing@rockmotors.gi



Country**Company****Contact**

Greece	ELMA S. A.	Mitsi Leontaritou
Telephone	Fax	E-mail
+302-10-5156-033	+302-105-156095	leon@cortessigroup.gr



Hungary	Mazda Motor Hungary KFT	Csaba Bodor
Telephone	Fax	E-mail
+361-1-464 5017	+36-1-464 5001	bodor@mazda.hu



Iceland	RAESIR HF	Hallgrimur Gunnarsson
Telephone	Fax	E-mail
+354-540-5411	+354-540-5401	hg@raesir.is



Italy	Mazda Motor Italia SpA	Marilù Granieri
Telephone	Fax	E-mail
+39-06-5185 5435	+39-06-5196 0434	mgranier@mazdaeurope.com



Malta	Gasam Enterprises Ltd.	Ivan Grech
Telephone	Fax	E-mail
+356 21 442 030	+356 21 442 007	igrech@gasan.com



Netherlands	Auto Palace-de Binckhorst b. v.	Jur Raatjes
Telephone	Fax	E-mail
+31 70 333 7 251	+31 70 38 505 04	jraatjes@ap.mazdanet.nl.



Norway	Mazda Motor Norge	Marina Bakkum
Telephone		E-mail
+47-66-8187-73		mbakkum@mazdaeurope.com

Country**Company****Contact**

Portugal	Mazda Motor de Portugal Lda.	Jorge Natário
Telephone	Fax	E-mail
+351-21-351 2774	+351-21-351 2771	jnatario@mazdaeurope.com



Rep. of Ireland	Motor Distributors Ltd.	David Moran
Telephone	Fax	E-mail
+353-1-409 4444	+353-1-409 4479	dave.moran@mdl.ie



Romania	Romcar	Alexandra Banciu
Telephone	Fax	E-mail
+40-21-4077-243	+40-21-4077-404	alexandra.banciu@tiriacauto.ro



Russia	Russia Representative Office	Maria Maguire
Telephone	Fax	E-mail
+7-501-498-6473	+7-095-589-2482	mmaguire@mazdaeur.com



Slovenia	MMS d.o.o. (Mazda Motor Slovenia)	Bogdan Zvanut
Telephone	Fax	E-mail
+386-1-5852792	+386-1-5852793	bogdan.zvanut@mms.si



Spain	Mazda Automoviles Espana, S.A. Natalia García	
Telephone	Fax	E-mail
+34-91-418 5468	+34-91-418 5479	ngarcia9@mazdaeurope.com



Sweden	Mazda Motors Sverige AB	Per Lidstrom
Telephone	Fax	E-mail
+46-31-59-11-54	+46-300-10-299	plidstrom@mazdaeurope.com



118

ZOOM-1-ZOOM

Country**Company****Contact**

Switzerland

Mazda Suisse SA

Giuseppe Loffredo

Telephone

Fax

E-mail

+41-22-719 3360

+41-22-719 3305

gloffredo@mazda.ch



Ukraine

AUTO International

Elena Tashchilina

Telephone

Fax

E-mail

+380-44-230-15-81

+380-44-230-15-22

pr@auto-intl.kiev.ua



United Kingdom

Mazda Motors UK

Graeme Fudge

Telephone

Fax

E-mail

+44-1-322 622 691

+44-1-322 622 700

gfudge@mazdaeurope.com

Mazda Motor Corporation – Dati e cifre

120



8.

Dati e Cifre

Anno Fiscale al 31 Marzo 2005

Sede Centrale:	3-1 Shinchì, Fuchū-cho, Aki-gun Hiroshima 730-8670, Giappone
Fondata:	Toyo Cork Kogyo fondata nel 1920 ad Hiroshima; produzione del primo veicolo Mazda (a tre ruote) nel 1931; ribattezzata Mazda Motor Corporation nel 1984
Presidente e Direttore Generale:	Hisakazu Imaki
Capitale Netto:	2.502.944.000 \$ USA*
Quotata alla:	Borsa Valori di Tokyo
Principale Azionista:	Ford Motor Co., 33.4 %
Dipendenti:	circa 35,700 in tutto il mondo (18,400 in Giappone)

***(Calcolati a 107 yen rispetto al tasso di cambio con il Dollaro USA
rilevato il 31 Marzo 2005)**

Siti Produttivi/ Capacità/Veicoli

- Hiroshima & Hofu, Giappone, 898.000 unità/annue, autovetture/veicoli commerciali
- Ujina, Giappone, 504.000 unità/annue, autovetture/veicoli commerciali
- Hofu, Giappone, 394,000 unità/annue, autovetture/ SUV (inclusa la joint-venture Ford/Mazda, le automobili e gli autocarri Mazda vengono assemblati in 16 Paesi e regioni, in 19 siti produttivi a livello mondiale.)

122

Produzione congiunta

Ford/Mazda*:

zoom-zoom

- AutoAlliance International, Inc.; Flat Rock, Michigan, USA, 96.892 unità, autovetture
- AutoAlliance (Thailand) Co., Ltd.; Rayong, Thailand, 37.979 unità, Autocarri leggeri ed autovetture
- Ford Valencia, Spagna, 40.229 unità, autovetture (solo vetture a marchio Mazda).

Centri di Ricerca & Sviluppo:

- Hiroshima, Japan,
- Yokohama, Japan,
- Irvine, California, USA,
- Flat Rock, Michigan, USA,
- Oberursel, Germany

Produzione Veicoli*:	1.104.000 unità
Volumi di Vendita*:	circa 1.104.000 unità (294.000 a livello nazionale/ 810.000 all'estero)
Vendite Nette*:	25.192.187.000 \$ USA **
Risultati di Esercizio*:	775.206.000 \$ USA **
Risultati Netti*:	427.776.000 \$ USA **
Presenza a livello Globale:	Esporta in più di 100 paesi in tutto il mondo

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

Sede Centrale USA:
Mazda Motor of America
(Mazda North American
Operations)
7755 Irvine Centre Drive
Irvine, CA 92618-2922, USA

***(Indica „fiscal year“ con inizio ad Aprile e termine a Marzo)**

**** (Calcolati a 107 yen rispetto al tasso di cambio con il Dollaro USA rilevato il 31 Marzo 2005)**