



MAZDA6 2015

DOSIER DE PRENSA





ÍNDICE

MAZDA6 2015

1.	MAZDA6 2015 De un vistazo	4 - 17
2.	INTRODUCCIÓN A la vanguardia de su segmento	18 - 19
3.	DISEÑO Elegancia moderna y refinada	20 - 25
4.	CONFORT, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO Inmejorable	26 - 35
5.	CADENAS CINEMÁTICAS Sin compromisos	36 - 49
6.	CHASIS Y CARROCERÍA Más suaves, más silenciosos y una obra maestra de ingeniería	50 - 53
7.	SEGURIDAD Todo bajo control	54 - 59
8.	ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Mazda6 2015	60 - 73
9.	CONTACTOS Mazda Motor Europe	74 - 79

MAZDA6 2015

DE UN VISTAZO



El modelo de referencia de Mazda ha incorporado una serie de tentadoras novedades que reflejan la evolución de la marca, superponiéndolas a su diseño "KODO - Alma del movimiento", ganador de tantos premios, y a su tecnología ultraeficiente SKYACTIV.

- // En el exterior del Mazda6 2015 se observa una puesta al día de la sección delantera, el diseño de los grupos ópticos y las llantas. Los cambios incrementan la sensación de fuerza y profundidad.
- // Por dentro, su revolucionario concepto Heads-up Cockpit da un nuevo significado al carácter práctico e incorpora nuevas tecnologías de conectividad, información y entretenimiento.
- // Interior rediseñado, con materiales de alta calidad que expresan una sutil elegancia.
- // El exclusivo sistema de tracción total de nueva generación de Mazda, disponible por primera vez en un Mazda6 diésel.
- // Varios nuevos elementos de seguridad activa y el equipamiento de seguridad i-ACTIVSENSE más avanzado de Mazda hasta la fecha, con grupos ópticos Full Led (de serie a partir del acabado Style+).
- // MZD Connect, el sistema de conectividad a bordo para smartphone, único de Mazda (de serie a partir del acabado Style).



Diseño exterior

// La evolución del exterior refleja la dirección en la que avanza la marca, con elementos como los siguientes:

- Parrilla en forma de ala de diseño evolucionado, con un aspecto más musculoso.
- Llantas de aleación de 19 pulgadas en un acabado plata oscuro metalizado (Luxury).
- Grupos ópticos delanteros y traseros de diseño más afilado, con grupos ópticos Full Led (a partir de Style+).

// Los mismos pasos de rueda prominentes y el habitáculo estilo cupé inclinado hacia atrás. Aspecto sólido, en clara alusión a la potencia que oculta bajo el capó.

// Disponible en nueve tonos de carrocería, entre ellos el nuevo Sonic Silver, concebido para acentuar la singular belleza de las líneas del Mazda6 2015.





Diseño interior

- // Interior detallista, con nuevos materiales de alta calidad: refleja la esencia, armónica y sofisticada, del Mazda6 2015.
 - Se ha rediseñado la consola central (ahora es más grande), el cuadro de instrumentos y las salidas de aire del climatizador.
 - Palanca de cambio estilo manual con guardapolvo en los modelos automáticos.
- // Acabado en aluminio pulido de alta calidad en elementos tales como los tiradores de las puertas y el pomo de la palanca de cambio, con materiales blandos en las superficies con las que se produce más contacto, como el volante.
- // Tapicería en cuero blanco (novedad) y cuero negro (ambas disponibles en Luxury con Pack Premium) o tapicería de tela negra (resto de versiones).





Confort y equipamiento

- // El concepto Heads-up Cockpit, que ha recibido excelentes valoraciones en el Mazda3 y en el nuevo Mazda2, ha sido adaptado al habitáculo más amplio del Mazda6, con una interfaz hombre-máquina que transforma el coche en una prolongación del conductor.
- Interior ergonómico, diseñado para conducir con un movimiento de ojos mínimo, una visibilidad sobresaliente y prácticamente sin esfuerzos innecesarios por parte del conductor. Entre otras cosas, gracias a la posición simétrica del conductor y a las amplias posibilidades de ajuste.
- Incorpora por primera vez una pantalla Head Up Display (Luxury).
- Pantalla táctil de 7 pulgadas (a partir de Style), situada en la parte superior del salpicadero, más segura y con una visibilidad óptima.

- Mando HMI (a partir de Style) en la consola central, con un acceso y un manejo más sencillo. Además, la palanca del freno de mano ha sido sustituida por un freno de estacionamiento eléctrico, otra novedad en Mazda (a partir de Style).

