

MX-5 2004 MY

- 
- | | |
|----------------------------|---|
| 1. La storia | Da Modello di Nicchia a Detentore di Record |
| 2. In sintesi | Far bene subito |
| 3. Design | Classico e Moderno allo stesso tempo |
| 4. Interni | Accoglienti e Confortevoli |
| 5. Telaio | Maneggevolezza Entusiasmante |
| 6. Motori | Veloci e Divertenti da Guidare |
| 7. Sicurezza | Controllabilità e Robustezza |
| 8. Specifiche Tecniche | MX-5 2004 MY |
| 9. Informazioni di Mercato | |
| 10. Galleria Fotografica | |

1. La storia

Da Modello di Nicchia a Detentore di Record

Il suo successo ha superato persino le previsioni più ottimistiche. Al momento della sua presentazione sul mercato europeo nel 1989, la domanda di Mazda MX-5 aveva superato la disponibilità in tal misura che ne erano conseguiti lunghi ritardi per riuscire ad importarne ancora dall'estero. Non c'era voluto molto, prima che a qualche appassionato pieno di risorse venisse la brillante idea di importare per conto proprio l'entusiasmante spider dagli Stati Uniti. Per un certo periodo, la dicitura "Miata" sulla parte posteriore di ogni spider, a dimostrazione che si trattava di un modello statunitense, era stata ritenuta una specie di marchio identificativo di appartenenza ad una società segreta.

Va detto, tuttavia, che l'intera impresa non è stata di quelle facili. Anche negli Stati Uniti, la Mazda MX-5 è stata vincente sin dall'inizio. Nel 1990, un anno dopo il suo debutto sul mercato, quasi 40.000 americani avevano voluto regalarsi il lusso di potersi recare al lavoro o di andare a farsi un giro nel fine settimana, approfittando del bel tempo, su un'automobile scoperta. In alcune

città, per clienti potenziali come agenti di borsa, responsabili delle pubbliche relazioni o proprietari di boutique, l'unico modo per sopperire ai lunghi tempi di consegna era stato quello di avere buoni agganci.

La Mazda MX-5, che era stata inizialmente sviluppata per gli Stati Uniti e per il Giappone, ha conquistato il mercato europeo in un batter d'occhio. I maggiori volumi per il mercato europeo hanno reso inutili le auto-importazioni. Da lungo tempo il Vecchio Mondo aveva superato il Nuovo Mondo in termini di unità annue vendute. Abbastanza sorprendentemente, Paesi come la Germania e la Gran Bretagna, non particolarmente degnati dalla luce solare come i loro vicini dell'Europa meridionale, sono risultati in cima alle statistiche di vendita. Ad esempio, nel 2003 più di 9.000 Mazda MX-5 sono state vendute ai sudditi di Sua Maestà. Quasi lo stesso numero di automobili è stato ritirato ogni anno dai saloni espositivi tedeschi.

La Mazda MX-5, concepita in origine come un'automobile atta ad inserirsi in una nicchia specifica del mercato, adesso è diventata la spider più venduta di tutti i tempi nel mondo intero. In effetti, la Mazda MX-5 viene citata nel Guinness dei Primati come la Spider più venduta nel mondo. Ne sono state fabbricate più di mezzo milione nei primi 10 anni, dal 1989 al 1999. Entro la fine del 2003, quasi 677.000 Mazda MX-5 erano lì a rendere un po' più gioiose le giornate degli automobilisti.

Una carriera niente male per un abbozzo fatto a gessetto. Perché è proprio così che è nata la Mazda MX-5, da un disegno su di una lavagna che si trovava appesa lì per caso. L'abbozzo è stato, per certi versi, la sintesi di una conversazione fra il Capo del Settore

Sviluppo della Mazda, Kenichi Yamamoto, ed il giornalista americano Bob Hall, sul futuro della fabbricazione di automobili. Quell'episodio risale al 1979 ed i tempi non necessariamente erano maturi per ciò che a prima vista poteva sembrare un'automobile "non realistica", come risulta essere una spider a due posti. Considerato che è sempre stato chiaro, sin dall'inizio, che lo scopo era quello di creare un modello alla portata di tutti, in grandi serie, e non un'automobile lussuosa dal prezzo esorbitante che solo le diecimila persone più ricche si sarebbero potute permettere.

Proprio come la maggior parte delle idee decisamente ottime, anche questa ci ha messo del tempo per crescere e maturare. Per quasi dieci anni il progetto con il numero di codice 729 ha bazzicato nei settori di progettazione e sviluppo della Mazda sia in Giappone che negli Stati Uniti. Idee entusiasmanti sono state sviluppate, per poi essere nuovamente scartate. Per un istante è stata presa in considerazione l'idea di usare un motore a pistoni rotativi, dato che tale motore era stato usato a quei tempi per la serie Mazda RX-7, che aveva avuto un enorme successo. Alcuni ingegneri erano favorevoli alla configurazione a motore centrale, altri argomentavano sulla configurazione a motore anteriore.

Seppur lentamente, ma risolutamente, è poi emersa un'immagine sorprendentemente chiara e semplice: motore anteriore, trazione posteriore, cambi marcia vivaci a corsa breve abbinati al classico Design a due posti con cofano lungo, coda corta e tettuccio decapottabile solo a funzionamento manuale. Il lampo di genio sulla spider piccola e leggera dal nome in codice LWS ("lightweight sports car" - automobile sportiva leggera) ne è emerso vincitore. Nel Maggio 1987 la Mazda aveva mostrato per la prima volta il prototipo ad un gruppo di selezionati esperti automobilistici.



La loro reazione era stata unanime: la Mazda MX-5 aveva le potenzialità per diventare un best-seller, un vero successo.

Volendo parlare a favore della qualità di tale giuria, risalente al 1987, le loro predizioni hanno fatto centro. Nel Marzo 1989 la Mazda era stata presentata ufficialmente al pubblico ad Hiroshima. L'automobile veniva acclamata come la rinascita della spider, di cui si sentiva fortemente la mancanza e che era stata ritenuta ormai perduta per decenni. Il mondo intero concordava, allora e ancora adesso, sul fatto che la Mazda MX-5 offre il piacere automobilistico di una spider classica inglese o italiana, non semplicemente all'ambizioso pilota-meccanico amante del fai da te, ma praticamente a chiunque.

Ci sono voluti pochi mesi prima che la mania della spider colpisse l'Europa. Ed anche se le statistiche delle prime immatricolazioni mostrano solo un totale complessivo di quattro Mazda MX-5 vendute nel primo anno, tutte in Germania, entro l'anno successivo (1990) più di 10.000 MX-5 venivano guidate sulle strade europee, da Capo Nord a Gibilterra. Le cifre di vendita svettavano al di sopra delle 21.000 unità nell'anno di picco massimo, il 1999, e nel 2003, nonostante le condizioni economiche sfavorevoli, circa 18.700 acquirenti europei hanno scelto la spider giapponese ed hanno reso lo scorso anno il terzo anno col maggior successo di vendite della sua storia. Una storia di successi che non è seconda a nessuno e che enfatizza chiaramente che la Mazda MX-5 è un classico che non subisce il passar del tempo.

