



NUEVO
MAZDA2
DOSIER DE PRENSA





1.	NUEVO MAZDA2 De un vistazo	4 - 17
2.	INTRODUCCIÓN Un pequeño muy serio	18 - 21
3.	EXTERIOR Un urbano nada convencional	22 - 27
4.	INTERIOR Libertad de movimiento	28 - 37
5.	CONECTIVIDAD, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO A otro nivel	38 - 41
6.	CADENAS CINEMÁTICAS Prestaciones y bajo consumo	42 - 53
7.	CHASIS Y CARROCERÍA Equilibrio excepcional	54 - 59
8.	SEGURIDAD Centrado en las personas	60 - 65
9.	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Nuevo Mazda2	66 - 77
10.	CONTACTOS Mazda Motor Europe	78 - 81



1 **NUEVO** **Mazda2** *DE UN VISTAZO*

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

- Unas dimensiones compactas, rebosantes de Zoom-Zoom sostenible, en la mejor combinación de prestaciones, seguridad y eficiencia de toda la historia del Mazda2.
- Un diseño ligero muy avanzado, que conecta la forma y la funcionalidad con el equipamiento tecnológicamente más sofisticado, en el que destaca:
 - MZD Connect, el sistema de conectividad de a bordo de Mazda, seguro y fácil de manejar (de serie a partir del acabado Style+).
 - Una interfaz hombre-máquina (HMI) muy evolucionada, optimizada para el interior del Mazda2.
 - Sistema de corte de ralentí i-stop de serie; también se encuentra disponible el exclusivo freno regenerativo i-ELOOP (solo disponible en la versión 1.5 l. SKYACTIV-G 115 CV).
- Es la apuesta de Mazda para el segmento B, que representa el 22% de las ventas totales de turismos en Europa y en el que existe una gran competencia.
- Lanzamiento de la versión 5 puertas previsto en Europa para finales de febrero.

EXTERIOR

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

- Llamam la atención la parrilla en forma de ala de Mazda y los grupos ópticos que recuerdan a los ojos de un felino, heredados de otros modelos de Mazda con diseño KODO. Se percibe inmediatamente su solidez, sus líneas musculosas y el habitáculo desplazado hacia atrás.
- Una mayor distancia entre ejes, con voladizos más cortos, permite dejar más espacio para los ocupantes y para el motor, además de mejorar la estabilidad y la seguridad pasiva.
- Se sale del estilo imperante en el segmento B, con unos pilares A que se han desplazado 80 mm hacia atrás manteniendo prácticamente inalterada la altura total. Igualmente, supera otras limitaciones de diseño propias de este tipo de vehículos.
- Es el primer modelo de Mazda que incorpora unos grupos ópticos delanteros led integrales con cuatro lámparas que dan continuidad al diseño de la parrilla en forma de ala. Un diseño que se complementa a la perfección con unos grupos ópticos traseros en forma de U.
 - Ofrece una mejor visión nocturna, especialmente en combinación con el sistema de control de luces de largo alcance (HBC) (acabado Luxury con Pack Safety).
- Diez colores de carrocería, entre los que destacan dos totalmente nuevos: Dynamic Blue (deportivo) y Smoky Rose (elegante).
- Disponible con llantas de aleación de 15 y 16 pulgadas (disponible en acabados Style+ y Luxury con Pack Luxury, respectivamente) o con llantas de acero de 15 pulgadas (acabado Pulse).





INTERIOR

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

■ Más espacioso:

- Más espacio para los hombros en los asientos delanteros y con una consola central más ancha; además, más hueco para las rodillas y las piernas en las plazas traseras.
- Numerosos ajustes del asiento del conductor, en combinación con un volante regulable en profundidad y en altura, permiten a cualquier conductor encontrar su posición ideal.
- Entrar y salir del coche resulta más fácil que nunca, incluso en aparcamientos estrechos.

- Los pilares A y los retrovisores exteriores han sido reubicados para mejorar la visión delantera y ampliar el ángulo de visión del conductor.
- Mayor coherencia y claridad en la disposición de los controles: facilita el manejo y aumenta la sensación de confianza.
- Acogedor diseño *Jinba Ittai* de los asientos, con respaldos más altos, mayor sujeción y materiales especiales encargados de absorber las vibraciones.

- Elementos de diseño interior y acabados de alta calidad con los que Mazda ha buscado crear una nueva cota de referencia en el segmento, insistiendo en la sensación de calidad del habitáculo.
- Pensando en el cliente, el nuevo Mazda2 ofrece cinco tipos de tapicería (incluido un interior en cuero blanco), para un look más personalizado.
- Maletero llamativamente versátil, gracias a un acceso mejorado y a novedosas mejoras en la apertura del portón.



CONECTIVIDAD, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO

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

■ El habitáculo, claramente dividido en dos zonas, sitúa al conductor en el punto focal del habitáculo, al tiempo que ofrece un entorno seguro y confortable a los pasajeros:

- Interfaz hombre-máquina (HMI) mejorada, concebida para una interacción extremadamente segura.
- Todos los controles y datos relacionados con la conducción facilitan reacciones rápidas y precisas, con movimientos mínimos de ojos y brazos.
- La pantalla Head Up Display (Luxury con Pack SEGURIDAD) –toda una novedad en el segmento– presenta los datos de conducción más importantes en tiempo real, directamente en el campo de visión frontal del conductor. El resto de la información aparece en el cuadro de instrumentos, que tiene un nuevo diseño deportivo.

- La pantalla de 7 pulgadas (Style+), situada sobre el salpicadero (con funcionalidad de información y entretenimiento), se maneja desde el mando HMI de la consola o mediante control por voz o táctil.

■ Los ocupantes pueden estar conectados al exterior en todo momento con MZD Connect (Style+), el sistema de conectividad de a bordo de Mazda, compatible con teléfonos iPhone y Android, que proporciona acceso a una gran variedad de contenidos móviles gratuitos en la nube a través de Aha:

- Ofrece decenas de miles de emisoras y servicios personalizados basados en la ubicación, aparte de actualizaciones de Twitter y Facebook.
- Incluye un software de navegación que puede utilizar la funcionalidad de red de un smartphone para buscar y localizar destinos potenciales*.

- Da acceso a aplicaciones de Mazda tales como Eco-display, recordatorios de revisiones y alertas. Asimismo, ayuda a los conductores a llevar un seguimiento del consumo de combustible.

- Puede manejarse mediante el mando HMI o mediante control por voz.

- También es compatible con reproductores de iPod, MP3 y CD, radio terrestre, SMS y funciones de lectura.

■ El nuevo sistema de navegación ofrece cálculos de rutas más precisos, funciones de búsqueda de destinos y opciones de visualización, además de tres años de actualizaciones bianuales gratuitas y soporte de audio en hasta 19 idiomas y de texto en 26.

■ Climatizador más efectivo y eficiente (Style+ Confort).

■ Sensores de aparcamiento traseros (Style+ Confort).





CADENAS CINEMÁTICAS

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

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

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

Entrega:

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

Consumo de combustible y emisiones de CO₂*:

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

Normativa de emisiones: Euro 6

Motores de gasolina de inyección directa **1.5 I. SKYACTIV-G** con la cilindrada adecuada. Características:

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

- Tres versiones disponibles, entre ellas una versión de acceso con relación de compresión 12:1 y sistema de escape 4-1.

SKYACTIV-G 1.5 (115 CV)

Entrega:

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

Consumo de combustible y emisiones de CO₂*:

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

Normativa de emisiones: Euro 6

SKYACTIV-G 1.5 (90 CV)

Entrega:

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

Consumo de combustible y emisiones de CO₂*:

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

Normativa de emisiones: Euro 6

SKYACTIV-G 1.5 (75 CV)

Entrega:

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

Consumo de combustible y emisiones de CO₂*:

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

Normativa de emisiones: Euro 6

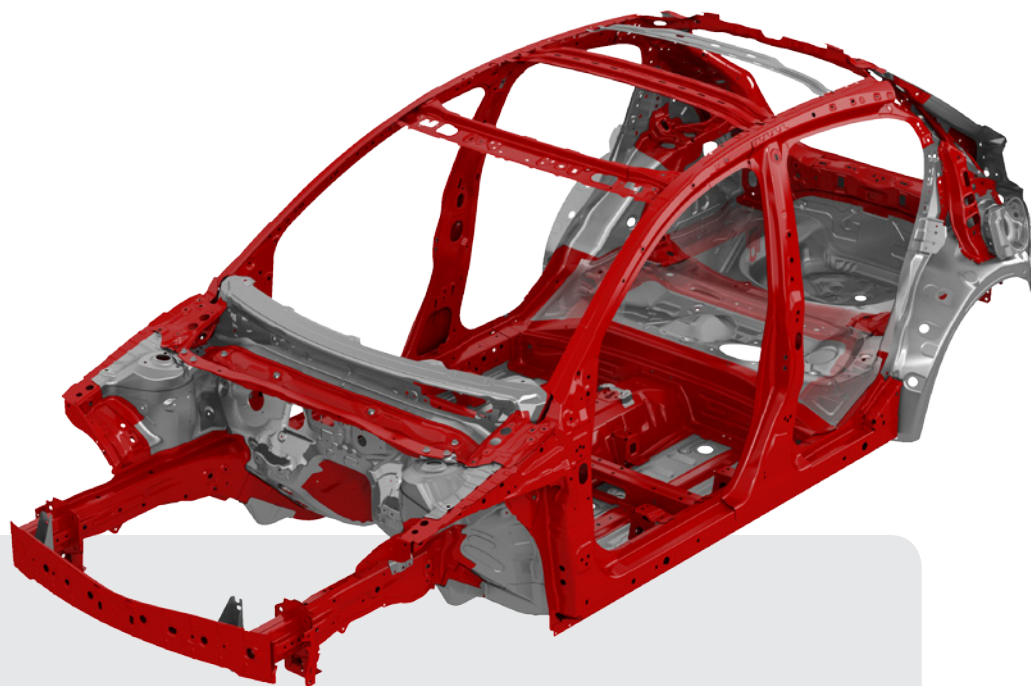
Las transmisiones manuales de cinco y seis velocidades **SKYACTIV-MT** ofrecen:

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

Transmisión automática de seis velocidades **SKYACTIV-Drive:**

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





CHASIS Y CARROCERÍA

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

SKYACTIV-Chassis

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

Carrocería SKYACTIV-Body

- Más resistente que la del modelo anterior, a pesar de ser más ligera:
 - Los aceros ligeros de resistencia alta y ultraalta suponen ya el 65% de la carrocería (en comparación con el 53% anterior). Gracias a ello, los ingenieros de desarrollo han podido eliminar algunos elementos y lograr así reducciones adicionales de peso.
 - La rigidez torsional se ha visto incrementada en un 22%, si bien el peso de la carrocería es un 7% menor.
- Aerodinámica de primer nivel:
 - Flujo de aire optimizado que evita la formación de turbulencias en la parte trasera del vehículo.
 - Se han optimizado las formas del coche, desde los parachoques hasta los retrovisores y los deflectores, con el fin de minimizar la resistencia.
- Uno de los modelos con el interior más silencioso del segmento –a pesar de su bajo peso– gracias a medidas como:
 - Empleo de materiales aislantes que bloquean las vías de propagación del sonido hacia el interior del habitáculo.
 - Mejor capacidad de la carrocería para absorber golpes y suprimir las vibraciones y el ruido procedente del motor.