- // MZD Connect, el concepto de conectividad a bordo de Mazda para smartphone (a partir de Style):
 - Funciona a través del smartphone del usuario, ampliando las posibilidades de uso de Bluetooth®, correo electrónico, SMS y navegación, con funcionalidad de reconocimiento de voz o manejo con manos libres.
 - Introduce en el coche, de forma segura, amplios contenidos móviles gratuitos, como:
 - > Radio Aha®, con una oferta de más de 100.000 emisoras de radio, podcasts y mucho más.
 - > Actualizaciones de audio de Twitter y Facebook, con opciones de post.
 - > Servicios personalizados basados en la ubicación.

- Incluye aplicaciones propias de Mazda, como un monitor de consumo, recordatorios de mantenimiento y advertencias.

- // El sistema de navegación (disponible en acabados Style y Style+ con Pack Navi, y acabado Luxury) realiza cálculos de ruta más precisos y ofrece más funciones de búsqueda de destinos y opciones de visualización:
 - Tres años de actualizaciones gratuitas de los datos de mapas, mediante una tarjeta SD.
 - Compatible hasta con 19 idiomas en audio y 26 en texto.
 - Las indicaciones aparecen en la pantalla Head Up Display y en la pantalla de 7 pulgadas. La información de tráfico se actualiza en tiempo real a través del smartphone mediante RDS-TMC.
- // Monitor de visión basado en cámaras, incluido control de distancia de ayuda al aparcamiento.

- // El espacio para las piernas y las rodillas en las plazas traseras figuran entre los mejores de su categoría.
- // Los asientos ofrecen un mejor agarre y confort de marcha, gracias a su estructura revisada y a la adopción de nuevos materiales de absorción de vibraciones.
 - Asiento del conductor disponible con cinco funciones de ajuste eléctrico más asientos calefactables (Luxury con Pack Premium).
- // Elementos inteligentes y de fácil manejo, como la bandeja ligera del Wagon y las palancas situadas en el maletero para abatir el asiento trasero en dos secciones 60:40.
- // Maletero muy espacioso, con capacidad* de 480 litros (Sedán) y 522 litros (Wagon) o 1.664 litros (Wagon con los asientos abatidos).
- // Posibilidades de almacenamiento adicionales, con una consola central más ancha y bolsillos más grandes en las puertas.

Cadenas cinemáticas

La gama de motorizaciones de alta eficiencia SKYACTIV del Mazda6 2015 está formada por tres motores de gasolina y dos diésel, que se combinan con transmisiones manuales o automáticas. La mayoría de las combinaciones se encuentran disponibles, además, con i-ELOOP, el nuevo freno regenerativo de Mazda (disponible con motor 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV y motores diésel 2.0 SKYACTIV-D de 150 y 175 CV). El avanzado sistema de corte de ralentí i-stop se monta de serie en todos los modelos. Las versiones Wagon con motor diésel ahora se presentan también con la tracción total (AWD) de nueva generación de Mazda.



El motor de gasolina de inyección directa 2.0 l. SKYACTIV-G ofrece:

- // Una relación de compresión de 14:1 (la más alta de cualquier modelo de producción en serie*).
- // Un sistema de escape con esquema 4-2-1 de colectores largos y mejoras en la atomización del combustible, entre otras medidas que compensan los inconvenientes asociados a la alta compresión.
- // Versión de 145 CV.

Entrega:

- // Versión 145 CV: 107 kW/145 CV a 6.000 rpm y 210 Nm a 4.000 rpm.

Consumo (combinado) y emisiones de CO₂ **:

- // Versión 145 CV:
 - Con transmisión manual de 6 velocidades: 5,5 l/100 km y 129 g/km
 - Normativa de emisiones: Euro6

El motor de gasolina de inyección directa 2.5 l. SKYACTIV-G ofrece:

- // Una relación de compresión excepcionalmente alta de 13:1.
- // La misma tecnología del motor 2.0 l. SKYACTIV-G, para una compresión de alta eficiencia.
- // Ejes contrarrotantes que compensan la vibración adicional del motor.
- // i-ELOOP como parte del equipamiento de serie.

Entrega:

- // 141 kW/192 CV a 5.700 rpm y 256 Nm a 3.250 rpm

Consumo (combinado) y emisiones de CO₂ **:

- // Con transmisión automática de 6 velocidades: 6,3 l/100 km y 148 g/km
- // Normativa de emisiones: Euro 6

El motor diésel common-rail 2.2 l. SKYACTIV-D ofrece:

- // Una relación de compresión de 14:1 (la más baja del mundo**).
- // Turbocompresor doble secuencial.
- // Versiones de 150 y 175 CV.
- // Ejes contrarrotantes que compensan la vibración adicional de los potentes motores SKYACTIV-D.
- // i-ELOOP de serie en todas las versiones diésel.

Entrega:

- // Versión 150 CV: 110 kW/150 CV a 4.500 rpm y 380 Nm a 2.000 rpm.
- // Versión 175 CV: 129 kW/175 CV a 4.500 rpm y 420 Nm a 2.000 rpm.