Uno dei segreti del suo successo è la coerenza nel Design che ha sempre accompagnato la Mazda MX-5 per tutta la durata della sua vita. Ed anche se i puristi, fra i suoi sostenitori, hanno rimpianto la



scomparsa dei fari a sollevamento quando il modello era stato modificato, nel 1998, tuttavia le cifre di vendita della nuova Mazda MX-5, in quel periodo, erano balzate verso l'alto. In aggiunta ai nuovi gruppi ottici, al maggior confort ed al Design più moderno, la spider, in generale, risultava equipaggiata con dotazioni migliori e di livello più elevato. L'impertinente spider era cresciuta.

Gli appassionati della spider sono sempre stati entusiasti dei nuovi impulsi che offriva la Mazda e che hanno portato ad una serie di edizioni speciali, tra le quali la più famosa è la "10° Anniversario". Tali edizioni speciali a numero limitato si sono poi evolute, di conseguenza, in oggetti di culto, per via dei loro volumi limitati.

Anche le prestazioni del motore si sono evolute nel tempo. Nella versione originale (codice interno NA), la Mazda MX-5 era spinta da un motore a quattro cilindri da 1,6 litri che sviluppava 85 kW (115 CV). Nel 1994, era stato aggiunto alla gamma un motore a quattro valvole da 1,8 litri con 96 kW (131 CV), seguito da un nuovo motore 1.6 "ricalibrato" con 66 kW (90 CV), per assicurare una adeguata differenziazione tra i due motori. Il passaggio ad una nuova versione (codice interno NB/NC), nel 1998, aveva dato origine a motori revisionati a quattro cilindri. Era quindi possibile scegliere fra un motore a quattro valvole da 1,6 litri con 81 kW (110 CV) ed un motore a quattro valvole da 1,8 litri con 103 kW (140 CV) che, in abbinamento ad un cambio a sei velocità, favorivano ancora di più il piacere automobilistico. Nel 2001 le prestazioni del motore da 1,8 litri sono poi state migliorate fino a 107 kW (146 CV) tramite la registrazione variabile delle valvole, ed è entrata ad arricchire la gamma anche la trasmissione a 6 marce, inizialmente disponibile solo per speciali versioni limitate.



Grazie alle sue prestazioni del motore ed all'elaborato telaio con sospensioni a doppio braccio oscillante trasversale sulle 4 ruote, la Mazda MX-5 si è guadagnata sin dall'inizio la reputazione di essere un'automobile estremamente maneggevole. A quel punto, per la maggior parte dei proprietari della Mazda, la velocità massima e la capacità di accelerare da zero a 100 non erano più fattori primari per l'acquisto della spider. Di colpo la velocità era diventata secondaria. Di colpo, il modo era diventato l'obiettivo, il fatto di godersi l'automobile in sé non era più qualcosa da disdegnare. Oggi è possibile affermare, senza alcun rischio di cadere in esagerazioni, che la Mazda MX-5 ha fatto riprendere i sensi ad un intero segmento ed ha ispirato molti dei suoi successori ad altri costruttori. Spesso copiata ma mai eguagliata, la Mazda MX-5 ha influenzato positivamente la consapevolezza automobilistica di un'intera generazione. E la sua storia si sta ancora scrivendo.

2. In Sintesi

Far bene subito

Il motivo per cui Mazda MX-5 è il roadster più venduto di tutti i tempi, si basa sulla sua combinazione esclusiva di design da spider classica e moderna insieme, di funzionalità intuitiva e di maneggevolezza, con prestazioni di livello superiore. Tale formula fondamentale non è cambiata negli anni, dato che continua ad offrire un'intima esperienza di guida che unisce il conducente alla propria auto sia fisicamente che emotivamente. Guidare una Mazda MX-5 non è solo entusiasmante, può anche dare assuefazione, essendo un ulteriore esempio delle innovazioni e della perizia nell'engineering della Mazda.

Nel corso degli anni tali fondamentali punti di forza sono stati perfezionati in modo che Mazda MX-5 possa continuare a trasmettere divertimento a uomini e donne in tutto il mondo, qualunque sia il loro stile di vita. È un vero e proprio mezzo di locomozione che non subisce il passar del tempo, con un'attrattiva che trascende le abituali definizioni. La più recente versione non fa eccezione. Presenta un nuovo design dei cerchi in lega da 16



pollici, nuovi materiali per i sedili in tessuto nero, un nuovo quadro strumenti centrale argentato, un frangivento riprogettato, con due nuovi altoparlanti integrati, e tre nuovi colori della carrozzeria. Tali caratteristiche vanno a perfezionare il già alto grado di comfort interno, piacevolezza di guida e linguaggio classico del design di Mazda MX-5.

Design -Modernamente classico

Da quando è comparsa sulle scene per la prima volta, Mazda MX-5 ha risvegliato le antiche memorie della spider classica, con proporzioni e stile da decappottabile, che continua a far volgere gli sguardi anche dopo quindici anni. Il suo cofano anteriore relativamente lungo e la parte posteriore corta, il profilo ribassato, il passo lungo e i grandi pneumatici si combinano per conferirle un'attrattività che non subisce il passar del tempo. Infatti, Mazda MX-5 è tutto fuorché antiquata. Alcuni elementi del design esterno sono stati perfezionati nel corso degli anni per renderla sempre più attraente da guardare ed hanno contribuito a mantenerla tradizionale ma moderna allo stesso tempo. La versione attuale presenta una carrozzeria da spider armoniosa che è chiaramente tipica di Mazda, con una grande presa d'aria, speciali gruppi ottici e una forma caratteristica del cofano. È presente un nuovo design dei cerchi in lega da 16 pollici che, abbinato a un design ribassato dei pannelli delle portiere, intensifica l'elegante sportività dell'automobile.

Interni - Accoglienti e Confortevoli

Gli interni di MX-5 non solo sono puramente da spider, ma anche puramente da Mazda, con sedili, cruscotto e consolle centrale



progettati per avvolgere il conducente in modo tale da dare la sensazione di fare veramente parte della vettura. I sedili sono avvolgenti, con un supporto laterale ottimale, e presentano nuovi materiali di rivestimento in tessuto nero per offrire sempre più confort e stile. Il quadro strumenti del conducente è sportivo e di facile lettura, mentre il quadro strumenti centrale è basso e prevede l'uso di materiale di tipo argentato per un tocco ulteriore di tecnologia. Questi interni sportivi si abbinano a livelli di funzionalità che rendono piacevole e comodo fare shopping e viaggiare, con un vano nella consolle centrale di ottime dimensioni, dotato di portabicchieri con coperchio, un cassetto portaoggetti da 6,3 litri ed un vano bagagli con una capacità di 144 litri. La qualità dell'audio a bordo, è garantita, di serie, da quattro altoparlanti, un impianto stereo antifurto e un'antenna elettrica. Alla MX-5 2004 MY sono stati aggiunti due nuovi altoparlanti integrati nel frangivento, per perfezionare la sonorità dell'impianto stereo con la capote abbassata.