SEGURIDAD

Seguridad activa

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

- **Control de ángulo muerto (BSM)** (Luxury con Pack Safety): detecta y alerta al conductor de otros vehículos que se acercan desde atrás por los carriles contiguos y por los ángulos muertos. **Amplía la funcionalidad del Asistente de cambio de carril (RVM)**, incluyendo áreas a ambos lados del coche. Asimismo, incorpora la **Alerta de tráfico trasera (RCTA)** (Luxury con Pack SEGURIDAD), que funciona en las maniobras marcha atrás.
- **Sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS)** (Luxury): se trata de un sistema autónomo de frenado de emergencia que actúa a velocidades entre 4

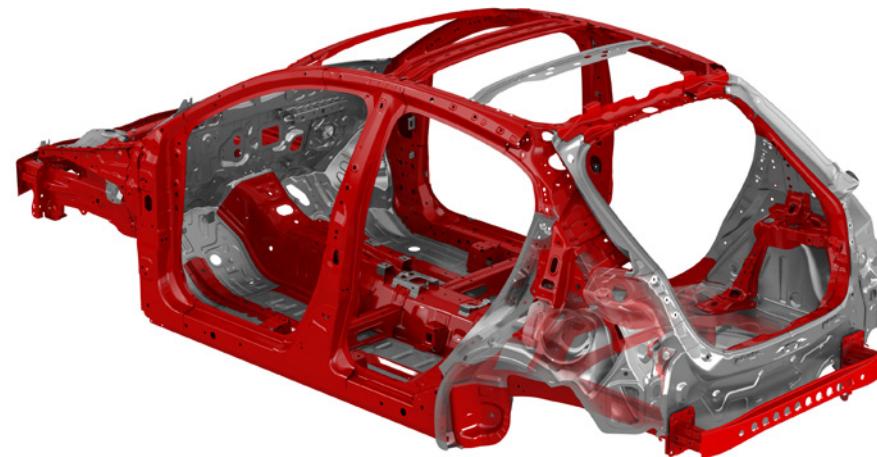
y 30 km/h. Detiene automáticamente el vehículo si detecta una colisión frontal inminente.

- **Sistema de alerta de cambio de carril (LDWS)** (Luxury con Pack Safety): monitoriza las líneas de los carriles a partir de 65 km/h y avisa al conductor cuando este cambia involuntariamente de carril.
- **Sistema de control de luces de largo alcance (HBC)**: cambia automáticamente de las luces largas a las cortas para no deslumbrar a los demás conductores.
- Primer modelo de Mazda en incorporar **faros delanteros led integrales** con cuatro lámparas de tipo proyector y parabólicos.
- El **Asistente de arranque en pendiente (HLA)** frena el vehículo, evitando que caiga hacia atrás al arrancar en cuesta.
- El equipamiento de serie incluye **ABS** con **EBD** (Distribución electrónica de la frenada), **Asistencia a la frenada (EBA)**, **DSC** (Control de estabilidad) y **TCS** (Control de tracción).

Seguridad pasiva

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

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





2 INTRODUCCIÓN

UN PEQUEÑO
MUY SERIO

Mejorar lo que ya es bueno es, cuando menos, un desafío. Pero Mazda tiene mucha práctica, y ha tenido que echar mano de ella durante el desarrollo del nuevo Mazda2. Porque el objetivo era –nada más y nada menos– que superar todas las expectativas de lo que el público puede esperar de un modelo urbano.

Al fin y al cabo, este es el coche que Mazda lanza dentro del segmento B, el más competido de Europa, y que sustituye a un modelo que, nada más empezar su ciclo de vida, fue nombrado **Coche del Año en el Mundo 2008** y que, más recientemente, ha sido designado como el mejor de su segmento por el informe TÜV 2015.

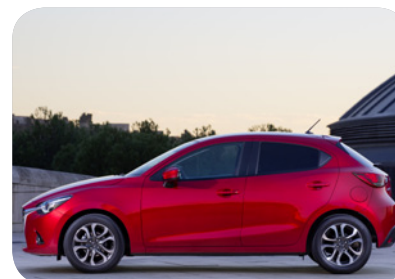
El nuevo Mazda2 ofrece más de todo: es más largo, ofrece una mayor distancia entre ejes y cuenta con una serie de sistemas de seguridad activa i-ACTIVSENSE que se suman a un nivel de equipamiento muy generoso para un modelo urbano. Por ejemplo, incorpora la primera pantalla Head Up Display de su segmento y el sistema de conectividad MZD Connect para smartphones.

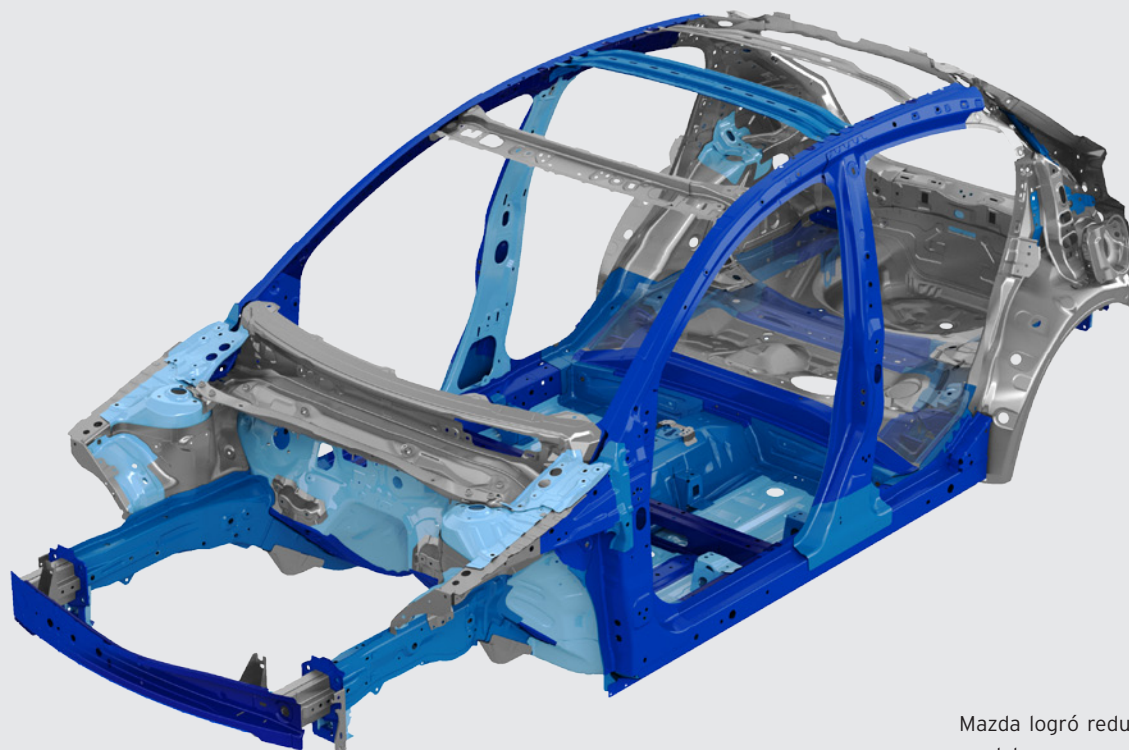
Y lo consigue sin ganar peso, gracias a la incansable estrategia de Mazda de recortar hasta el último gramo de más (ver cuadro). Además, la marca ha mejorado la seguridad en caso de colisión con una carrocería y un chasis más rígidos. Más es menos de muchas otras formas. Por ejemplo, en el consumo de combustible, en las emisiones o en la sonoridad en el habitáculo.

Pero ninguna de estas mejoras se ha hecho a expensas de las prestaciones. Los motores, con la cilindrada adecuada, son un soplo de aire fresco en un segmento dominado por unidades de cilindrada reducida, y se adaptan a la perfección a esa sensación de fusión entre el conductor y su vehículo propia de Mazda. Los conductores notarán un alto grado de equilibrio y un carácter práctico que inspira confianza. El coche, verdaderamente, ha madurado.

En su exterior luce el diseño KODO - Alma del movimiento de extraordinario atractivo, que alberga un habitáculo agradablemente refinado y con innovaciones ergonómicas, pensada para que sus ocupantes se olviden de que, en realidad, viajan en un subcompacto.

Es el cuarto de una nueva generación de modelos, ganadores de numerosos premios, y atesora toda la experiencia acumulada con los tres primeros. El nuevo Mazda2 ya ha sido nombrado **Coche del año en Japón 2014-15** y viene a demostrar que, cuando el objetivo es superarse a sí mismo, la práctica hace la perfección.





REDUCCIÓN DE PESO: LA ESTRATEGIA DEL GRAMO 2.0

El legendario deportivo Mazda MX-5 es, probablemente, el ejemplo más conocido de la obsesión de Mazda con el peso. Pero lo cierto es que el Mazda2 representa la aplicación más radical de la Estrategia del gramo de la marca, que exige a los ingenieros explotar cualquier posibilidad de rebajar el peso innecesario, por pequeña que sea.

Mazda logró reducir el peso del anterior modelo con respecto a su predecesor, lo que no es fácil para un modelo urbano. Esta vez, Mazda ha conseguido un logro igual de impresionante: en concreto, ha mantenido inalterado el peso del nuevo Mazda2 a pesar de que sus dimensiones han crecido (el nuevo modelo es 14 cm más largo y también es más alto). Adicionalmente, ha incorporado un equipamiento, líder en su segmento, de elementos y sistemas de seguridad, conectividad, información y entretenimiento. Y ello sin contar con la carrocería, que es un 22% más rígida, a pesar de ser un 7% más ligera.

Mazda lo ha conseguido sustituyendo los materiales anteriores por otros más ligeros y resistentes. Ahora, los aceros de resistencia alta y ultraalta suponen el 65% de la carrocería (en comparación con el 53% anterior). La proporción de aceros de resistencia ultraalta (780 MPa o más) ha pasado del 10 al 30%. Mazda también ha modificado las estructuras del vehículo. Por ejemplo, utilizando acero de 1.180 MPa en los pilares A, con el fin de hacerlos más finos y reducir algunos gramos más, además de mejorar la visibilidad. El empleo de materiales más rígidos en determinados paneles de la carrocería, como el panel del piso, ha permitido dotarlos de funciones estructurales, lo cual ha hecho posible, a su vez, eliminar algunos elementos del bastidor.

Por supuesto, el nuevo Mazda2 incorpora también toda la tecnología SKYACTIV, incluyendo unas cadenas cinemáticas especialmente desarrolladas, más pequeñas y ligeras. Incluso el i-ELOOP –otra de las novedades del Mazda2– pesa ahora 5 kg menos que el freno regenerativo que hasta ahora se montaba en otros modelos de Mazda.

EXTERIOR

UN URBANO NADA
CONVENCIONAL



El nuevo Mazda2 es el cuarto modelo de Mazda con diseño KODO - Alma del movimiento. Después de que la nueva generación de modelos haya sido reconocida con numerosos premios de diseño, comparte con ella rasgos tales como un aspecto sólido, unas líneas musculosas, un habitáculo desplazado hacia atrás y una imagen general que transmite la sensación de estar a punto de saltar hacia adelante. La marca había creado grandes expectativas sobre cómo sería su siguiente creación.

Y la tarea no era sencilla, porque toda esa vitalidad y emoción debía concentrarse en el modelo más pequeño de la gama y en versión de cinco puertas. Pero los diseñadores de Mazda, siempre prestos a recoger el guante de cualquier desafío, estudiaron lo que estaba haciendo la competencia e hicieron algo distinto. En lugar de seguir el estilo monovolumen típico del segmento B, que desplaza hacia adelante los pilares A para que el habitáculo parez-

ca más espacioso y resulte más práctico, Mazda volvió a romper con lo convencional a la hora de adaptar el lenguaje KODO a las dimensiones de un urbano. Y, aunque a primera vista parece que las peculiares proporciones de KODO obligan a sacrificar algo de carácter práctico, los diseñadores también consiguieron dotar al vehículo de unos atributos de funcionalidad sin rival en las condiciones del mundo real.



DIMENSIONES DE URBANO

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

cas SKYACTIV (ver capítulo 6) y para una mayor zona de deformación controlada en caso de impacto frontal.

El Mazda2 es un modelo creado para el mercado global. Además de tener buen aspecto, tiene que dar satisfacción a necesidades muy variadas, en especial en el habitáculo. Por eso, Mazda aumentó la longitud del modelo en 140 mm con respecto a la generación anterior y amplió la distancia entre ejes en 80 mm, situándola entre las más grandes del segmento. También es un poco más alto, aunque la diferencia es prácticamente imperceptible. Todo ello le permite albergar confortablemente a cuatro adultos. Incluso tiene un radio de giro más pequeño que el del anterior Mazda2 (4,7 metros en lugar de 4,9*), mejorando con ello esa dócil manio-

brabilidad que cualquiera se espera de un modelo urbano divertido de conducir y que, por otra parte, es obligatoria en cualquier vehículo que luzca el emblema de Mazda en la parrilla.