Consumo (combinado) y emisiones de CO₂ ****:

// Versión 150 CV:

- Con transmisión manual de 6 velocidades: 3,9 l/100 km y 104 g/km
- Con transmisión automática de 6 velocidades: 4,8 l/100 km y 127 g/km
- Normativa de emisiones: Euro 6

// Versión 175 CV:

- Con transmisión manual de 6 velocidades: 4,5 l/100 km y 119 g/km
- Con transmisión automática de 6 velocidades: 4,8 l/100 km y 127 g/km
- Normativa de emisiones: Euro 6

Transmisión automática de seis velocidades SKYACTIV-Drive:

- // Cambia al modo "Sport" pulsando un botón situado junto a la palanca de cambio (Luxury con Pack Travel, solo disponible con motor 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV). En este modo, la respuesta es más lineal y las reducciones más rápidas; el vehículo entrega más par y responde de forma más directa a la presión del pedal del acelerador.
- // Intervalo ampliado de bloqueo del embrague del convertidor.
- // Cambios rápidos y directos.

Transmisión manual de seis velocidades SKYACTIV-MT:

- // Arquitectura ligera y compacta.
- // Ofrece el tacto ligero y preciso del legendario Mazda MX-5.

* A fecha de enero de 2015, según información interna.

** Todos los datos corresponden a la versión Sedán.

*** A fecha de marzo de 2012, según información interna.

**** Todos los datos corresponden a la versión Sedán con tracción delantera.

Chasis y carrocería

Las mejoras en la suspensión y el sistema de tracción total de nueva generación de Mazda hacen aún más emocionante la conducción del Mazda6 2015. Igualmente, resulta más suave y silencioso que nunca, gracias a la adición de nuevos elementos de aislamiento y a las mejoras en la rumorosidad.

SKYACTIV-Chassis

- // Disponible con una configuración de tracción total (AWD) que incluye el primer sistema del mundo* que avisa del deslizamiento de las ruedas delanteras.
- Utiliza 27 sensores que monitorizan de forma continua las condiciones de la carretera y las intenciones del conductor, transmitiendo de forma inmediata par a las ruedas adecuadas, incluso cuando las condiciones varían bruscamente.
- Reduce la pérdida de energía derivada del derrape de las ruedas y del envío de un par excesivo a las ruedas traseras, mejorando con ello el consumo.
- // Suspensión delantera tipo McPherson y trasera multibrazo, para una marcha más estable y fluida.
- Nueva estructura de los amortiguadores delanteros y traseros.
- Optimización del perfil de los casquillos de los brazos inferiores delanteros.



Carrocería SKYACTIV-Body

- // El habitáculo es excepcionalmente silencioso. Se ha prestado especial atención a bloquear las vías de propagación del ruido del motor y de la carretera. Así, la sonoridad en el habitáculo se ha reducido en un 10% sobre firmes irregulares y en un 25% en autopista, mediante las siguientes iniciativas:
- Adición de más aislamiento y mejor sellado de las puertas.
- Aplicación de material de relleno entre los guarnecidos de las puertas y los paneles.
- Nuevas moquetas y adición de material sellante entre la carrocería y la cubierta inferior del suelo, para amortiguar el ruido.
- // Refuerzo de las estructuras de las carrocería y mejora de la seguridad en caso de colisión, gracias a un mayor uso de acero de resistencia ultraalta.
- // El Mazda6 2015 es uno de los vehículos más ligeros y aerodinámicos del segmento C/D. Lógicamente, esto influye de forma positiva en sus consumos y en su estabilidad en carretera.
- Coeficiente aerodinámico de 0,26 (Sedán) y 0,28 (Wagon).

Seguridad

El nuevo Mazda6 incorpora un amplio equipamiento de avanzadas tecnologías de seguridad activa:



- // El Smart Full Led (Faros Led Adaptativos **(ALH)** y direccionales **(AFLS)**) (acabado Luxury) es una innovación consistente en cuatro bloques de leds por cada faro, controlables de forma independiente. El ALH sustituye al control de luces de largo alcance **(HBC)** y mejora la visibilidad durante la conducción nocturna; por ejemplo, solo se apagan aquellos bloques led de las luces de carretera que puedan resultar molestos para los conductores que circulan en sentido contrario (novedad en Mazda).
- // El Control de ángulo muerto **(BSM)** reemplaza al Asistente de cambio de carril **(RVM)**, ampliando su alcance en todas direcciones. Este sistema detecta los vehículos que se acercan por detrás o por algún ángulo muerto a velocidades de más de 30 km/h y advierte al conductor. Se complementa con la Alerta de tráfico trasera **(RCTA)**, que funciona cuando el vehículo se desplaza marcha atrás (ambos elementos se encuentran disponibles a partir de Style+).
- // El Sistema de aviso y prevención de cambio involuntario de carril **(LKA)** (Luxury) es una evolución del Sistema de alerta de

cambio involuntario de carril **(LDWS)** que alerta al conductor cuando se sale de su carril de forma no intencionada a velocidades a partir de 65 km/h. Además de avisar, modifica el grado de asistencia de la dirección para facilitar la vuelta del coche a su carril, de forma segura (novedad en Mazda).