Telaio - Maneggevolezza Entusiasmante

Mazda MX-5 ha l'aspetto e dà la sensazione di una spider classica, a cui poi si vanno ad aggiungere le eccezionali caratteristiche di maneggevolezza e di guidabilità, che la fanno diventare qualcosa di veramente speciale. Presenta una struttura della carrozzeria robusta ma leggera, con un motore in posizione anteriore-centrale e trazione posteriore per una distribuzione ideale del peso di 50/50 sugli assali anteriore e posteriore, e con un baricentro basso. Si vada ad aggiungere a tutto ciò un sistema delle sospensioni a doppio braccio oscillante trasversale sulle quattro ruote, messo a punto per offrire un'immediata risposta in frenata, una marcia sicura e affidabile. Lo sterzo, a pignone e cremagliera con un



attacco per il gruppo degli ingranaggi dello sterzo di tipo “ad occhiello”, è uno dei principali motivi per cui Mazda MX-5 reagisce così bene alle sollecitazioni da parte del conducente, capendo anche perché chi la possiede, in tutto il mondo, ha la sensazione di essere davvero una cosa sola con la propria automobile.

Il modello Sport da 1,8 litri è anche disponibile con una struttura di carrozzeria perfezionata ed un sistema delle sospensioni sportivo, comprendente ammortizzatori Bilstein, cerchi e pneumatici ad alte prestazioni ed un cambio manuale a sei velocità per i clienti che prediligono una guida più sportiva.

Gruppi Motopropulsori - Veloci e Divertenti da Guidare

A contribuire alle eccezionali caratteristiche di maneggevolezza della Mazda MX-5, sono presenti due motori a benzina, che offrono entrambi una risposta immediata alle sollecitazioni dell'acceleratore, insieme a potenza e coppia. I motori sono posizionati nella classica configurazione anteriore-centrale con trazione posteriore e sono abbinati a un telaio del gruppo motopropulsore tale da produrre bassa rumorosità e scarse vibrazioni della trasmissione. Di serie viene fornito un cambio manuale a cinque velocità su tutte le versioni, mentre è disponibile un cambio manuale a sei velocità per la versione Sport.

Il motore base è un quattro cilindri da 1,6 litri ed 81 kW/110 CV che è sia sportivo, sia agile. Eroga una coppia massima di 134 Nm a 5000 giri/min., arriva da 0 a 100 km/h in 9,7 secondi, per un alto grado di agilità, e presenta una velocità massima di 191 km/h. Il più grande motore a benzina da 1,8 litri è dotato di registrazione sequenziale delle valvole (S-VT) e sviluppa una potenza massima di



107 kW/146 CV a 7000 giri/min., una velocità massima di 205 km/h con il cambio manuale a cinque velocità (208 km/h con il cambio manuale a sei velocità) ed una coppia massima di 168 Nm a 5000 giri/min.

Sicurezza - Controllabilità e Robustezza

Le dotazioni di sicurezza attiva di Mazda MX-5 iniziano con un telaio che garantisce un'eccellente stabilità in rettilineo, ottima controllabilità e una sterzata esatta e precisa nelle normali condizioni di guida. Per le situazioni di emergenza, Mazda MX-5 è dotata di ABS con ripartizione elettronica della frenata, di serie su tutti i modelli. Per assicurare la miglior risposta dei freni nella distanza di arresto, sono presenti due sistemi frenanti, a seconda delle dimensioni dei cerchi. Per i modelli con cerchi da 14 o 15", avremo freni a disco anteriori ventilati da 255 mm e posteriormente freni a disco da mm 251. Per tutte le versioni con cerchi da 16", saranno invece presenti freni a disco anteriori ventilati da 270 mm e freni a disco posteriori da 276 mm. All'interno, i passeggeri sono protetti da una struttura di carrozzeria robusta e sicura, frutto del Sistema di Distribuzione ed Assorbimento dell'Energia d'Impatto della Mazda che non solo è stata rinforzata per proteggere i passeggeri dagli urti, ma presenta anche, anteriormente e posteriormente, delle zone collassabili che assorbono l'energia d'impatto, e una struttura laterale progettata per resistere alle deformazioni in caso di urto. Sono anche di serie gli air-bag stadio per i sedili del conducente e del passeggero, un sistema di disattivazione dell'air-bag laterale del passeggero, cinture di sicurezza con pretensionatori e limitatori di carico e poggiatesta integrati nei sedili.

3. Design

Classico seppur Moderno

Uno dei principali aspetti che vanno a contribuire all'attrattiva di Mazda MX-5, che non subisce il passar del tempo, è il suo design esterno. È stato migliorato man mano con piccole variazioni per mantenerlo al passo con i tempi, ma una cosa è sempre rimasta la stessa: la forma della carrozzeria da spider armoniosa, con un cofano relativamente lungo e stile da decapottabile, il che la rende un'automobile che non ci si stanca mai di guardare. Nella sua parte anteriore predominano una grande presa d'aria e gruppi ottici con vetri trasparenti senza interruzioni, ubicati in posizione relativamente elevata. Una linea di natura attenuata che sorge dai punti interni dei gruppi ottici conferisce al cofano una caratteristica forma molto armoniosa, con un leggero sbalzo al di sopra dei passaruota. Tali dettagli, abbinati all'assetto largo e ribassato, conferiscono a Mazda MX-5 una personalità da spider moderna e classica nella sua vista frontale.

È la sagoma di Mazda MX-5 a far volgere gli sguardi della gente quando passa tale spider. Presenta proporzioni classiche da spider,



con il conducente e il passeggero posizionati verso la parte posteriore del veicolo, passo lungo e pneumatici grandi. MX-5 2004 MY presenta un nuovo design dei cerchi in lega a cinque razze da 16 pollici con il logo Mazda a cinque punte proprio nel mezzo, il che intensifica la sensazione di qualità da spider dell'automobile in vista laterale. Tra le ruote, nella metà inferiore dei pannelli laterali della carrozzeria, è presente un solco che si assottiglia leggermente verso la parte posteriore. Ciò, in abbinamento ai grandi gruppi ottici posteriori ed al paraurti posteriore scolpito, va ad aggiungere vigore e stabilità alla personalità sportiva di Mazda MX-5.

La capote in tessuto di Mazda MX-5 ha imposto una regola alle spider che si sono susseguite a essa, per la facilità di funzionamento e la protezione dalle intemperie. Si sgancia su ciascun lato del parabrezza, all'interno dell'abitacolo, si piega facilmente nello spazio dietro i sedili senza dover chiudere o aprire il lunotto posteriore e la sua copertura a scatto può essere agganciata in un breve lasso di tempo. Il lunotto posteriore è di vetro riscaldabile, che si sbrina rapidamente e non è destinato a rigarsi nel tempo, un'eventualità che potrebbe andare a ridurre la visuale posteriore verso l'esterno attraverso un lunotto di plastica. Come optional, viene offerta un Hard-top in lamina leggera di composito stampato con lunotto posteriore fisso in vetro, che trasforma Mazda MX-5 in una coupé sportiva dall'aspetto accattivante.