Por delante, lo primero que llama la atención son los penetrantes grupos ópticos y la parrilla en forma de ala. Los faros, de diseño circular, emplean cuatro lámparas led (Luxury) –novedad en Mazda, ver el cuadro sobre tecnología de iluminación– y confieren dinamismo a la imagen del nuevo Mazda2.

FORMAS ESCULPIDAS

El movimiento de KODO, que evoluciona con cada nueva reinterpretación, se aprecia a la perfección en el frontal del nuevo Mazda2. La parrilla delantera en forma de ala, uno de los atributos que define a la nueva generación de modelos, presenta ahora un aspecto más tridimensional y transmite una clara

sensación de calidad y dignidad. Sus líneas parecen atravesar los faros hasta recorrer la parte inferior de los laterales de la carrocería. Allí se unen con otras líneas típicas de KODO, que en este caso desafían las limitaciones de diseño normales en el segmento B.

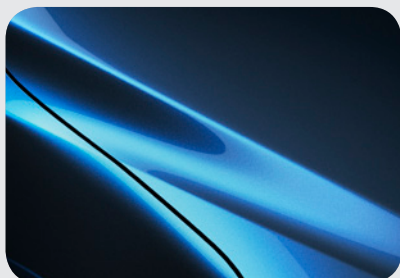
Para acentuar la coherencia de estilo del nuevo Mazda2, la línea que discurre a mayor altura enlaza con los grupos ópticos traseros horizontales, que entran en el espacio del portón trasero. Su diseño en forma de U complementa armónicamente los faros delanteros. Además, realzan llamativamente la fuerza de la línea que recorre los hombros traseros y el ángulo de la ventanilla trasera.

Fresco y lleno de vida, el aspecto del nuevo Mazda2 destaca entre sus competidores del segmento B e invita a conductores de tipologías muy variadas a abrir la puerta y sentarse al volante.

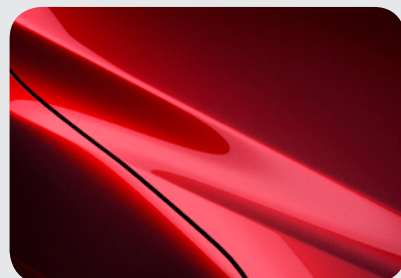
TECNOLOGÍA DE ILUMINACIÓN AVANZADA

El nuevo Mazda2 es el primer modelo de la marca –y uno de los primeros vehículos de su segmento– con grupos ópticos delanteros led de cuatro lámparas, de tipo proyector y parabólicos (Luxury). Este diseño ofrece varias ventajas: proporciona una mejor iluminación y consume menos energía, lo que significa que mejora tanto el consumo como la seguridad durante la conducción nocturna. Esta mejora de la seguridad es más notoria en los modelos que incorporan el control de luces de largo alcance (HBC) (Luxury con Pack Safety), un sistema que cambia automáticamente las luces largas por las cortas para no molestar a los demás conductores (ver capítulo 8).





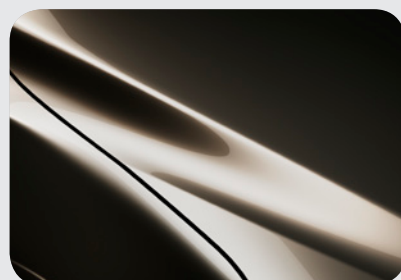
Dynamic Blue



Soul Red Metallic



Smoky Rose



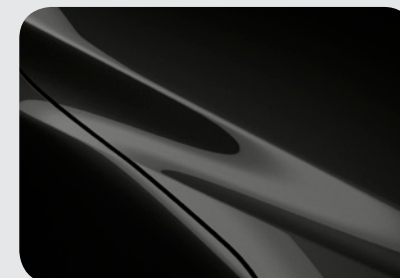
Titanium Flash

MUCHOS MATICES DE DIVERSIÓN

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



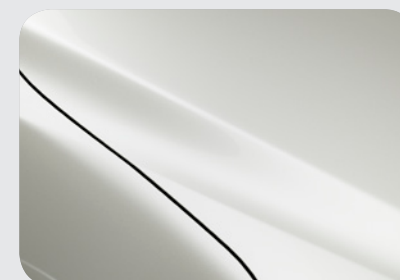
Deep Crystal Blue



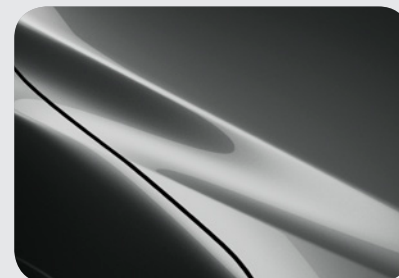
Jet Black



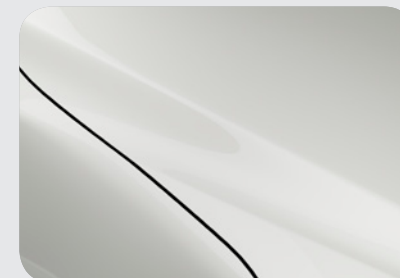
Aluminium Metallic



Snowflake White Pearl



Metropolitan Grey



Arctic White



4 **INTERIOR** LIBERTAD DE MOVIMIENTO

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

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

Una vez dentro, el nuevo Mazda2 es increíblemente espacioso. En lugar de utilizar unos asientos muy verticales para maximizar el uso del espacio, Mazda ha buscado espacio gracias a otras medidas, como son la optimización de la forma

del panel de instrumentos y la utilización de respaldos de asientos y de reposacabezas más finos. Así, ha sido posible añadir 12 mm de espacio adicional para los hombros, 6 mm entre los ocupantes de las plazas delanteras y las puertas, 20 mm más entre el conductor y el acompañante y 12 mm más de anchura con respecto a la consola central*. Todo ello influye en un mayor confort, más versatilidad y una mejor protección en caso de impacto lateral.

Puesto que es un modelo para el mercado mundial, el Mazda2 tiene que dar respuesta a necesidades muy variadas y acomodar personas de estaturas muy distintas. Con esta idea en mente, Mazda diseñó un habitáculo en el que pueden acomodarse personas de entre 1,50 y 1,90 metros. El asiento de conductor tiene un ajuste longitudinal de 260 mm, el más amplio en su clase. El volante, que ya ofrecía una regulación en altura de 50 mm, añade ahora un ajuste en profundidad de 45 mm.

* En comparación con el modelo anterior.



ALARGANDO EL HABITÁCULO

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

los ingenieros para mantener la posición horizontal de los asientos traseros, y ello a pesar de que los laterales del nuevo Mazda2 convergen hacia la parte trasera del vehículo. Por otro lado, al existir una mayor separación entre los ocupantes de las plazas delanteras, y entre estos y la consola central, la comunicación con los que viajan en el asiento trasero es mucho más sencilla. Y, gracias a unos respaldos delanteros optimizados y con forma cóncava, los pasajeros de las plazas traseras pueden disfrutar de más espacio para las rodillas.

En lo que respecta a los asientos, Mazda se inspiró en sus otros modelos de nueva generación. Concretamente, la marca

ha buscado un confort *Jinba Ittai* que contribuya a esa sensación tan deseable de fusión entre el conductor y su coche y que proporcione una buena sujeción en las curvas. En fin, algo que Mazda ofrece en todos sus vehículos, pero sin sacrificar por ello el confort de marcha general. El resultado han sido unos asientos con los respaldos más altos, en los que el área de contacto con el cuerpo del ocupante se ha incrementado en un 30%. También se ha utilizado un nuevo tipo de uretano que minimiza las vibraciones y otras sensaciones no deseadas, y que ajusta de forma diferenciada la retención de la parte lumbar y del tórax en función de las fuerzas laterales, con el fin de garantizar un extra de sujeción en las curvas cerradas.

Al igual que otros aspectos del habitáculo, el asiento también está pensado para acomodar satisfactoriamente a conductores de complexiones muy variadas.

Los diseñadores también han buscado elevar la satisfacción que produce ser el propietario de un Mazda2 con un nivel excepcional de acabados y con un inspirado diseño interior. Las salidas de aire del climatizador son un buen ejemplo de estos esfuerzos, con tres salidas redondas y una cuarta salida, horizontal y más discreta, posicionadas de forma simétrica en el salpicadero.



INGENIO SUTIL

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

Si un confort avanzado hace que cualquier desplazamiento sea más agradable y si un interior con acabados de calidad hace deseable la perspectiva de un viaje, no es

menos cierto que una organización coherente, con una visión general clara y nítida, genera confianza acerca de la experiencia al volante que uno puede esperar. Los coches urbanos tienen que ser fáciles de conducir, ya que suelen ser el primer coche de los conductores noveles. Por eso, el nuevo Mazda2 da al conductor una visibilidad sobresaliente en todas las direcciones.

Los pilares A se han desplazado hacia atrás para ampliar el ángulo de visión general. Los retrovisores laterales son más aerodinámicos. Ya no están en los pilares A sino en las puertas, con lo que se elimina un ángulo muerto y mejora la visibilidad del

nuevomodelo que, también en este capítulo, se sitúa entre lo mejor de su segmento. De este modo, es más fácil ver los obstáculos y los peatones –incluso los niños pequeños– en los arcones de la carretera y en los cruces.

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

IDEAS MUY CLARAS

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





ESPACIO BIEN UTILIZADO Y FÁCIL DE USAR

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

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



UNA FORMA DIVERTIDA DE PERSONALIZAR INTERIORES

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

Uno de los elementos más exclusivos es la elegante gama de tapicerías y guarnecidos a juego, que ofrece una forma fácil y divertida de personalizar los interiores del Mazda2. Los clientes pueden elegir entre cinco opciones:

1 Para la versión de acceso, un interior que ofrece refinamiento y calidad deportiva, con una tapicería de tela negra con líneas azules y salidas de aire con molduras de color negro (acabado Pulse).

2 Un interior en negro piano, a juego con una tapicería de tela en azul marino, molduras plateadas y paneles decorativos con acabado brillante satinado (acabado Style).

3 Un interior inspirado en el mobiliario de los años 50: tapicería de tela roja, guarnecidos en rojo, blanco y negro, y paneles decorativos con acabado brillante satinado (opcional en Style).

4 Un interior con tapicería de tela negra con bandas y costuras en rojo, y detalles cromados satinados (Luxury).

5 Para la versión más equipada, un interior en cuero blanco, guarnecidos con líneas y costuras rojas, y detalles cromados con acabado satinado (Luxury con Pack Cuero).



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

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

vidad MZD Connect (disponible a partir del acabado Style+, ver cuadro).

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

El resto de la información relacionada con la conducción se encuentra en el panel de instrumentos de diseño deportivo, similar al del nuevo Mazda3. Incluye un tacómetro analógico de gran formato con un velocímetro digital integrado en el centro, flanqueado por dos indicadores horizontales más pequeños que albergan el cuentakilómetros parcial/total, el estado del depósito de combustible y la temperatura, entre otros parámetros. La funcionalidad de información y entretenimiento está concentrada en la pantalla de 7 pulgadas ubicada en el salpicadero, sobre la consola central. Estas funciones pueden manejarse desde la pantalla táctil, utilizando

el control por voz o mediante el mando giratorio HMI situado bajo la consola central.

PERMANENTE EVOLUCIÓN

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

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

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

Con el sistema de navegación del Mazda2



SISTEMA DE NAVEGACIÓN DEL MAZDA2

(Style+), siempre se encuentra el camino y el viaje termina donde se desea llegar, gracias a una funcionalidad que contribuye a que todos los desplazamientos resulten más agradables y relajados.

Pantalla:

- Las indicaciones se muestran en el Head Up Display (Luxury con Pack Safety) y en la pantalla de 7 pulgadas de la consola central (Style+), para ofrecer una comodidad y una seguridad máximas.
- Datos de tráfico en tiempo real e información estadística acumulada sobre congestión del tráfico, así como otra información actualizada en tiempo real a través de smartphone mediante RDS-TMC.

Destinos:

- Búsqueda en Internet de sitios populares, puntos de interés, previsiones meteorológicas, restaurantes, estaciones de servicio, etc., y del destino indicado.
- Control por voz para definir el destino a partir de la lista de contactos del smartphone.