- // El Detector de fatiga **(DAA)** (Luxury) lleva un seguimiento del estado del conductor a velocidades a partir de 65 km/h y le recomienda que haga una parada si detecta cambios significativos en su conducción (novedad en Mazda).
- // El Sistema de asistencia a la frenada en ciudad delantero y trasero **(SCBS F/R)** ha ampliado su capacidad y ahora ofrece también detección marcha atrás (el delantero se ofrece de serie en toda la gama, mientras que el trasero está disponible únicamente en el acabado Luxury). Este sistema actúa a velocidades entre 4 y 30 km/h y frena el vehículo automáticamente si detecta un impacto inminente con un objeto situado a distancias de 6 metros o menos marcha adelante. Marcha atrás, funciona entre 2 y 8 km/h y aplica los frenos si detecta un obstáculo a menos

de 2 metros. Por su parte, el sistema de Frenada de emergencia **(SBS)** también efectúa un seguimiento de la velocidad de los vehículos precedentes en el intervalo comprendido entre 15 y 145 km/h; avisa al conductor si se acerca demasiado a otro vehículo y frena automáticamente si detecta riesgo de accidente o una colisión inminente.

- // El Control de crucero adaptativo **(MRCC)** (Luxury con Pack Travel) mantiene una distancia de seguridad con respecto a los vehículos precedentes, a velocidades de hasta 200 km/h, controlando la velocidad y aplicando los frenos si es preciso.
- // La Señal de parada de emergencia **(ESS)** hace parpadear rápidamente las luces de emergencia en caso de frenada brusca para avisar a los demás conductores. El Asistente de arranque en pendiente **(HLA)** controla la presión de los frenos y ayuda a evitar que el vehículo caiga hacia atrás al arrancar en cuesta. Ambos están disponibles de serie en toda la gama.
- // También ofrece de serie **ABS** de cuatro vías con **EBD** (distribución electrónica de la fuerza de frenado), asistencia a la frenada, **DSC** (control de estabilidad) y **TCS** (control de tracción).

El Mazda6 2015 ofrece también novedades en su equipamiento de seguridad pasiva:

- // Ofrece una mayor seguridad en caso de impacto; absorbe y dispersa la energía de colisión a lo largo de su estructura, siguiendo un concepto de dispersión de la carga en distintas direcciones.
- // Carrocería SKYACTIV-Body de alta rigidez, con gran capacidad de absorción de impactos; incorpora más aceros ligeros de resistencia ultraalta que nunca.
- // Diseño de la sección delantera, con zonas de deformación más grandes que evitan de forma más efectiva la deformación del habitáculo, y que también reducen los costes de reparación en caso de colisión leve.
- // Estructura reforzada del habitáculo para una protección superior frente a los impactos laterales; se complementa con las estructuras reforzadas del subchasis trasero y los paragolpes.
- // Se han rediseñado los guarnecidos y otros elementos interiores para evitar o reducir el riesgo de lesiones a los ocupantes.
- // El diseño de los asientos protege frente a latigazos cervicales y proporciona una sujeción y un agarre de gran calidad.
- // Se han reforzado los componentes del asiento trasero, para evitar que la carga del maletero invada el habitáculo.
- // Airbags delanteros, laterales y de cortina de serie.
- // Se han hecho mejoras en la estructura del capó y el frontal del vehículo; ahora ceden más fácilmente y protegen mejor a los peatones en caso de atropello, evitando sobre todo lesiones en la cabeza. El diseño del parachoques protege las piernas de los peatones.

INTRODUCCIÓN

A LA VANGUARDIA DE SU SEGMENTO



Un paso más allá. El actual Mazda6 ha sabido destacar con claridad dentro del segmento europeo de berlinas medias, tanto en versión Sedán como Wagon. Ahora, el nuevo Mazda6 2015 va un paso más allá y posiciona la marca a las puertas del segmento de marcas premium.

Todos los modelos Mazda de nueva generación tienen una presencia que crea un vínculo especial con sus propietarios. El Mazda6 2015 intensifica ese halo con una nueva madurez que, de alguna manera, apunta la dirección en la que evolucionarán otros modelos de la marca. En este proceso, Mazda ha escuchado las opiniones de sus clientes.