4. Interni

Accoglienti e Confortevoli

Gli interni di MX-5 sono stati progettati per avvolgere il conducente e per focalizzare ogni singolo movimento dell'automobile sul pilota. I suoi strumenti, i sedili, la consolle centrale e le imbottiture delle porte comunicano una sensazione di qualità abbinata alla funzionalità. La MX-5 2004MY presenta un quadro strumenti centrale basso, che è un elemento chiave per creare uno spazio interno opportunamente compattato, con un nuovo Design argentato che va ad aggiungere un tocco caratteristico di eleganza al cruscotto nel suo insieme. Una ghiera dall'aspetto cromato circonda l'indicatore di velocità e il contagiri, che sono bianchi, per un tocco di sportività. Di notte, l'illuminazione di colore ambrato degli indicatori, dell'impianto stereo e dei comandi dell'aria condizionata, opzionale, va ad aumentare la sensazione di sportività, di qualità e di visibilità.

I sedili svolgono un ruolo molto importante nel creare la sensazione, per il conducente, di essere una cosa sola con l'automobile; la MX-5 2004 MY presenta nuovi materiali dei sedili in tessuto nero, per maggiore confort e stile. I sedili stessi offrono un



eccellente supporto laterale, ottimizzato nella sua rigidità, per i telai ai lati dei cuscini di seduta. Gli schienali dei sedili sono larghi nella zona delle spalle ed il supporto lombare è fornito da molle a S inserite negli schienali stessi. Ciò trasforma ogni singolo movimento che fa l'automobile in un'esperienza tattile che è sia entusiasmante che confortevole. Per il conducente, ciò significa migliore controllo e maggiore entusiasmo.

MX-5 non è solo il divertimento di guidare una decappottabile. È un roadster molto pratico, perfettamente in grado di soddisfare le esigenze dei clienti, fra i viaggi da pendolare e lo shopping. Il vano nella consolle centrale è sufficientemente grande da poter contenere fino a 6 CD. È dotato di portabicchieri con coperchio e di un posacenere, anch'esso con coperchio. Per i non-fumatori, il posacenere può essere rimosso, andando a creare uno spazio che può essere utilizzato per riporvi piccoli oggetti. Quando l'automobile non è in movimento, tale spazio può anche essere utilizzato come portabicchieri. Il cassetto portaoggetti è grande per appartenere ad una piccola spider, con una capacità di 6,3 litri. Dietro ai passeggeri si trova un vano bagagli da 144 litri, con spazio a sufficienza per contenere le valigie di due persone.

L'impianto stereo di Mazda MX-5 offre diversi kit audio che possono essere aggiunti all'impianto base o sostituiti ad esso senza andarne a variare il design superficiale. Un'autoradio AM/FM e due altoparlanti sulle porte, due tweeter ed un'antenna elettrica costituiscono l'impianto stereo di serie. La MX-5 2004 MY adesso comprende due nuovi altoparlanti ubicati nel frangivento, posizionati direttamente dietro al conducente e al passeggero, il che offre una migliore sonorità dell'impianto stereo anche viaggiando con la capote abbassata.



Il frangivento è ubicato sul ripiano dietro i sedili (non per il modello 1,6 litri base). In un'automobile decapottabile a due posti, una porzione dell'aria che passa sopra e intorno ai passeggeri torna ad infilarsi nel vano inferiore, creando il cosiddetto riflusso d'aria. Il frangivento di Mazda MX-5 previene tale riflusso e la conseguente turbolenza. La forma e l'altezza del pannello sono state progettate in modo da non impedire la visuale posteriore, ed esso può essere ripiegato quando non viene utilizzato.



5. Telaio

Maneggevolezza Entusiasmante

Due attributi costituiscono la base per le eccezionali caratteristiche di maneggevolezza e di sterzata di Mazda MX-5: una struttura della carrozzeria robusta ma leggera che resiste alle sollecitazioni torsionali e flessionali, e un posizionamento anteriore-centrale del motore con trazione posteriore, che offre una distribuzione ideale del peso di 50/50 sugli assali anteriore e posteriore, un baricentro basso e un momento di imbardata fortemente ridotto. Se aggiungiamo a tutto ciò un sistema delle sospensioni a doppio braccio oscillante trasversale sulle quattro ruote, messo a punto per offrire un equilibrio stabile di notevole risposta di sterzata ed una marcia composta ed affidabile, otterremo uno dei principali motivi per cui è una vera gioia guidare Mazda MX-5.

Struttura della carrozzeria

Vari rinforzi della carrozzeria garantiscono che la Mazda MX-5 possa resistere alle sollecitazioni torsionali e flessionali, ivi compresi i longheroni laterali interni a grande sezione trasversale,

anteriormente e posteriormente, uno spesso telaio del pianale posteriore e piastre nodali del tunnel di tipo a bordo profondo. Tali perfezionamenti contribuiscono all'eccezionale stabilità in rettilineo, all'ottima controllabilità, e ad una sterzata esatta e precisa.

Sospensioni di serie

Immutato sin dalla MX-5 originale, il sistema delle sospensioni di Mazda MX-5 è di tipo a doppio braccio oscillante trasversale sulle quattro ruote, che offre un'eccezionale combinazione di risposta in frenata e una sensazione di affidabilità e di controllo stando al volante. I doppi bracci oscillanti trasversali nella parte anteriore sono costituiti da bracci superiori ad A e da bracci inferiori a L, con una grande base di supporto. Una barra antirollio è di serie nelle sospensioni anteriori ed è montata sui bracci inferiori ad A mediante connessioni unite tramite giunti sferici, il che contribuisce ad un minore rollio del veicolo e va a incrementare la sensazione di controllo. I cuscinetti di gomma del braccio delle sospensioni sono stati ottimizzati per offrire una elevata rigidità laterale, per una maneggevolezza precisa, pur garantendo una sufficiente cedevolezza longitudinale, per una qualità di marcia ottimale. Gli ammortizzatori a doppia azione, riempiti di gas, e le molle con supporti superiori separati eliminano le interferenze fra le forze di reazione di tali due componenti. Ciò consente all'ammortizzatore di funzionare con molta efficienza a velocità estremamente basse del pistone e contribuisce alle eccezionali caratteristiche di maneggevolezza lineare.

Le sospensioni anteriori sono montate su di un robusto sottotelaio anteriore che è unito alla scocca della carrozzeria in otto punti.

Una robusta traversa è imperniata al sottotelaio anteriore in quattro punti di fissaggio, il che non solo rinforza le sospensioni anteriori, ma anche l'intera struttura anteriore della carrozzeria.