Disponibilidad:

- Mapas de toda Europa en una tarjeta SD*, con tres años de actualizaciones bianuales gratuitas de mapas y direcciones.
- El sistema soporta hasta 19 idiomas en audio y 26 en texto.

* La disponibilidad de servicios individuales y las tarifas pueden variar según el país.



MZD CONNECT: SIEMPRE EN LÍNEA

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

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

* Servicio opcional.

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

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



CADENAS CINEMÁTICAS

PRESTACIONES Y
BAJO CONSUMO

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

Los ingenieros de Mazda han hecho todo lo posible para explotar al máximo los puntos fuertes de SKYACTIV, optimizando su esencia para adaptarla al carácter de portivo y desenfadado del nuevo Mazda2 y eliminando todo lo que era innecesario. Algo que sí había que mantener inalterado era el *Jinba Ittai*, la sensación de fusión con el coche, esa respuesta lineal y predecible a los deseos del conductor y esa sensación de control tan importante para el Zoom-Zoom de todos los modelos de Mazda.

Había que reducir los motores y las transmisiones pero conservar esa combinación de prestaciones y bajo consumo propios de los motores SKYACTIV. Por otro lado, era obligatorio ofrecer un motor diésel de dimensiones apropiadas, sobre todo para Europa. El resultado ha sido el 1.5 l. SKYACTIV-D, un nuevo motor diésel limpio de pequeña cilindrada, que se ofrece

rá a lo largo de este año asociado a un cambio manual de seis velocidades SKYACTIV-MT.

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

En lugar del doble turbo secuencial del 2.2 l. SKYACTIV-D, los ingenieros dotaron al 1.5 l. SKYACTIV-D de un único turbocompresor más pequeño con geometría



variable, suficiente para las velocidades de la vida cotidiana, con un sensor especial que mantiene la entrega de potencia a velocidades más altas. El sistema de corte de ralentí i-stop de Mazda –que ofrece los tiempos de arranque más cortos del mundo en motores diésel– es parte del equipamiento de serie.

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

POTENCIA EN ESENCIA

El nuevo urbano de Mazda también se presenta con varios motores de gasolina SKYACTIV-G “rightsized”, es decir, con la cilindrada adecuada. Unos propulsores atmosféricos de inyección directa muy bien valorados en la nueva generación de modelos Mazda por su excelente respuesta y su eficiencia, que se caracterizan

por altas relaciones de compresión y muy baja fricción mecánica. Al igual que el SKYACTIV-D de baja cilindrada, también se han optimizado para adaptarlas a las necesidades del segmento B.

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

El Mazda2 se presenta con el motor 1.5 l. SKYACTIV-G en tres niveles de potencia, todos ellos conformes con la normativa Euro 6. Al igual que la versión que monta el Mazda3, dos de estas variantes tienen una relación de compresión de 14:1** y un colector de escape 4-2-1. Desarrollan potencias de 85 kW / 115 CV o de 66 kW / 90 CV a 6.000 rpm y su entrega de par es idéntica, con un máximo de 148 Nm a 4.000 rpm. La tercera opción es la versión de acceso 1.5 l. SKYACTIV-G que, entre otras cosas, tiene una relación de compresión 12:1 y sistema de escape 4-1, más ligero y compacto. Entrega una potencia de 55 kW / 75 CV a 6.000 rpm y ofrece un par máximo de 135 Nm a 3.800 rpm.

ADAPTADO A CUALQUIER SITUACIÓN

El motor 1.5 l. SKYACTIV-G de 115 CV, que transfiere la potencia a las ruedas a través de una transmisión manual de velocidades SKYACTIV-MT, acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 8,7 segundos y alcanza una velocidad máxima de 200 km/h. Como dispone del innovador freno regenerativo i-ELOOP de Mazda, también sabe controlar el consumo de combustible y las emisiones de CO₂, con valores de tan solo 4,9 l / 100 km y 115 g/km*, respectivamente. El modelo de 90 CV se encuentra disponible con una versión especial, más ligera, de la transmisión automática

de seis velocidades SKYACTIV-Drive o con una nueva transmisión manual de cinco velocidades SKYACTIV-MT. Con el cambio automático, acelera de 0 a 100 en 12,0 segundos y alcanza 177 km/h; con la transmisión manual, la aceleración es de 9,4 segundos y la velocidad punta de 183 km/h. Estas versiones consumen 4,8 l / 100 km y emiten 112 g/km (automática) y 4,5 l / 100 km y 105 g/km (manual). Por último, el Mazda2 gasolina de 75 CV, que también monta la nueva transmisión de cinco velocidades, puede acelerar de 0 a 100 km/h en 12,1 segundos y tiene una velocidad punta de 171 km/h. Consume 4,7 l / 100 km y emite 110 g/km de CO₂*.





**MOTOR 1.5 L.
SKYACTIV-D:
UN DIÉSEL LIMPIO DE
BAJA CILINDRADA**

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

Tecnología esencial: novedades

- Relación de compresión de 14,8:1 (en lugar de 14,0:1), para garantizar unas características de combustión similares a las del motor 2.2 l. SKYACTIV-D, a pesar de su menor tamaño.
- Inyectores de combustible solenoidales (en lugar de piezoeléctricos) de alta dispersión: eliminan las pérdidas por enfriamiento y producen un patrón de inyección que se adapta de forma óptima a las condiciones de conducción.
 - Mejora la eficiencia de la combustión y, con ello, el consumo; además, el funcionamiento es más silencioso.
- Perfil de diseño de la cámara de combustión que suprime el flujo en torno al borde de la cámara y evita que los gases de combustión se enfríen.

- Sistema de refrigeración del motor optimizado, con un control de flujo que reduce las pérdidas por enfriamiento y acelera el calentamiento después de un arranque en frío. Resultado: se limita la cantidad de combustible sin quemar.
- Turbocompresor de geometría variable ultracompacto, más eficiente y de menor peso:
 - Proporciona soplado a partir de velocidades del motor bajas, lo cual también facilita los arranques en frío.
 - Utiliza un sensor de velocidad de giro para mantener la entrega de potencia hasta regímenes de altas rpm.
 - Inyecta gases de escape a baja presión al sistema de recirculación, con el fin de complementar el EGR de alta presión. Como resultado de ello, garantiza una presión de refuerzo efectiva en condiciones de carga alta.
 - Monta un intercooler refrigerado por agua (en vez de por aire) integrado en el colector de admisión –que es 1,4 kg más ligero– para incrementar la eficiencia del turbo.
 - Por otro lado, acelera la descarga de gases del EGR en el colector, mejorando con ello la respuesta del turbo.
- Lógica de control de la combustión de nuevo desarrollo. Ayuda a que el funcionamiento del motor sea más silencioso, haciendo correcciones precisas en la cantidad de combustible inyectado y en la sincronización que eliminan la detonación.

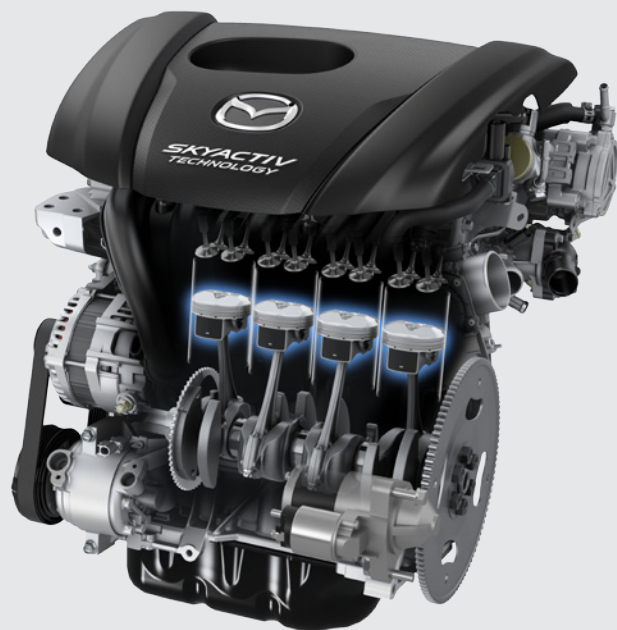
- Conjuntamente con otras medidas que mitigan las vibraciones del motor, hace del 1.5 l. SKYACTIV-D el motor más silencioso del segmento.
- La estructura del sistema de escape se ha adaptado a un vano motor más compacto. Asimismo, se ha reducido al mínimo la altura y la longitud del motor, al igual que la distancia entre el turbocompresor y el catalizador.
- Monta de serie el sistema de corte de ralentí i-stop, el más rápido del mercado en diésel.

Resumen de resultados

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

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

** Cifras de consumo combinado calculadas internamente por Mazda.



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

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

Tecnología esencial

- Relación de compresión de 14:1, la más alta del mundo en un vehículo de producción en serie*.
- Colector de escape especial 4-2-1 que ahorra combustible.
 - Su estructura rebaja la temperatura de compresión en el interior del cilindro, mejora el efecto de purgado y, con ello, la eficiencia de la combustión, al tiempo que genera un extra de par, particularmente a bajas revoluciones.
- La cavidad del pistón favorece un encendido más rápido y uniforme, así como un mejor proceso de combustión, lo que aumenta el par motor.

- Los inyectores multiorificio ajustan la pulverización de combustible creando una distribución más uniforme. Igualmente, mejoran la refrigeración dentro del cilindro y contribuyen a suprimir la detonación.
- El diámetro del cilindro es menor para minimizar las pérdidas por enfriamiento.
- Un puerto de alta admisión ayuda a conseguir un encendido homogéneo, con mejor distribución de la llama, que redundará en una mayor entrega de par.
- Se ha revisado la estructura de lubricación con aceite para reducir la resistencia y, con ello, las pérdidas de presión de aceite.
- Sincronización secuencial de válvulas (S-VT) continuamente variable en los árboles de levas de admisión y escape:
 - Mejora la entrega de par en la banda de bajas revoluciones con la ayuda del escape 4-2-1.
 - Permite una mayor recirculación de gases de escape calientes, maximizando la economía de combustible a cargas bajas.
 - Se elimina la detonación cuando el motor trabaja a cargas elevadas con un caudal de aire mayor que favorece el desarrollo de par.
- Todas las versiones de gasolina del nuevo Mazda2 llevan de serie i-stop, el sistema de corte de ralentí más rápido del mercado.
- El motor 1.5 l. SKYACTIV-G de 115 CV también se encuentra disponible con una versión más ligera y eficiente del freno regenerativo i-ELOOP, que Mazda

introdujo con el Mazda6 de nueva generación.

Resumen de resultados

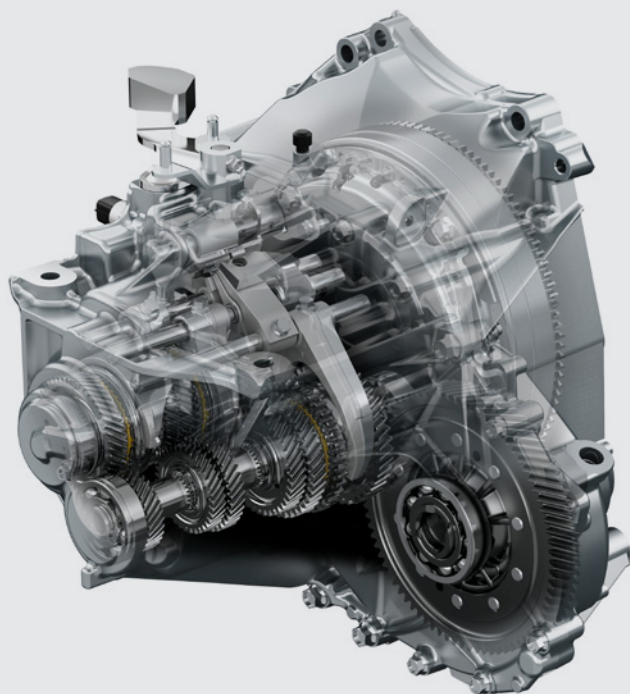
- Excepcionales características de aceleración, gracias a unas válvulas y unos segmentos de pistón más fluidos.
- Incremento de par de hasta el 11%, pero con una reducción en torno al 20% en el consumo de combustible y las emisiones de CO₂** (utilizando como combustible gasolina normal de 95 octanos).