Por eso, la experiencia de conducción del nuevo modelo es absolutamente inspiradora. El nuevo interior, dominado por el concepto Heads Up Cockpit y con la interfaz hombre-máquina más avanzada, puede presumir de una ergonomía imbatible, que casa muy bien con los nuevos niveles de calidad del habitáculo. En conjunto, un entorno sofisticado en

el que no falta la conectividad a Internet a través del smartphone.

En cuanto a las tecnologías de seguridad activa, se han adoptado una serie de nuevos sistemas inteligentes –algunos de ellos pioneros en Mazda– que facilitan aún más la conducción. Ahora más que nunca, el conductor puede decidir cuánta asistencia directa desea.

El exterior, con su atractivo y premiado diseño KODO, ha ganado en profundidad, gracias a un diseño de parrilla en forma de ala más llamativo y a unos grupos ópticos Full led que ofrecen una iluminación más llamativa e intensa.

La suspensión ha sido revisada para que resulte más fluida, mejorando el confort de marcha, la estabilidad y la respuesta inicial de la dirección. Por primera vez, la generación del Mazda6 se presenta con la tecnología de tracción total inteligente de Mazda, que utiliza un exclusivo sistema de advertencia de deslizamiento de las ruedas delanteras. En cuanto a los motores, el Mazda6 2015 conserva el mismo inusual equilibrio de prestaciones sobresalientes y reducido consumo líder en su segmento.

El elegante refinamiento del Mazda6 2015 demuestra que el modelo de referencia de Mazda ha entrado en una nueva dimensión muy especial. La evolución continúa...



DISEÑO

ELEGANCIA MODERNA Y REFINADA

Cuando se lanzó por primera vez en 2012, el atractivo modelo de referencia de Mazda buscó situarse a la cabeza de su segmento. Poco más de dos años más tarde, el Mazda6 2015 ha ganado en atractivo y en madurez.

Las formas y texturas del armonioso diseño "KODO - Alma del movimiento" de aquel Mazda6 de nueva generación no tardaron en recibir el reconocimiento que merecían. Fue uno de los tres finalistas al título *World Car of the Year* del año 2013, en pugna con otros modelos mucho más caros.

Las ventas demostraron que tenía el atractivo obligatorio para atraer a los compradores de berlinas del segmento C/D europeo. El

Mazda6 ha encantado a sus clientes con una fórmula de alta calidad de acabados, belleza práctica y funcionalidad que no cansa nunca.

Para mantener encendida la llama, el Mazda6 2015 ha adoptado una expresión más atrevida y elegante, conservando a la vez su sofisticado aire KODO y su intensa puesta en escena, inspirada en los movimientos de los animales salvajes. Por eso, la parrilla y la sección delantera transmiten

más sensación de fuerza; igualmente, ha evolucionado la forma de los grupos ópticos led delanteros y traseros, y se han rediseñado las llantas de 19 pulgadas.

Formas tentadoras

El frontal del vehículo es claramente "Mazda". La parrilla en forma de ala, una de las características típicas del diseño KODO, se despliega entre los faros delanteros con una apariencia más tridimensional. El embellecedor a juego de los faros antiniebla acentúa esa profundidad, mientras la parrilla, con sus seis características lamas grises horizontales, aporta fuerza y un aspecto más contundente a una sección delantera que ya era imponente. Junto con el brillo de los faros, la parte delantera del coche transmite una personalidad aún mas intensa.

Se ha revisado la disposición de las nuevas ópticas led (a partir de Style+), que aportan una iluminación más intensa, acentuada por las alas iluminadas del frontal que, visualmente, "conectan" entre sí los grupos ópticos en la oscuridad. La luz del Mazda6 2015 tiene un color unificado, ya que los antiniebla también son led. Todo se suma para crear una sensación de movimiento proyectado hacia adelante, velocidad y dinamismo. Los grupos ópticos traseros también son led. Están más extendidos hacia el centro del portón, creando una imagen de mayor profundidad y una expresión que, de noche, permite reconocer al instante que es un Mazda.



En versión Sedán o Wagon, el Mazda6 2015 sigue combinando vitalidad y un aspecto musculoso con unos niveles de calidad que lo sitúan en otra dimensión. La elegancia y la funcionalidad van de la mano de una forma poco convencional, como solo sabe hacerlo Mazda, diferenciando este modelo del resto de sus competidores.

Belleza funcional

El Mazda 2015 conserva las líneas características del modelo, que producen sensaciones variables –de velocidad por un lado, de relajación por otro– en función del ángulo de incidencia de la luz. El juego entre luces y sombras produce un efecto que uno nunca se cansa de mirar.

Las alas de la parrilla delantera tienen su continuidad en las líneas de carácter que

recorren los laterales del coche, como si este estuviera a punto de proyectarse hacia adelante. El habitáculo estilo cupé de la versión Sedán se prolonga hasta más allá del pilar C, donde enlaza con una zaga trasera corta y poderosa, que subraya su solidez y firmeza. Por su parte, el Wagon complementa su planta deportiva con grandes dosis de carácter práctico. En cualquiera de las dos versiones, solo hay que mirarlo por fuera para hacerse una idea de la respuesta que se puede esperar cuando uno se pone al volante.