Le sospensioni posteriori presentano un braccio superiore in acciaio, nella tipica forma ad A, mentre il braccio inferiore ha una forma ad H con una più larga base di supporto della piastra portante del mozzo che offre un posizionamento assiale preciso. Il braccio inferiore è saldato a un resistente braccio a sezione scatolare che offre un'elevata rigidità laterale, e una solida barra antirollio è unita ai bracci inferiori tramite connessioni imperniate. Proprio come nella parte anteriore, le sospensioni posteriori sono montate su di un rigido sottotelaio posteriore rinforzato da una traversa aggiuntiva, mentre sono stati utilizzati cuscinetti con flangie in acciaio per i perni laterali del sottotelaio. Sono anche stati usati ammortizzatori a doppia azione, riempiti di gas, e molle con supporti superiori separati. I sistemi delle sospensioni, sia anteriormente che posteriormente, sono stati dotati di stabilizzatori d'urto con un tasso di molleggio/ammortizzazione progressivo che contribuisce ulteriormente all'eccellente confort di guida, alla maneggevolezza e alla tenuta di strada.

Le sospensioni posteriori incorporano anche una geometria di controllo della divergenza. I perni laterali delle ruote sui bracci inferiori sono dotati di cuscinetti di gomma con tassi di elasticità differenti. Il perno posteriore presenta un cuscinetto di gomma più rigido nella parte frontale. Quando vengono sottoposti a sollecitazioni laterali, i cuscinetti anteriori si deformano di più di quelli posteriori, dando luogo ad una piccola quantità di convergenza di stabilizzazione delle ruote, il che migliora la controllabilità nell'affrontare curve strette e nei rapidi cambi di corsia.



Sospensioni della 1,8 litri Sport

Il modello Sport da 1,8 litri, presenta un sistema delle sospensioni e una struttura della carrozzeria di livello superiore, per i clienti che prediligono una guida più sportiva, pur non desiderando maggiorazioni dei costi dovute al possedere e al dover gestire un motore di maggiore potenza. Il sistema comprende una barra della torretta delle sospensioni anteriori che è stata rinforzata all'estremità della torretta delle sospensioni, ammortizzatori Bilstein con una configurazione speciale delle sospensioni, cerchi in lega da 16 pollici e pneumatici da 16 pollici con prestazioni elevate. La struttura della carrozzeria presenta piastre nodali angolari, aggiunte alla paratia posteriore, oltre ad una traversa trasversale sotto il pianale e una traversa a tunnel dietro di essa. La traversa trasversale presenta una forma ottimizzata per consentire di rinforzare l'automobile senza dover aggiungere una quantità significativa di peso. Con tali perfezionamenti sportivi da spider per una migliore tenuta di strada, risposta di sterzata e controllabilità, e con un cambio manuale da sei velocità, la versione Sport da 1,8 litri si adatta perfettamente a soddisfare le esigenze delle abitudini di guida più sportive.

Freni

MX-5 è stata apprezzata a lungo per lo stabile controllo e le eccellenti prestazioni del suo impianto frenante. L'ABS con ripartizione elettronica della frenata è di serie su tutti i modelli. Per le vetture che montano cerchi da 16" sono presenti freni a disco anteriori ventilati da 270 mm e freni a disco posteriori da 276 mm. Per le versioni con cerchi da 14 o 15" avremo anteriormente freni a disco ventilati da 255 mm e posteriormente freni a disco da 251 mm.

Sterzo

Mazda MX-5 è equipaggiata con un preciso impianto sterzante servoassistito a pignone e cremagliera. Il gruppo degli ingranaggi dello sterzo è collegato alla traversa del sottotelaio delle sospensioni anteriori tramite un supporto definito di tipo “ad occhiello”. L’occhiello è stato sottoposto a lavorazione meccanica per potersi adattare al gruppo degli ingranaggi ed è imperniato sul sottotelaio tramite cuscinetti di gomma con flangie in acciaio. Tale sistema garantisce un posizionamento preciso del gruppo degli ingranaggi dello sterzo e migliora la risposta di sterzata. Il piantone dello sterzo è stato rinforzato per ridurre al minimo la trasmissione di vibrazioni ad alte velocità del veicolo, mentre un accoppiamento rigido in gomma per l’albero intermedio offre una migliore sensazione di sterzata.

6. Gruppi Motopropulsori

Veloci e Divertenti da Guidare

A contribuire alle eccezionali caratteristiche di maneggevolezza di Mazda MX-5, sono presenti due motori a benzina, che offrono entrambi una risposta immediata alle sollecitazioni dell'acceleratore, insieme a potenza e coppia. I motori sono ubicati nella classica configurazione anteriore-centrale, a trazione posteriore, delle automobili sportive e sono abbinati a un telaio del gruppo motopropulsore tale da emettere bassa rumorosità e scarse vibrazioni della trasmissione. Di serie, è presente un cambio manuale a cinque velocità su tutte le versioni, mentre un cambio manuale a sei velocità è disponibile per la versione Sport.

Il motore base è un quattro cilindri da 1,6 litri ed 81 kW/110 CV, che è sia sportivo, sia agile. Erega una coppia massima di 134 Nm a 5000 giri/min., giunge da 0 a 100 km/h in 9,7 secondi per un alto grado di agilità, e presenta una velocità massima di 191 km/h. Non è solo agile e veloce, ma anche relativamente economico e con basse emissioni. Mazda MX-5 equipaggiata con tale motore consuma 7,8 litri di benzina ogni 100 km, producendo 188 g/km

di CO₂, il che la rende una spider che è sia divertente da guidare, sia pienamente gestibile.

Il motore più grande, da 1,8 litri, è dotato di registrazione sequenziale delle valvole (S-VT), che offre prestazioni del motore dalla risposta ottimale sia a bassi che ad alti regimi di velocità, andando a completare le eccezionali caratteristiche del motore. Il motore, inoltre, presenta una forma dei pistoni ottimizzata per una maggiore efficienza in combustione ed un rapporto di compressione relativamente elevato. Per una vigorosa coppia a media velocità, il motore a benzina da 1,8 litri è dotato di un lungo bocchettone del collettore di scarico. Ne risulta una potenza massima di 107 kW/146 CV a 7000 giri/min. ed una velocità massima di 205 km/h con il cambio manuale a cinque velocità (208 km/h con il cambio manuale a sei velocità) ed una coppia massima di 168 Nm a 5000 giri/min. Presenta anche costi di funzionamento relativamente bassi, dato che consuma 8,7 litri di benzina ogni 100 km (8,9 ogni 100 km per il cambio a sei velocità) e produce 210 g/km di CO₂ con il cambio manuale a cinque velocità (215 g/km con il cambio a sei velocità).

Telaio del Gruppo Motopropulsore (PPF)

Mazda MX-5 presenta un telaio del gruppo motopropulsore a sezione aperta, con travatura in alluminio, che unisce il gruppo motore e il gruppo trasmissione/staffe di supporto, andando a formare un gruppo motopropulsore integrato. È stato progettato per essere sia robusto, sia leggero, e riduce fortemente la flessione del gruppo motore-trasmissione-ponte durante l'accelerazione e la decelerazione, ne consegue quindi una trasmissione diretta della potenza del motore alle ruote di trazione ed una migliore sensazione di guida.