La alternativa

Versión de acceso del motor 1.5 l. SKYACTIV-G, con una relación de compresión más baja, de 12:1, y un colector de escape 4-1 más sencillo.

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

* Datos actualizados a enero de 2015.
** Con respecto al anterior motor 1.5 l.



TRANSMISIONES - SUAVES, DIRECTAS Y DIVERTIDAS

El Mazda2 se presenta con **dos nuevas transmisiones manuales SKYACTIV-MT** de cinco y seis velocidades que incorporan los cambios rápidos y precisos del legendario MX-5 de Mazda en un diseño más ligero, pensado para ahorrar combustible.

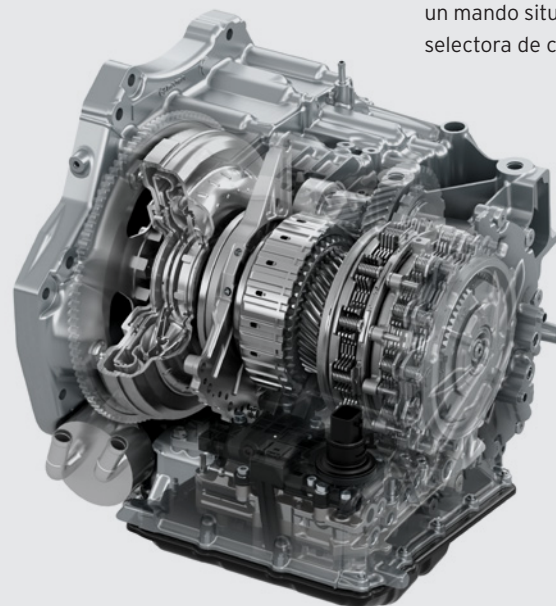
Ambas prometen tanta diversión como las que monta el resto de modelos de nueva generación ya existentes, solo que en una versión más ligera, compacta y con menos fricciones, gracias a un material más fino en la caja y a mejoras en el varillaje del cambio. Estas transmisiones tienen una capacidad de entrega de par sobresaliente y una fricción más baja. También pesan entre un 5 y un 7% menos

que la transmisión de cinco velocidades del Mazda2 anterior y requieren un 45% menos de aceite de transmisión. El resultado: un menor consumo.

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

MAYOR LIGEREZA

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





i-ELOOP - AHORA MEJOR QUE NUNCA

Mazda se ha marcado el compromiso de reducir al mínimo el impacto medioambiental de sus vehículos. El freno regenerativo i-ELOOP (disponible únicamente con la versión 1.5 I. SKYACTIV-G 115 CV) representa un gran paso en esa dirección. i-ELOOP es la abreviatura en inglés de "Intelligent Energy Loop" (o regeneración de energía inteligente) y es el primer sistema de este tipo que se monta en un turismo y que emplea un condensador acumulador para almacenar en forma de electricidad la energía cinética recuperada.

Mazda utiliza un condensador de doble capa eléctrica (EDLC) en lugar de una batería específica. Este condensador EDLC carga y almacena energía con gran rapidez durante los ciclos de frenado, que en general duran en torno a diez segundos. En

contraste, las baterías tipo acumulador de plomo que se utilizan habitualmente en los automóviles tienen un potencial mucho más limitado de carga rápida y almacenamiento. Otra ventaja del EDLC es su durabilidad: se puede recargar una y otra vez con un deterioro mínimo, a diferencia de las baterías de ion litio que se utilizan, por ejemplo, en los vehículos eléctricos o híbridos.

Este sistema utiliza un alternador de tensión variable de 12 V-25 V para generar electricidad desde el mismo momento en que se deja de pisar el acelerador. El EDLC se carga por completo en tan solo 7 segundos, es decir, en un solo ciclo de deceleración. A continuación, un convertidor DC/DC reduce la tensión de la electricidad almacenada en el EDLC hasta 12 V y la emplea para alimentar componentes eléc-

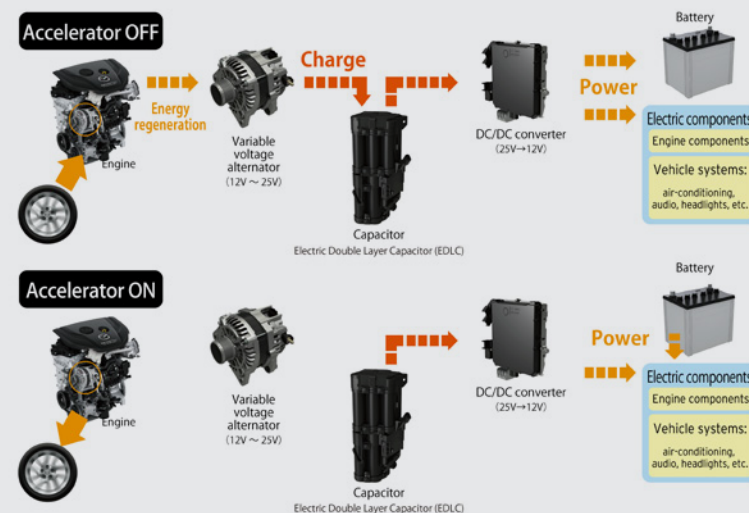
tricos del vehículo, como el climatizador y los sistemas de audio. Cualquier excedente de electricidad se envía a la batería.

CARGA MEJORADA

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

mover el alternador. En combinación con el i-stop, el sistema i-ELOOP reduce el consumo hasta en un 10% en las condiciones reales de conducción del tráfico urbano.

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





CHASIS Y CARROCERÍA

EQUILIBRIO EXCEPCIONAL

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

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

Para conseguir una respuesta perfecta de la dirección, con un adecuado equilibrio entre ligereza y estabilidad, no bastaba con reducir las dimensiones de la plataforma para adaptarla a las ruedas más pequeñas

y a la batalla más corta del Mazda2. Por eso, Mazda ha puesto al día la suspensión siguiendo el concepto del SKYACTIV-Chassis; por ejemplo, ha aumentado el ángulo de avance de las ruedas delanteras para mejorar el tacto de la dirección, que ya tenía una respuesta espléndida. Para mejorar el confort, se ha revisado la suspensión delantera tipo MacPherson. También se han elevado los puntos de pivote del puente de torsión trasero para mitigar los golpes de la amortiguación y para mejorar el agarre de las ruedas, situándose a la vanguardia del segmento en ambos aspectos. La estabilidad a alta velocidad ha mejorado sensiblemente. Este nuevo modelo es también el primer Mazda que monta una función de control de la fricción en los amortiguadores delanteros y traseros. Con ella, la marcha es más fluida y la respuesta inicial de la dirección resulta más suave.





El chasis aporta mejoras en otro capítulo: la respuesta a las órdenes del conductor que, en el nuevo Mazda2, es todavía más precisa y predecible. En este caso, el objetivo consistió en alcanzar un equilibrio entre tranquilidad y diversión al volante, dos atributos que, en general, se contraponen. Los ingenieros rebajaron la desmultiplicación de la dirección de 15:1 a 14,7:1, lo que permite mover menos el volante para obtener la misma respuesta. Y, para reforzar la linealidad, los puntos de montaje de la dirección se han cambiado de sitio.

ÁGIL Y ESTABLE

El nuevo modelo conserva los frenos de discos ventilados delanteros y los de tambor traseros del modelo anterior, si bien se han actualizado sus prestaciones para favorecer un control más preciso y lineal. Por

ejemplo, la carrera del pedal se ha modificado para ofrecer un funcionamiento sencillo y una respuesta más rápida. Se ha hecho un reglaje del servofreno para facilitar un mejor control de la velocidad en los espacios estrechos –como los aparcamientos– y la aplicación frecuente y moderada del freno que requiere la conducción urbana. El equipo de desarrollo ha buscado un tacto progresivo del pedal: blando durante el recorrido inicial del pedal y cada vez más firme a medida que se pisa a fondo. Eso sí, sin retardo inicial, ya que el sistema es más rígido que antes y necesita menos líquido de frenos.

Al igual que ha ocurrido con el chasis, el nuevo Mazda2 también ha heredado la arquitectura de carrocería SKYACTIV-Body de los demás modelos de nueva generación. En este caso, se ha simplificado

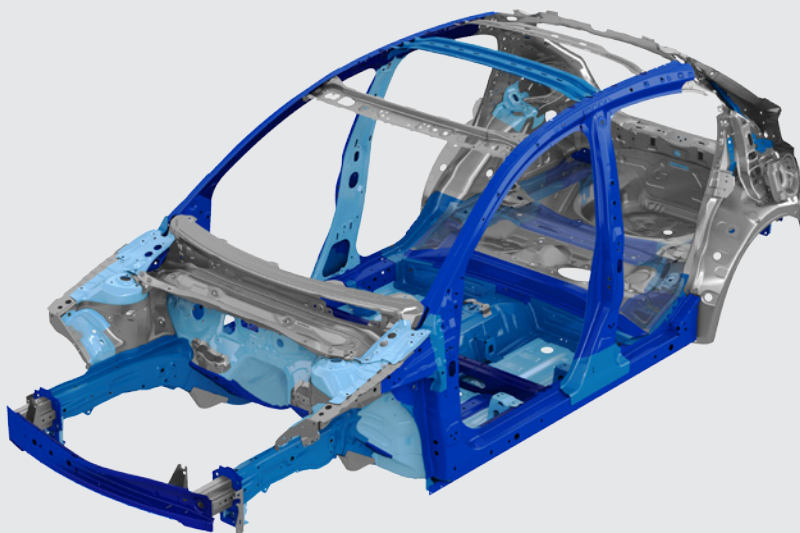
algo la construcción del bastidor y se han optimizado las formas para incrementar la resistencia (pero no el peso). La rigidez de la carrocería ha crecido en un 22% con respecto a la del modelo anterior. Y, sin embargo, el peso se ha rebajado en un 7%, a pesar de que la nueva carrocería es más grande. Mazda ha aplicado su Estrategia del gramo, buscando incansablemente soluciones para aligerar el vehículo mediante materiales y estructuras de carrocería más avanzados. Naturalmente, sin sacrificar en lo más mínimo la solidez, el confort o la seguridad pasiva. Con un nuevo enfoque, los ingenieros de Mazda han mejorado la geometría de la sección transversal de varios elementos del bastidor para dotarlos de una mayor resistencia y, al mismo tiempo, han eliminado otros, en lugar de añadir paneles más sólidos para asumir funciones estructurales. Todo el panel del piso, por ejemplo, es ahora un elemento estructural (ver el cuadro relacionado del capítulo 2).

ESTRUCTURA INTELIGENTE

Al igual que en los otros modelos de nueva generación, Mazda ha aumentado significativamente la proporción de aceros de alta resistencia en el Mazda2, desde un 53% a un 65%. Estos aceros, más ligeros y resistentes que los convencionales, han permitido a los ingenieros eliminar algunos elementos y reducir aún más el peso. Los aceros de resistencia ultraalta –es decir, los que admiten cargas de 780 MPa y superiores– constituyen ahora el 30% del total de la carrocería. Incluso se ha utilizado un acero con un grado de resistencia de 1.180 MPa por primera vez en una carrocería de Mazda; en concreto, en los pilares A, en las barras del techo y en varios travesaños y refuerzos laterales. Las puertas son igualmente más ligeras, con menos componentes pero, de nuevo, proporcionan más protección frente a los impactos laterales.



NVH - REFINAMIENTO DESDE CUALQUIER ÁNGULO



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

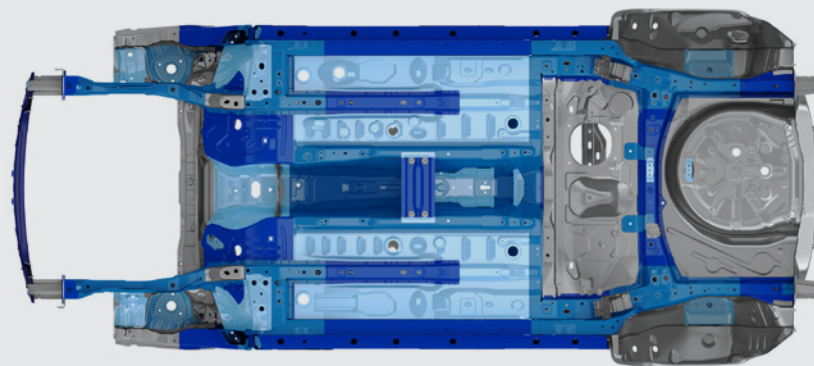
- Se han bloqueado las vías de propagación del ruido hacia el habitáculo y se ha dirigido el ruido hacia materiales aislantes especiales.