Los poderosos pasos de rueda y el habitáculo de apariencia compacta, desplazado hacia atrás, hacen resaltar las grandes llantas de aleación de 19 pulgadas (Luxury). Estas tienen ahora un tono plata oscuro metalizado que contribuyen al equilibrio del conjunto. El diseño de sus cinco juegos de

radios acentúa la sensación de dinamismo y de movimiento ligero y sin esfuerzo. Ahora bien, no todo es pura estética. Los ingenieros se unieron a los diseñadores para mejorar la rigidez y la resistencia a la deformación. El resultado es un comportamiento de alto nivel, con características mejoradas de ruido, vibración y rumorosidad.

Refinamiento en todos los detalles

El interior ya era armonioso y ordenado, con el buen gusto que se espera en un modelo como este. Ahora, Mazda ha subido el listón de la calidad con nuevas formas y materia-

les, sobre todo en las plazas delanteras. Se ha hecho un esfuerzo especial por enlazar los distintos elementos, con el fin de crear un todo bellamente integrado; por ejemplo, mediante esquemas de color que dan cohesión al habitáculo.

“Coherencia” es el término que mejor describe el concepto Heads-up Cockpit que se aplicó por primera vez al Mazda3 de nueva generación. El diseño divide el interior entre un espacio acogedor, orientado al conductor, y una zona de pasajeros abierta y despejada, pero a la vez unifica ambos espacios por medio de la armonía de los elementos de estilo del habitáculo.





La consola central y la consola del suelo han recibido una atención especial. Lo primero que llama la atención es la adición de un freno de estacionamiento eléctrico (EPB) –novedad en Mazda disponible a partir de Style con Pack Style) – que elimina la palanca del freno de mano y pone en su lugar un botón situado detrás de la palanca de cambio. Este extra de amplitud da un aire más limpio a la consola del suelo, que ahora está construida en un solo nivel. El espacio adicional se ha aprovechado para cosas como un espacio de almacenamiento y posavasos. En los modelos automáticos, el cambio lleva una palanca deportiva con guardapolvo, de

estilo manual, que sustituye a la configuración con las guías a la vista del modelo anterior. Más arriba, la esbelta consola central tiene un panel en negro piano con los controles del climatizador. La pantalla de 7 pulgadas (a partir de Style) se encuentra ahora en la parte superior de la consola, donde el conductor puede verla de manera más fácil y segura.

Materiales refinados

La visera del panel de instrumentos, los reposabrazos de las puertas y los elementos blandos de la consola central, como los nue-

vos apoyos para las rodillas, están rematados con una elegante costura doble. Las salidas de aire del climatizador son un ejemplo excelente del atractivo de los nuevos materiales utilizados y, de una forma más amplia, del contraste lleno de significado entre la tapicería, los cromados, el aluminio pulido y los elementos de color negro del interior del Mazda6 2015. Se ha reducido al mínimo el uso de plásticos rígidos para subrayar el refinamiento del habitáculo, reforzando la expresión del movimiento, la velocidad y la estabilidad, que son algunos de los atributos tradicionales del Mazda6. Las novedades se com-

pletan con un nuevo diseño del cuadro de instrumentos y del mando HMI.

En la tapicería, la piel en tono beige ha sido sustituida por cuero blanco, que produce un contraste más marcado con los elementos negros del interior. La tapicería negra contrasta con los acentos de color rojo en los materiales blandos del panel de instrumentos, los guarnecidos de las puertas y la consola del suelo. Ambas tapicerías están disponibles en el acabado Luxury con Pack Premium. Para el resto de versiones, sigue estando disponible una tapicería de tela negra.

Los diseñadores de interiores de Mazda han alcanzado un altísimo nivel de calidad y armonía, que se percibe al instante en el buen gusto de la coordinación y en el cuidado de los acabados, totalmente en la línea de elegancia y carácter deportivo del exterior. Por dentro y por fuera, es un estilo pensado para mantener su atractivo durante muchos años.

Colores de carrocería

El color Sonic Silver, nuevo en el Mazda6 2015, subraya el aspecto sólido del coche y los contrastes entre las zonas que reciben luz y las que quedan en sombra. Acentúa el dinamismo de las formas KODO al tiempo que refleja el cielo y el entorno, añadiendo riqueza de expresión a la profundidad del interior. Por primera vez, el Mazda6 2015 se presenta también en Titanium Flash, un tono que se introdujo con el Mazda3, aparte de los ya clásicos Soul Red, Blue Reflex, Jet Black, Meteor Grey, Snowflake White Pearl, Deep Crystal Blue y Arctic White.