Cambio manuale a 5 velocità, di serie/Cambio manuale Sport a sei velocità

Il cambio a cinque velocità, di serie, è di tipo a due alberi con sincronizzatori su tutte le marce. I diametri dei coni dei sincronizzatori della prima e della seconda velocità sono stati progettati per garantire un cambio marce preciso, in tali marce di spunto e di accelerazione, e per aumentare la capacità di coppia della scatola del cambio. I cuscinetti delle leve di controllo e di innesto sono rivestiti con Teflon a basso attrito per un azionamento ancora più armonioso del cambio marce. Il modello Sport da 1,8 litri presenta un cambio a sei velocità con un differenziale a scorrimento limitato che offre la massima potenza, indipendentemente, sia alla ruota destra che alla sinistra, andando ad aumentare al massimo le prestazioni del motore per un'eccezionale accelerazione ed una marcia ottimale ad alte velocità.

A large, faint, light gray watermark of the Mazda logo is centered in the background of the page, behind the main text block.

mazda

7. Sicurezza

Controllabilità e Robustezza

La Mazda MX5 abbina a tutte le dotazioni di sicurezza proprie di una roadster moderna ed al passo con i tempi, anche la classificazione "4 stelle" NCAP. In condizioni normali di guida offre una notevole stabilità in rettilineo, ottima controllabilità e una sterzata esatta e precisa. Ma se si verifica una situazione di emergenza, tutti i modelli da 1,8 litri e 1,6 litri con cerchi da 16 pollici sono equipaggiati con grandi freni a disco anteriori ventilati da 270 mm (da 255 mm per i modelli da 1,6 litri con cerchi da 14 e 15 pollici) e dischi rigidi posteriori da 276 mm (251 mm per i modelli da 1,6 litri con cerchi da 14 e 15 pollici) per eccellenti distanze di arresto e risposta in frenata. L'ABS è di serie su tutti i modelli ed è dotato di ripartizione elettronica della frenata, che regola automaticamente la forza frenante, anteriormente e posteriormente, in funzione del carico. Ciò offre maggiore stabilità quando si frena su superfici sdruciolevoli, per una migliore capacità di evitare le emergenze.

La sicurezza passiva di Mazda MX-5 inizia con una carrozzeria robusta e sicura, frutto del Sistema Avanzato di Distribuzione ed



Assorbimento dell'Energia d'Impatto della Mazda. Non solo è stata rinforzata per proteggere i passeggeri dagli urti, ma presenta anche, anteriormente e posteriormente, delle zone collassabili che assorbono in modo efficiente l'energia d'impatto. La struttura anteriore della carrozzeria è dotata di una traversa interna aggiuntiva dentro ciascun longherone longitudinale anteriore, e di una robusta traversa anteriore. Il telaio anteriore presenta alle proprie estremità le cosiddette "scatole d'urto", che consentono al sottotelaio di scorrere all'indietro e di assorbire meglio l'energia d'impatto in caso di urto frontale.

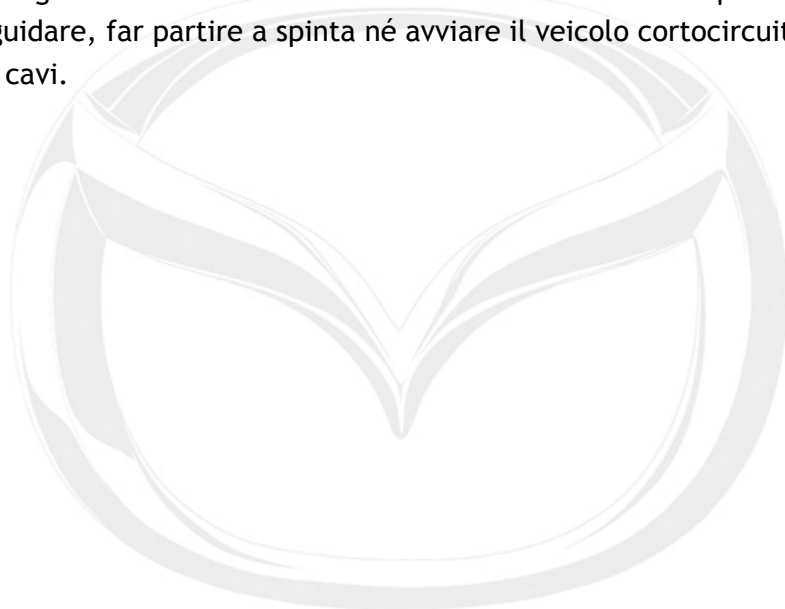
Sulla struttura laterale, le porte presentano cerniere e zone delle serrature notevolmente rinforzate, pannelli interni di rinforzo e barre antintrusione tubolari sulla linea di cintura ed a mezza altezza. Si vada ad aggiungere a tutto ciò una maggiore sovrapposizione fra le porte ed i longheroni laterali, e si ottiene una struttura laterale della carrozzeria in grado di resistere alle deformazioni. La carrozzeria posteriore presenta una struttura del telaio longitudinale progettata per deformarsi progressivamente in caso di impatto e per fornire sicurezza ai passeggeri in caso di urto posteriore.

All'interno dell'abitacolo sono presenti, di serie, air-bag per il sedile del conducente e del passeggero, un sistema di disattivazione dell'air-bag laterale del passeggero, cinture di sicurezza con pretensionatori e limitatori di carico e poggiatesta integrati nei sedili.

Ovviamente, Mazda MX-5 offre quanto esiste di più avanzato in materia di protezione antifurto, ivi compreso un sistema "immobilizer" con un risponditore ad identificazione incorporato



nella chiave. Essendo in grado di inviare più di un miliardo di combinazioni di segnali di identificazione, il risponditore invia un segnale di identificazione al sistema di sicurezza del veicolo. Se il segnale di identificazione è diverso dall'identificazione impostata nel sistema di sicurezza, gli impianti del motore come quello di accensione, del carburante e del motorino di avviamento vengono disattivati ed in tal modo un ladro d'auto non può guidare, far partire a spinta né avviare il veicolo cortocircuitando i cavi.