- Se ha mejorado el aislamiento del panel del piso para reducir la sonoridad en el habitáculo en 5 dB.

- La resonancia de la suspensión se ha separado de aquella de la carrocería monocasco. De este modo, el habitáculo resulta más silencioso a distintas velocidades, con diferentes tipos de firme, desplazamientos de distinta duración, altitudes, etc.

- 15% menos de ruido cuando el coche circula por carreteras de firme irregular.

- Los pasajeros de las plazas traseras pueden conversar con los de las delanteras más cómodamente, incluso a altas velocidades.



- La capacidad de la carrocería para absorber las irregularidades de la carretera se ha ampliado de forma inteligente. Por ejemplo, se ha ajustado la rigidez de los soportes de montaje del asiento trasero, para que el movimiento del asiento compense la deformación de la carrocería causada por la falta de regularidad del firme.

- Se han suprimido parte de las vibraciones y del ruido del motor (sobre todo de alta y baja frecuencia). Al mismo tiempo, se ha afinado la acústica para que el sonido de la aceleración resulte agradable en el interior del vehículo.

- Se ha corregido la posición de los anclajes del motor para limitar las vibraciones, en especial durante el arranque y los re arranques.

- Las frecuencias audibles originadas por la detonación del motor diésel 1.5 l. SKYACTIV-D se han minimizado mediante una calibración mejorada de la combustión y una isonorización muy estudiada.

- La forma de los pilares A y de los retrovisores exteriores, la posición de los limpiaparabrisas (que sobresalen menos del capó) y la mayor rigidez de las puertas elimina turbulencias y reduce el ruido aerodinámico en el habitáculo.

8

SEGURIDAD

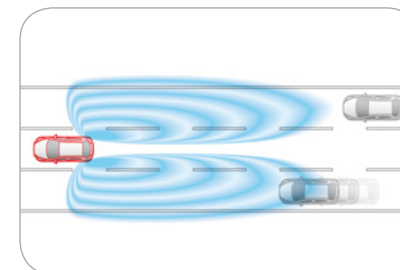
CENTRADO EN
LAS PERSONAS

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

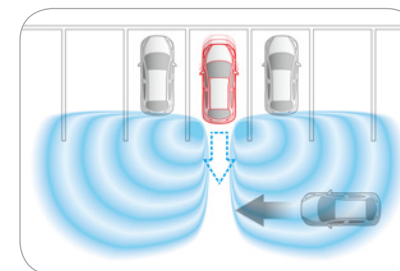
La idea de la filosofía de seguridad proactiva de Mazda consiste en ayudar a los conductores a ser conscientes de las situaciones, a reconocer los peligros y a reaccionar de forma adecuada. Ante todo, todas las virtudes que atesora este nuevo modelo, como su respuesta predecible y directa, la excelente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

más pequeño de Mazda es un serio aspirante a la máxima calificación Euro NCAP.

El nuevo Mazda2 es el primer Mazda en Europa que ofrece el Control de ángulo muerto (BSM) (Luxury con Pack Safety), lo último de la marca en tecnología de seguridad activa. El BSM amplía la funcionalidad del Asistente de cambio de carril (RVM) que ya equipan otros modelos Mazda de nueva generación. Este sistema actúa a velocidades a partir de 30 km/h* y no solo detecta los vehículos que se aproximan por detrás, por los carriles contiguos a dis-



Control de ángulo muerto (BSM)



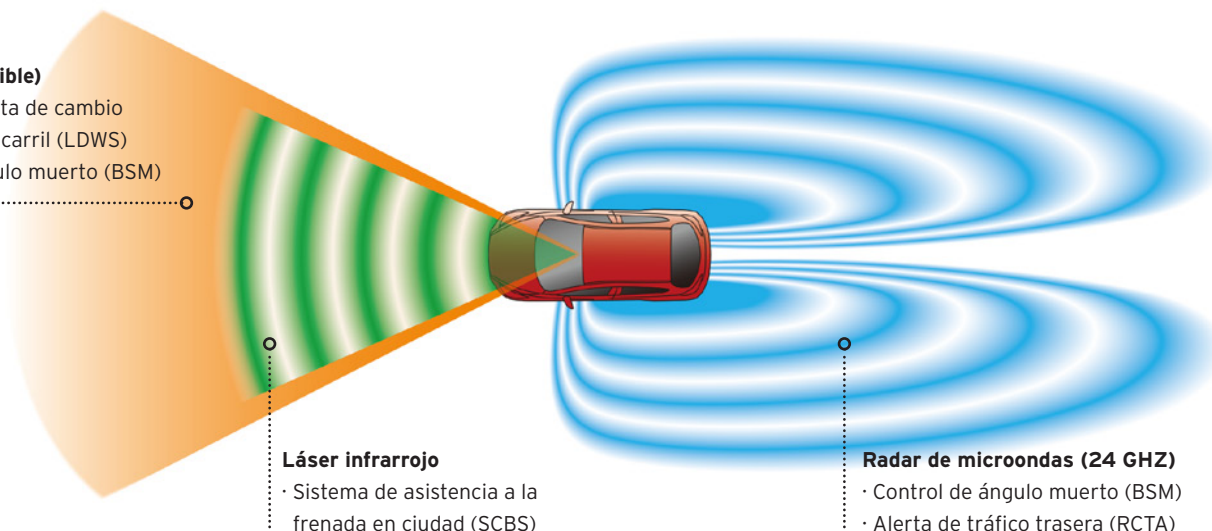
Alerta de tráfico trasera (RCTA)

tancias de hasta 45 metros, sino también los que circulan lateralmente a distancias de hasta 7 metros. Si el conductor activa el intermitente del lado por el que se le acerca otro vehículo, el BSM emite un aviso sonoro y enciende un indicador en el espejo retrovisor correspondiente. El sistema utiliza un radar emisor de 24 GHz y también incluye **alerta de tráfico trasera (RCTA)** (Luxury con Pack Safety), una función que aprovecha los sensores del BSM y las señales de advertencia para controlar los ángulos muertos del coche durante las maniobras marcha atrás.

* La velocidad mínima puede variar de un mercado a otro

Cámara (luz visible)

- Sistema de alerta de cambio involuntario de carril (LDWS)
- Control de ángulo muerto (BSM)



Láser infrarrojo

- Sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS)

Radar de microondas (24 GHz)

- Control de ángulo muerto (BSM)
- Alerta de tráfico trasera (RCTA)

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

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

te voluntariamente. El LDWS es incluso capaz de adaptarse a los hábitos individuales del conductor.

El **Sistema de control de luces de largo alcance (HBC)** (Luxury con Pack Safety) monitoriza las luces delanteras y traseras de los vehículos precedentes y que circulan en sentido contrario, y cambia automáticamente entre luces largas y cortas para no deslumbrar a los demás conductores. Este sistema se introdujo por primera vez con el Mazda CX-5 y se ha actualizado con un sensor de luz en el caso del nuevo Mazda2. Dicho sensor sirve para utilizar

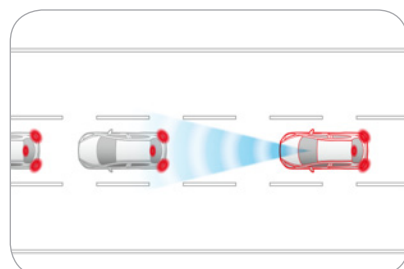
con más frecuencia las luces largas y contribuye a que el HBC no cambie a las luces cortas innecesariamente. Su eficacia se ve aumentada más que nunca gracias a la incorporación de unos faros delanteros led integrales con cuatro lámparas de tipo proyector y parabólicos, que se presentan por primera vez en un modelo de Mazda.

El **Asistente de arranque en pendiente (HLA)** se encarga de frenar el vehículo, evitando que caiga hacia atrás al arrancar en cuesta. Adicionalmente, el equipamiento de serie incluye la última generación de sistemas automatizados de seguridad, con ABS con distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD) y asistencia a la frenada (EBA), control de estabilidad (DSC) y control de tracción (TCS).

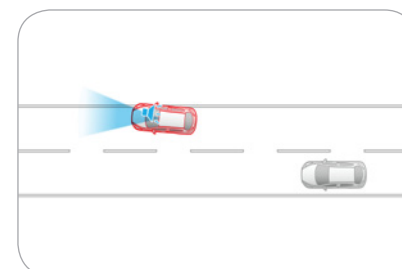
No obstante, si se produce un accidente, la carrocería SKYACTIV-Body, ligera pero extremadamente rígida, absorbe el impacto de forma muy efectiva, dispersando la fuerza y evitando que se deforme el habitáculo, sea cual sea la dirección del golpe. La carrocería SKYACTIV-Body está optimizada para ofrecer la misma protección excepcional que en los Mazda3, Mazda6 y Mazda CX-5. En el nuevo Mazda2, su menor tamaño se compensa con estructuras y materiales más resis-

CON LOS OJOS BIEN ABIERTOS

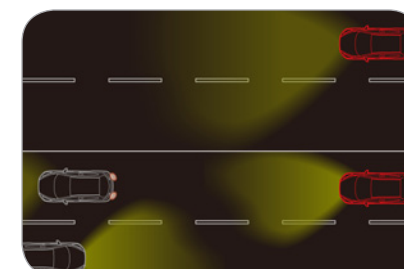
El **Sistema de alerta de cambio involuntario de carril (LDWS)** (Style+ con Pack Style+) es otra tecnología de nueva generación que, con el Mazda2, hace su de-



Sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS)



Sistema de alerta de cambio de carril (LDWS)



Sistema de control de luces de largo alcance (HBC)



tentes. Aunque pesa un 7% menos que la carrocería del modelo actual, tiene una rigidez torsional un 22% mayor. Ello se debe, entre otras cosas, al empleo de una mayor proporción de aceros de resistencia ultraalta en puntos estratégicos, como el lateral del habitáculo, los pilares A, las barras del techo y los estribos laterales

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

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

PROTECCIÓN ABSOLUTA

El habitáculo se ha agrandado uniendo los travesaños del techo, los pilares B y el carenado en una estructura ininterrumpida en forma de anillo, con acero de resistencia

ultraalta en elementos clave del bastidor y en varios puntos del suelo. El carenado y los laterales del habitáculo son, por tanto, un 15% más resistentes que los del Mazda2 anterior, pero más ligeros. En la parte trasera, el nuevo modelo ha adoptado los refuerzos del parachoques en forma de "X" que ya se emplean en otros modelos de nueva generación.

Los airbags frontales, laterales y de cortina se han adaptado a las dimensiones más reducidas del habitáculo para contener antes a los ocupantes. Se han incorporado sensores de presión a las puertas delanteras para detectar los impactos laterales de forma más rápida y precisa. Los cinturones de seguridad delanteros y traseros llevan pretensores y limitadores de carga. Los propios asientos protegen el tronco de los ocupantes, a la vez que previenen el movimiento de la cadera

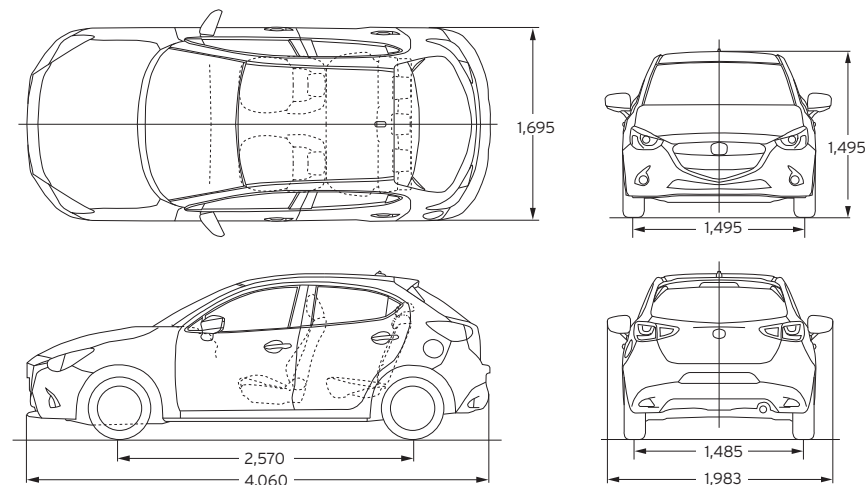
y los traumatismos cervicales. Al igual que sucede en otros modelos de la gama Mazda, los guarnecidos interiores están diseñados para absorber mejor los impactos y proteger la cabeza y el tórax.