CONFORT, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO

INMEJORABLE

Con el Mazda6 2015, el Heads Up Cockpit y la reconocida tecnología de conectividad segura e inteligente de Mazda llegan por fin al segmento C/D, con un habitáculo que ofrece una experiencia más refinada, pensada para gustar.

El segmento C/D, tremendamente competitivo, es crucial para los fabricantes de coches, especialmente en Europa. Los coches de este segmento son los que mejor representan la esencia y la reputación de una marca, que en el caso de Mazda es sinónimo de diversión en la conducción, eficiencia, seguridad y fiabilidad. Puesto que esas cualidades ya se habían llevado a una nueva dimensión con el anterior Mazda6, ahora el fabricante quería capitalizar toda la experiencia en ergonomía interior que ha adquirido desde el lanzamiento inicial de su modelo de referencia, agregando de paso lo último en equipamiento. El Mazda6 2015 resulta más placentero que nunca y da todo el control al conductor, con una relajación total.

El concepto de Heads Up Cockpit potencia al máximo esa sensación de fusión con el coche, o *Jinba Ittai*, tan característica de Mazda. La cabina envolvente sitúa todos los controles relacionados con la conducción en la posición ideal para manejarlos. El esfuerzo físico y los movimientos de ojos que tiene que hacer el conductor son mínimos. Al mismo tiempo, el entorno del pasajero delantero transmite sensaciones de amplitud y bienestar. Las dos plazas delanteras se benefician de una interfaz hombre-máquina (HMI) rediseñada (a partir de Style): nunca había sido tan fácil de utilizar, incluso sin mirarla. Todo para que el conductor pueda concentrar su atención en la carretera y para que los pasajeros se relajen y disfruten de cada trayecto.

Es un logro que no ha estado exento de dificultad, teniendo en cuenta que los avanzados sistemas de a bordo del Mazda6 2015 proporcionan gran cantidad de información. La principal prioridad ha sido encontrar la forma de que el conductor pueda procesarla de forma eficaz y segura. Por eso se ha incorporado la pantalla Head Up Display (acabado Luxury), que por primera vez se monta en el Mazda6. Esta pantalla presenta información en tiempo real directamente en la línea visual del conductor, a una distancia de 1,5 metros de sus ojos para minimizar el ajuste focal. Muestra tres datos simultáneamente, priorizados por



orden de importancia. En condiciones normales, en la parte superior de la pantalla aparece la velocidad del vehículo, seguida, por ejemplo, por las indicaciones del navegador. Si se produce un aviso urgente de seguridad activa, la información se desplaza de inmediato para presentar el aviso, hasta que desaparece el peligro. Por supuesto, el resto de la información usual del vehículo se muestra en el panel de instrumentos, que se ha rediseñado para mejorar la visibilidad y la sensación de calidad.

Siempre en línea

Con MZD Connect (a partir de Style), los ocupantes del Mazda6 2015 no volverán a estar desconectados. Este sistema, que funciona conjuntamente con un smartphone, proporciona un acceso seguro, incluso de viaje, a servicios de Internet como Aha. Esta plataforma de Internet basada en la nube ofrece contenidos gratuitos con un formato de audio similar al de la radio. Por ello, resulta segura y fácil de utilizar en un vehículo. Aha pone a disposición de los usuarios una variada y creciente oferta de emisiones, entre emiso-

ras de radio, podcasts y audiolibros, además de medios sociales y servicios personalizados basados en la ubicación.

MZD Connect amplía la funcionalidad previa del Mazda6 con reconocimiento de voz y manejo en modo manos libres, haciendo más cómoda la conectividad Bluetooth y ampliando las opciones de correo electrónico, SMS y navegación. Es posible escuchar tweets o posts de Facebook, contestar con un "me gusta" o publicar mensajes de audio. O enviar y recibir mensajes de texto, o guardar destinos en el navegador obtenidos de búsquedas en Internet. MZD Connect incluye aplicaciones propias de Mazda, como un monitor de consumo, recordatorios de mantenimiento y advertencias. Un sistema de sonido envolvente de alta calidad Bose con once altavoces (acabado Luxury) se encarga de proporcionar un audio de calidad total (ver cuadro).

La nueva pantalla de 7 pulgadas (a partir de Style) es el centro de la información y el entretenimiento del Mazda6 2015. Se ha desplazado a la parte superior de la consola cen-

tral, para que el conductor pueda mirarla más fácilmente y sin perjuicio de la seguridad. Se maneja por medio del mando HMI (a partir de Style) situado en la consola central delante de la palanca de cambio, mediante control por voz o desde la propia pantalla táctil. En contraste, las funciones relacionadas con la conducción son accesibles desde los controles integrados en el volante.