8. Dati Tecnici

Mazda MX-5

2004 MY



mazda

MAZDA MX-5 2004 MY
Benzina da 1,6 litri Benzina da 1,8 litri

Tipo		DOHC a 4 cilindri in linea e 4 valvole per cilindro	DOHC a 4 cilindri in linea e 4 valvole per cilindro
Cilindrata	cm ³	1.598	1.840
Alesaggio x corsa	mm	78,0 x 83,6	83,0 x 85,0
Alimentazione carburante		Multi-point	Multi-point
Rapporto di compressione		9,4 : 1	10,0 : 1
Sistema di accensione		Accensione elettrica singola (SEI)	Accensione elettrica singola (SEI)
Sistema di controllo delle emissioni		Convertitore catalitico a 3 vie	Convertitore catalitico a 3 vie
Potenza massima		Manuale a 5 velocità	Manuale a 5 velocità / Manuale a 6 velocità*
	kW	81 a 6500	107 a 7000 / 107 a 7000
	CV	110 a 6500	146 a 7000 / 146 a 7000
Coppia massima	Nm	134 a 5000	168 a 5000 / 168 a 5000
Capacità del serbatoio del carburante	l	50	50
Batteria / Motorino d'avviamento		46A24L / 12V 1,0 kW	46A24L / 12V 1,0 kW

Cambi

Gruppo motore - trasmissione - ponte	Manuale a 5 velocità	Manuale a 5 velocità / Manuale a 6 velocità*
Rapporti di trasmissione		
1 ^a	3,136	3,136 / 3,760
2 ^a	1,888	1,888 / 2,269
3 ^a	1,330	1,330 / 1,645
4 ^a	1,000	1,000 / 1,257
5 ^a	0,814	0,814 / 1,000
6 ^a	-	- / 0,843
Retromarcia	3,758	3,758 / 3,564
Rapporto coppia al ponte	4,100	4,100 / 3,636

*Disponibile solo con la versione Sport da 1,8 litri

MAZDA MX-5 2004 MY
Benzina da 1,6 litri Benzina da 1,8 litri

Sospensioni		Di serie	Di serie / Sport*
Anteriori		Indipendenti	Indipendenti
		a doppio braccio oscillante trasversale	a doppio braccio oscillante trasversale
Posteriori		Indipendenti	Indipendenti
		a doppio braccio oscillante trasversale	a doppio braccio oscillante trasversale
Ammortizzatori anteriori		Telescopici	Telescopici
		a doppia azione, riempiti di gas	a doppia azione, riempiti di gas / Bilstein
Ammortizzatori posteriori		Telescopici	Telescopici
		a doppia azione, riempiti di gas	a doppia azione, riempiti di gas / Bilstein
Dimensioni cerchi		14 x 5 1/2 JJ	15 x 6 JJ / 16 x 6 1/2 JJ
Dimensioni pneumatici		185/60 R 14	195/50 R 15 / 205/45 R 16
Sterzo			
Tipo		Servosterzo idraulico a cremagliera e pignone	Servosterzo idraulico a cremagliera e pignone
Capacità di sterzata (fra estremi)		2,65	2,65
Angolo di sterzata (fra bordi stradali)	m	9,2	9,2
Freni			
Anteriori tipo		A disco ventilati	A disco ventilati
Posteriori tipo		A disco rigido	A disco rigido
Diametro anteriori	mm	255 / 270**	255 / 270**
Diametro posteriori	mm	251 / 276**	251 / 276**

*Disponibile solo con la versione Sport da 1,8 litri

**Solo con cerchi da 16"



MAZDA MX-5 2004 MY

Benzina da 1,6 litri Benzina da 1,8 litri

Prestazioni		Manuale a 5 velocità	Manuale a 5 velocità / Manuale a 6 velocità*
Velocità massima	km/h	191	205 / 208
Accelerazione	0-100 km/h	9,7	8,5 / 8,4

Consumi		Senza piombo da 95 RON come minimo	Senza piombo da 95 RON come minimo
Tipo di carburante			
Percorso urbano**	l/100km	10,2	11,4 / 11,9
Percorso extraurbano**	l/100km	6,4	7,1 / 7,2
Percorso misto**	l/100km	7,8	8,7 / 8,9
Emissioni di CO ₂ (Percorso misto)	g/km	188	210 / 215
Tasso di emissioni		A norma Euro III	A norma Euro III

Pesi			
Peso minimo in ordine di marcia***	kg	1035	1065 / 1100
Massa totale consentita	kg	1250	1305 / 1315
Carico ammesso sull'avantreno	kg	615	655 / 655
Carico ammesso sul retrotreno	kg	660	665 / 665

Dimensioni		Struttura	Struttura
Tipo di carrozzeria		monoscocca decappottabile	monoscocca decappottabile
Porte		2	2
Sedili		Anteriori di tipo sportivo	Anteriori di tipo sportivo

*Disponibile solo con la versione Sport da 1,8 litri

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

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



MAZDA MX-5 2004 MY

Benzina da 1,6 litri Benzina da 1,8 litri

Dimensioni

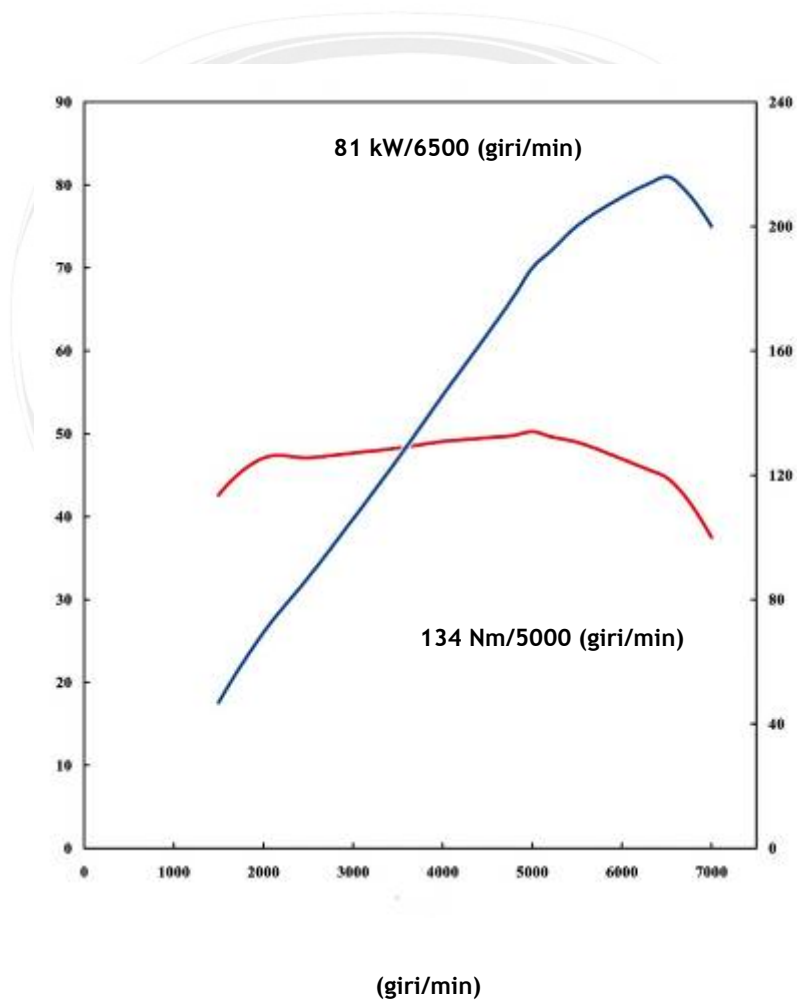
Esterne

Lunghezza totale	mm	3975	3975
Larghezza totale	mm	1680	1680
Altezza totale	mm	1225	1225
Passo	mm	2265	2265
Carreggiata anteriore	mm	Cerchi in acciaio: 1405	Cerchi in lega: 1415
Carreggiata posteriore	mm	Cerchi in acciaio: 1430	Cerchi in lega: 1440