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



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

NUEVO MAZDA2



DIMENSIONES

Tipo de carrocería		Monocasco
Puertas		4 + portón trasero
Número de plazas		5
Exterior		
Longitud total	mm	4.060
Anchura total	mm	1.695
Anchura total (de espejo a espejo)	mm	1.983
Altura total (sin antena tipo aleta de tiburón)	mm	1.495
Distancia entre ejes	mm	2.570
Voladizo delantero	mm	815
Voladizo trasero	mm	675
Ancho de vía delantero	mm	1.495
Ancho de vía trasero	mm	1.485
Distancia al suelo entre ejes	mm	143

Interior

Espacio delantero para la cabeza	mm	984
Espacio trasero para la cabeza	mm	945
Espacio delantero para los hombros	mm	1.352
Espacio trasero para los hombros	mm	1.272
Espacio delantero para la cintura	mm	1.322
Espacio trasero para la cintura	mm	1.212
Espacio delantero para las piernas	mm	1.063
Espacio trasero para las piernas	mm	881

Maletero

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

* Datos VDA, incluido compartimento inferior
** Con kit antipinchazos

MOTORES: GASOLINA Y DIÉSEL

		1.5 I. SKYACTIV-G (75 CV)	1.5 I. SKYACTIV-G (90 CV)	1.5 I. SKYACTIV-G (115 CV, con i-ELOOP)	1.5 I. SKYACTIV-D
Tipo de motor		4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas
Cilindrada	cm³	1.496	1.496	1.496	1.499
Diámetro x carrera	mm	74,5 x 85,8	74,5 x 85,8	74,5 x 85,8	76,0 x 82,6
Distribución		Por cadena	Por cadena	Por cadena	Por cadena
Sistema de inyección de combustible		Inyección directa	Inyección directa	Inyección directa	Inyección directa
Relación de compresión		12,0:1	14,0:1	14,0:1	14,8:1
Tipo de escape		4-1	4-2-1	4-2-1	4-1
Sistema de control de emisiones		Catalizador de tres vías	Catalizador de tres vías	Catalizador	Oxidation catalyst & DPF
Potencia máxima	kW (CV) / rpm	55(75)/6.000	66(90)/6.000	85(115)/6.000	77(105)/4.000
Par máximo	Nm/rpm	135/3.800	148/4.000	148/4.000	220/1.400-3.200
Tipo de combustible		Gasolina 95 octanos	Gasolina 95 octanos	Gasolina 95 octanos	Gasóleo
Capacidad del depósito de combustible	l	44	44	44	44
Capacidad de aceite del motor	l	3,9	3,9	3,9	4,7
Batería		Q-85	Q-85	N-55 (S)	S-95
Transmisión		Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades / automática 6 velocidades	Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades





TRANSMISIONES: SKYACTIV-MT Y SKYACTIV-DRIVE

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

SUSPENSIÓN Y RUEDAS

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

DIRECCIÓN Y FRENOS

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

* Con llantas de 15 / 16 pulgadas.

** Puede variar según mercados.

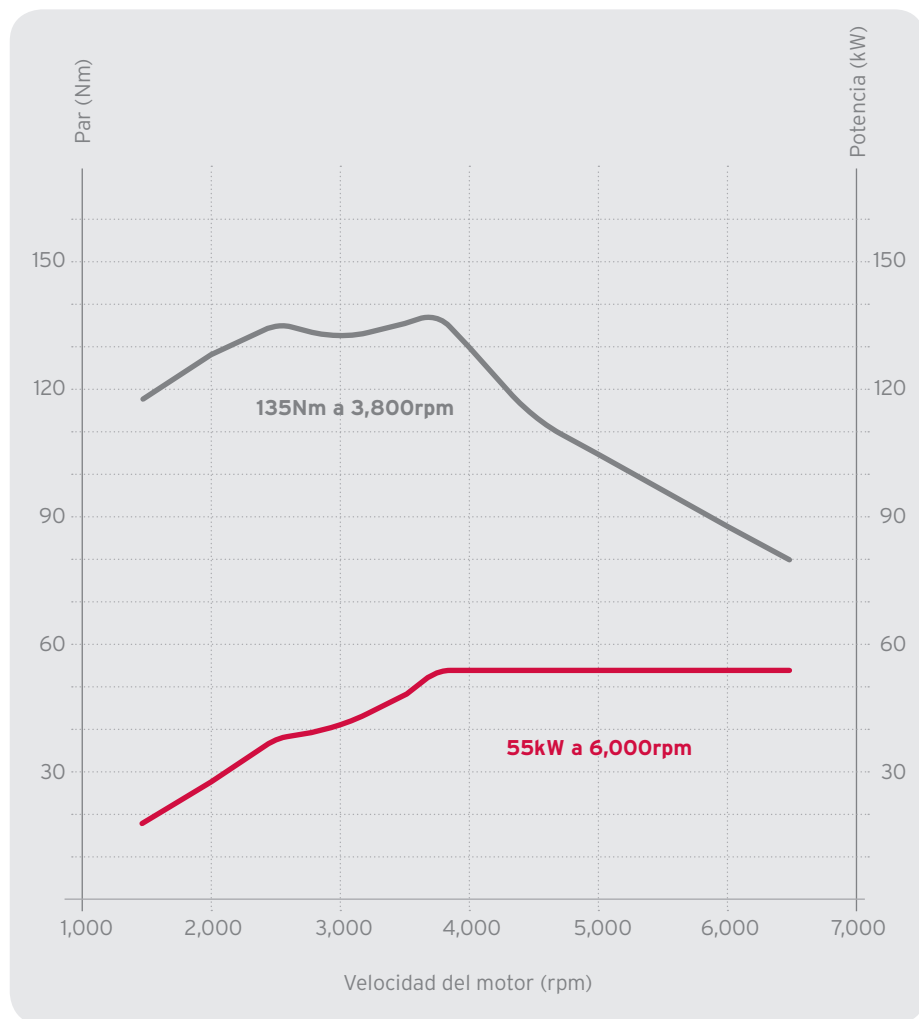
PRESTACIONES Y PESOS

		1.5 I. SKYACTIV-G (75 CV)	1.5 I. SKYACTIV-G (90 CV)		1.5 I. SKYACTIV-G (115 CV, con i-ELOOP)	1.5 I. SKYACTIV-D
Transmisión		5MT	5MT	6AT	6MT	6MT
Prestaciones						
Velocidad máxima	km/h	171	183	177	200	178
Aceleración 0-100 km/h*	s	12,1	9,4	12,0	8,7	10,1
Consumo de combustible						
Urbano	l/100km	6,1	5,9	6,1	6,4	3,8
Extraurbano	l/100km	3,9	3,7	4,1	4,1	3,2
Combinado	l/100km	4,7	4,5	4,8	4,9	3,4
Emissiones de CO ₂ (combinado)	g/km	110	105	112	115	89
Categoría de emisiones		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Peso y carga útil						
Peso mínimo en orden de marcha	kg	970	975	1.000	980	1.040
Peso mín. en orden de marcha (con conductor de 75 kg)	kg	1.045	1.050	1.075	1.055	1.115
Peso máx. admisible	kg	1.500	1.505	1.535	1.510	1.575
Carga útil máxima	kg	530	530	535	530	535
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	795	800	830	810	875
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	785	785	785	785	780
Peso máximo remolcable (remolque sin frenos)	kg	515	515	530	515	550
Peso máximo remolcable (remolque con frenos, pendiente del 12%)	kg	900	900	900	900	900
Peso máximo remolcable (remolque con frenos, pendiente del 8%)	kg	1.100	1.100	1.100	1.100	1.100
Capacidad máxima de carga del techo	kg	50	50	50	50	50

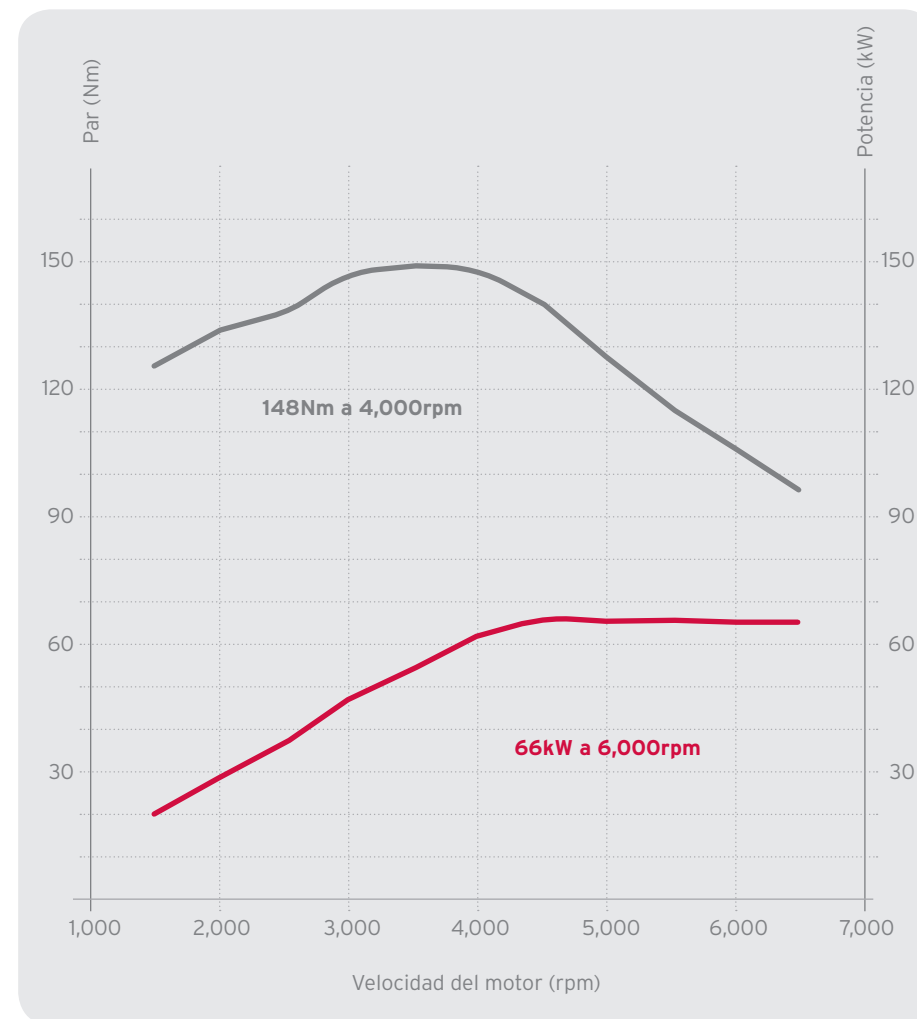
* Bajo las condiciones de prueba de Mazda