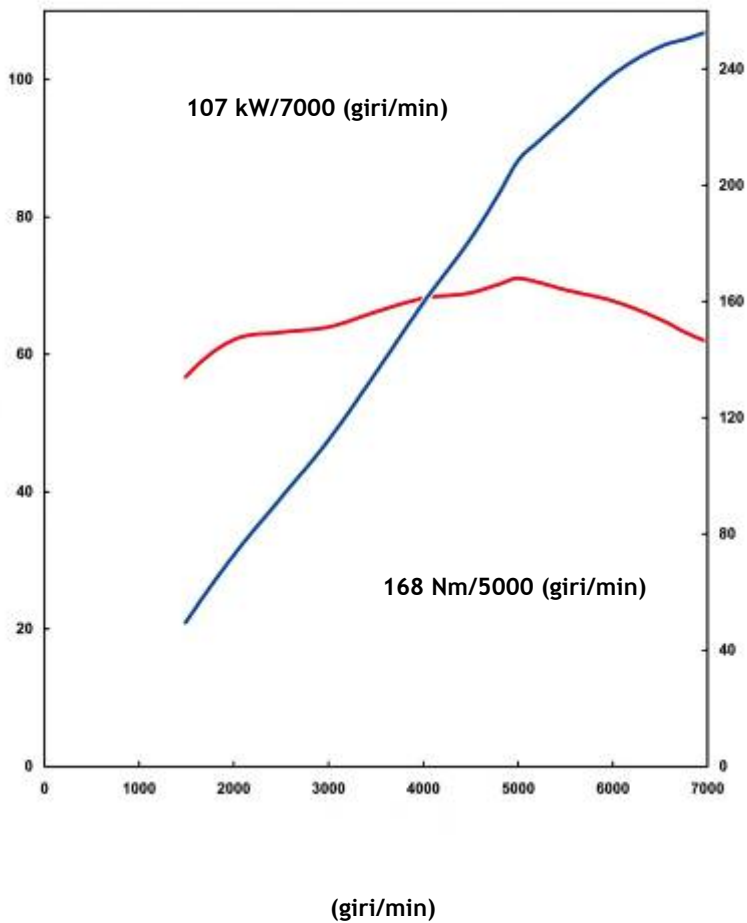
Interne

Spazio per la testa	mm	942	942
Spazio per le spalle	mm	1262	1262
Spazio per le gambe	mm	1086	1086
Volume del bagagliaio	L/VDA	144	144

MX-5 1,6 l: Potenza e Coppia



MX-5 1,8 l: Potenza e Coppia



9. Informazioni di Mercato



Mazda MX-5 - TOTALE IMMATRICOLAZIONI PER PAESE

	Europa	Nord America	Japan	Australien*	Totale	F/L = Face Lift	
1989	4	25.879	9.304	-	35.187		424.350
1990	10.015	39.850	25.226	1.455	76.546		
1991	14.134	34.196	22.592	698	71.620		
1992	8.018	27.241	18.779	499	54.537		
1993	5.711	23.089	16.695	453	45.948		
1994	5.338	22.573	10.829	404	39.144	F/L	
1995	7.607	21.108	7.170	197	36.082		
1996	9.575	18.966	4.411	241	33.193		
1997	10.538	17.812	3.537	206	32.093		
1998	16.652	20.890	10.173	1.310	49.025	F/L	
1999	21.269	18.936	4.951	1.354	46.510		252.553
2000	18.468	19.613	4.644	1.038	43.763		
2001	15.482	19.028	4.211	924	39.645	F/L	
2002	19.226	16.852	2.934	698	39.710		
2003	18.762	13.078	1.520	540	33.900		
TOTAL	180.799	339.111	146.976	10.017	676.903		

* include volumi di mercati minori (Asia&Africa) dal '99

Mazda MX-5 - IMMATRICOLAZIONI EUROPEE PER PAESE

Country	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	Totale
Austria		740	838	266	115	77	184	139	161	162	227	257	298	431	331	4.226
Belgium		308	658	308	156	77	162	181	162	221	317	274	153	153	120	3.250
Czech Republic					3	82	58	28	22	24	23	17	21	8	12	298
Denmark		77	20	11	3	12	3	3	139	78	82	36	32	16	16	528
Finland		23	8	5		2		2	1	3	2	1	6	4	3	60
France		206	891	275	153	65	138	204	389	562	881	714	418	488	432	5.816
Germany	4	4.728	7.172	4.579	3.489	3.151	3.628	3.652	2.902	6.519	9.285	8.440	6.839	7.477	6.130	77.995
Greece		174	223	68	28	28	27	143	162	277	383	418	366	253	261	2.783
Hungary							1		1	8	4	2	87	52	23	178
Ireland		30	27	8	7	6	11	10	43	56	86	84	62	37	34	501
Italy		440	591	403	284	212	520	736	733	933	1.358	1.104	1.404	1.267	1.119	11.104
Luxembourg		62	131	44	26	11	19	20	18	30	51	39	33	34	33	551
Netherlands		147	356	141	93	82	81	100	107	187	225	131	80	86	64	1.880
Norway		51	24	5	2	1		52	38	40	31	35	25	16	6	326
Portugal		33	85	99	51	20	7	37	43	144	284	290	214	233	120	1.660
Spain			42	141	49	30	36	79	185	398	638	558	844	835	542	4.377
Sweden		228	386	81	21	7			80	108	96	125	114	109	82	1.437
Switzerland		696	745	412	281	225	237	334	396	595	885	744	766	565	337	7.218
United Kingdom		2.246	1.986	1.017	910	1.250	2.495	3.855	4.956	6.307	6.411	5.199	3.720	7.162	9.097	56.611
Totale Europe	4	10.015	14.134	8.018	5.711	5.338	7.607	9.575	10.538	16.652	21.269	18.468	15.482	19.226	18.762	180.799

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	Rainer Isola
Telephone		Fax	E-mail
+43-463-3888-223		+43-463-3888-62	isola@mazda.at
Belarus		Holpy Auto	Sergey Khorolski
Telephone		Fax	E-mail
+375-172-13 45 14		+375-172-864 514	Sergey_Khorolsky@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	starmotors@mobikom.com
Canary Islands ¹		Grupo Flick	Pedro Bravo de Laguna
Telephone		Fax	E-mail
+34 922 31 59 16		+34 922 26 54 53	pbravo@grupoflick.com
Croatia		Mazda Motor Croatia	Renata Jagetic
Telephone		Fax	E-mail
+385 16060258		+385 1 6040 746	jagetic@mazda.hr
Czech Republic ²		Auto Palace Praha, k.s.	Ivana Zimova
Telephone		Fax	E-mail
+420-26728 6313		+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		Fa. Johannes Berg	Johannes Berg
Telephone		Fax	E-mail
+29-831-35 35		+29-831-77 35	johsberg@post.olivant.fo

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

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