**CURVAS DE RENDIMIENTO
DE LOS MOTORES:**

1.5 L. SKYACTIV-G (75 CV)

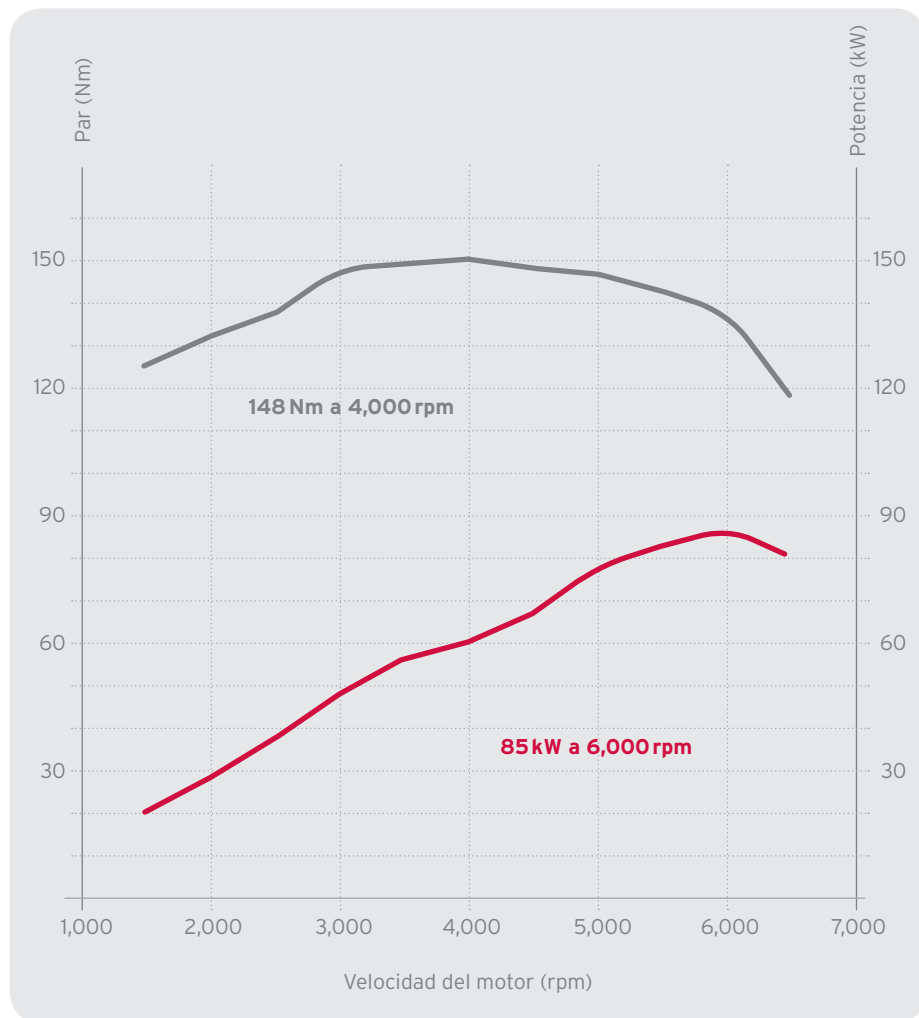


1.5 L. SKYACTIV-G (90 CV)

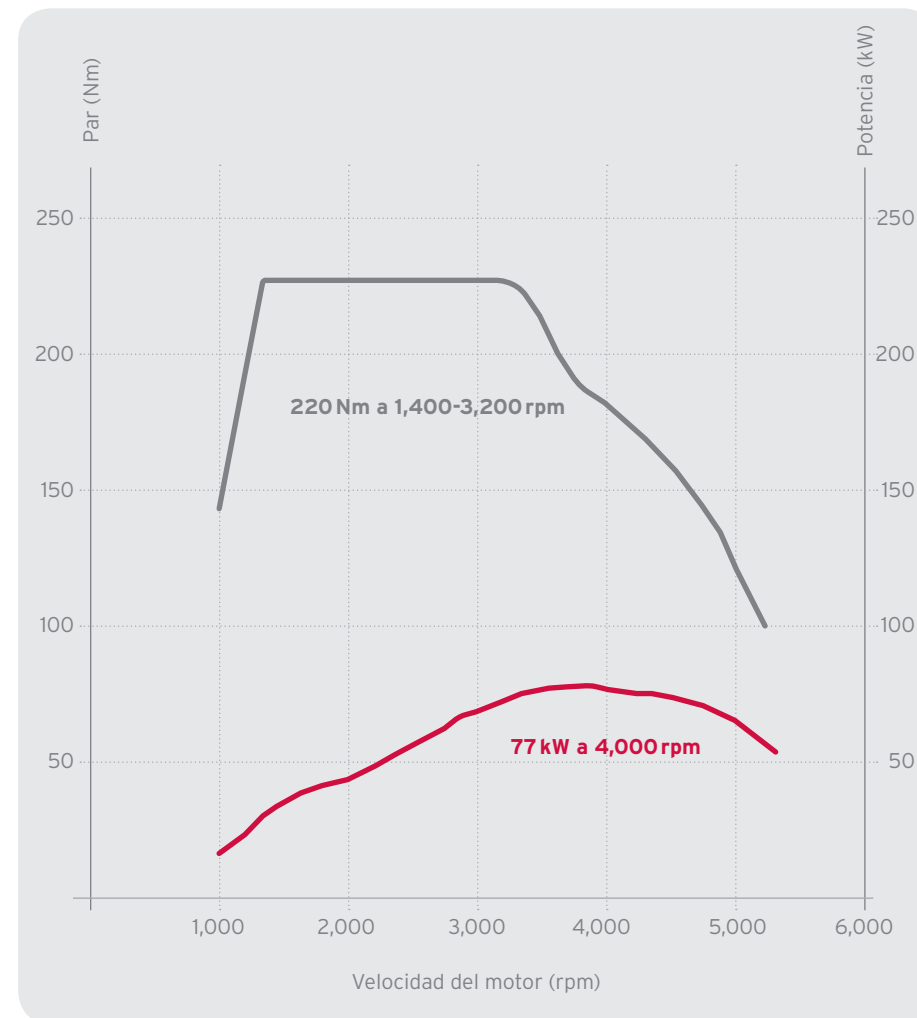


CURVAS DE RENDIMIENTO DE LOS MOTORES:

1.5 L. SKYACTIV-G (115 CV)



1.5 L. SKYACTIV-D



10 CONTACTOS MAZDA MOTOR EUROPE

**ESTE DOSIER DE PRENSA
SE ENCUENTRA DISPONIBLE**
en la web europea de prensa www.mazda-press.com
y en el portal en español www.mazda-press.es



Europa

Mazda Motor Europe GmbH
www.mazda-press.com

Jerome de Haan
✉ JdeHaan@mazdaeur.com

☎ +49 2173 943 505
☎ +49 2173 943 553



Austria

Mazda Austria GmbH
www.mazda-press.at

Josef Deimel
✉ deimel@mazda.at

☎ +43 463 3888 223
☎ +43 463 3888 62



Bielorrusia

Atlant-M Holpy

Olga Nikishima
✉ Olga_Nikishima@atlantm.com

☎ +375 172 01010
☎ +375 296 56 69 89



Bélgica

Mazda Motor Belux
www.mazda-press.be

Peter Gemoets
✉ gemoetsp@mazdaeur.com

☎ +32 3 860 66 05
☎ +32 3 860 66 12



Croacia

Mazda Motor Croatia
www.mazda-press.com.hr

Robert Špiranec
✉ spiranec@mazda.hr

☎ +385 1 6060 259
☎ +385 1 6040 746



Chipre

Mazda Cyprus
A.Stephanides & Son Automotive Ltd

Elena Evgeniou
✉ e.evgeniou@gpa.com.cy

☎ +357 2258 1121
☎ +357 2258 1110



República Checa

Mazda Motor Czech Republic
www.mazda-press.cz

Markéta Kuklová
✉ mkuklova@mazdaeur.com

☎ +420 739 681 120
☎ +420 233 029 399



Dinamarca

Mazda Motor Danmark
www.mazda-press.dk

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 43 25 21 06
☎ +45 26 31 88 37



Islas Feroe

Mazda Motor Danmark

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 43 25 21 06
☎ +45 26 31 88 37



Finlandia

Inchcape Motors Finland Oy

Roope Lahti
✉ roope.lahti@inchcape.fi

☎ +358 400 886 078
☎ +358 207 704 303



Francia

Mazda Automobiles France S.A.S.
www.mazda-presse.fr

David Barrière
✉ david.barriere@mazda.fr

☎ +33 1 61 01 65 95
☎ +33 1 61 01 65 60



Alemania

Mazda Motors
(Deutschland) GmbH

Jochen Münzinger
✉ jmunzinger@mazda.de
www.mazda-presse.de

☎ +49 2173 943 220
☎ +49 2173 943 468



Hungría

Mazda Motor Hungary KFT
www.mazda-press.hu

Eszter Burovinc
✉ burovinc@mazda.hu

☎ +36 1 464 5007
☎ +36 1 464 5001



Islandia

Mazda Motor Danmark

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 43 25 21 06
☎ +45 26 31 88 37



Italia

Mazda Motor Italia Srl
www.mazda-press.it

Marilù Granieri
✉ mgranieri@mazdaeur.com

☎ +39 06 60297 800
☎ +39 06 60200 125

 **Luxemburgo**
Mazda Motor Belux
www.mazda-press.lu

Peter Gemoets
gemoetsp@mazdaeur.com

+32 3 860 66 05
+32 3 860 66 12

 **Malta**
Gasam Motors Ltd.

Sarah Kennard
skennard@mps.com.mt

+356 2569 72 06
+356 212 499 80

 **Países Bajos**
Mazda Motor Nederland
www.mazda-press.nl

Jur Raatjes
jraatjes@mazdaeur.com

+31 182 685 080
+31 182 635 035

 **Noruega**
Mazda Motor Norge
www.mazda-press.no

Wenche S. Skarpodde
wskarpodde@mazdaeur.com

+47 6681 8786
+47 6681 8771

 **Polonia**
Mazda Motor Poland
www.mazda-press.pl

Magdalena Weglewska
mweglewska@mazdaeur.com

+48 223 181 980
+48 223 181 970

 **Portugal**
Mazda Motor de Portugal Lda
www.mazda-press.pt

Sandra Ferro
sferro@mazdaeur.com

+351 21 351 2774
+351 21 351 2771

 **Irlanda**
Mazda Motor Ireland
www.mazda-press.ie

Avril Brophy
abrophy@mazdaeur.com

+353 1233 476 0
+353 1233 4701

 **Rusia**
Mazda Motor RUS
www.mazda-press.ru

Maria Maguire
mmaguire@mazdaeur.com

+7 499 500 4856
+7 495 589 2482

 **Eslovaquia**
Mazda Motor Slovak Republic
www.mazda-press.sk

Markéta Kuklová
mkuklova@mazdaeur.com

+420 739 681 120
+420 233 029 399

 **Eslovenia**
Mazda Motors Slovenia
(MMS d.o.o.)

Bogdan Zvanut
bogdan.zvanut@mazda.si
www.mazda-press.si

+386 1 420 40 85
+386 1 420 40 88

 **España**
Mazda Automóviles España S.A.
www.mazda-press.es

Natalia García
ngarcia@mazdaeur.com

+34 91 418 5468
+34 91 418 5479

 **Suecia**
Mazda Motor Sverige
www.mazda-press.se

Per Lidström
plidstrom@mazdaeur.com

+46 768 750 815
+46 300 10 299

 **Suiza**
Mazda (Suisse) SA
www.mazda-press.ch

Giuseppe Loffredo
gloffredo@mazda.ch

+41 22 719 3360
+41 22 719 3305

 **Turquía**
Mazda Turkey
www.mazda-medya.com

Hülya Pamuk
hpamuk@mazdaeur.com

+90 216 430 70 60
+90 216 430 70 02

 **Ucrania**
AUTO International

Julia Kuzmenko
kuzmenko@auto-itl.kiev.ua

+38 0 44 230 1512
+38 0 44 230 1581

 **Reino Unido**
Mazda Motors UK Ltd.
www.mazda-press.co.uk

Graeme Fudge
gfudge@mazdaeur.com

+44 1 322 622 691
+44 1 322 622 701

 **Rumanía, Bulgaria, Moldavia**
Mazda Central and
South East Europe

Eszter Burovinc
burovinc@mazda.hu

+36 1 464 5005
+36 1 464 5001

 **Serbia, Montenegro, Bosnia, Macedonia, Albania**
Mazda Central and
South East Europe

Robert Špiranec
spiranec@mazda.hr

+385 1 6060 259
+385 1 6040 746

***ESTE DOSIER DE PRENSA
SE ENCUENTRA DISPONIBLE***
en la web europea de prensa www.mazda-press.com
y en el portal en español www.mazda-press.es