Para encontrar el camino

El sistema de navegación (acabados Style y Style+ con Pack Navi, y acabado Luxury) ofrece cálculos de ruta más precisos, nuevas funciones de búsqueda de destinos y opciones de visualización, además de tres años de actualizaciones bianuales gratuitas de los datos de mapas de la tarjeta SD. El navegador soporta hasta 19 idiomas en audio y 26 en texto. Las indicaciones aparecen en la pantalla Head Up Display y en la pantalla de 7 pulgadas. La información de tráfico y de otro tipo se actualiza en tiempo real a través del smartphone mediante RDS-TMC.





El objetivo de Mazda con el interior del Mazda6 2015 pasaba por crear un espacio que fuera una extensión de los brazos y las piernas del conductor. El mando HMI, por ejemplo, está diseñado para manejarlo de forma intuitiva, sin mirar. Al igual que otros elementos del habitáculo, mantiene al conductor alerta y relajado, incluso durante los desplazamientos largos. Para ello, su asiento está equipado con una elaborada función de ajuste (Luxury con Pack Premium) –con un margen de movimiento de 260 mm hacia atrás y hacia delante, 50 mm de elevación y 30 mm de inclinación, más un ángulo de reclinación de 98 grados– para ofrecer el mejor acceso posible a los componentes esenciales relaciona-

dos con la conducción. Además, la posición de la caja de cambios manual facilita unos cambios más cortos, mientras que, en los modelos automáticos, las levas del cambio de marchas en el volante (asociado a cambio automático y motores 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV y 2.2 l. SKYACTIV-D de 175 CV) garantizan un acceso óptimo, pero nunca accidental.

Para un control sin estrés y una conducción segura y divertida se necesita una buena visión general de los alrededores. Así, los diseñadores del Mazda6 se aseguraron de que el conductor tuviera un campo de visión continuo –frontal, trasero y lateral– con un mínimo de ángulos muertos. La posición

retrasada de la cabina y de los pilares A incrementa el ángulo de visión horizontal del conductor, con lo que las curvas resultan más sencillas y seguras. La ubicación de los pilares A (y el espacio que queda entre ellos y los retrovisores montados en las puertas) también mejora el ángulo de visión vertical del conductor, lo que hace más fácil ver niños u objetos de poca altura en las intersecciones.

Todo está a mano

La funcionalidad es esencial para una conducción agradable; por ello, el interior del Mazda6 2015 dispone de nuevas posibilidades de almacenamiento. Los bolsillos de las puer-

tas son considerablemente más grandes, mientras que la consola central se beneficia de la desaparición de la palanca del freno de mano. En su lugar, se ha incorporado un freno de estacionamiento eléctrico (EPB) (a partir de Style con Pack Style), que se maneja con un pequeño mando, en lo que es otra novedad en el equipamiento de serie de Mazda. El EPB se ha diseñado pensando ante todo en la seguridad. Se anula automáticamente en cuanto se pulsa el acelerador para arrancar, pero solo si el conductor tiene puesto el cinturón de seguridad y si las puertas están cerradas. También se puede anular manualmente utilizando el control, con el motor en marcha y pisando el pedal del freno.

El Mazda6 2015 es uno de los vehículos más largos de su categoría y se puede definir con una palabra: espacioso. Tanto el Sedán como el Wagon ofrecen niveles extraordinarios de confort, desde el espacio para las piernas y la holgura para las rodillas hasta el espacio para los hombros, en las plazas delanteras y también en las traseras. Además, resulta muy fácil entrar y salir del coche.

Los asientos siguen siendo ligeros y se han modificado para mejorar el confort de marcha. En lugar de la clásica construcción en “S”, los respaldos delanteros incorporan un material amortiguador que se adapta mejor al cuerpo del ocupante y distribuye su peso sobre una superficie mayor. Gracias a ello, los asientos resultan acogedores y confortables, ofreciendo una sujeción excelente. Al igual que la ubicación de los controles del habitáculo, favorecen una buena postura. Las banquetas de los asientos delanteros y traseros llevan ahora una espuma de uretano especial que absorbe vibraciones no deseadas.



Espacio para viajar

La espaciosa zona de carga* (480 litros en el Sedán y 522 litros en el Wagon) resulta de muy fácil acceso gracias al cuidado diseño del maletero y de la apertura del portón. Los asientos traseros están divididos en secciones 60:40. Se abaten muy fácilmente mediante el accionamiento de las palancas situadas en ambos laterales del maletero o (solo en los modelos Wagon) unos botones situados en los propios respaldos de los asientos. Con los asientos abatidos, el Wagon ofrece una capacidad máxima de carga de 1.664 litros.

* Datos conformes con VDA, incluido el compartimento inferior.



Tecnología de sonido envolvente premium BOSE®

Tan potente, rotundo y refinado como el nuevo Mazda6 2015, el sistema de sonido BOSE® de sonido envolvente y altas prestaciones, con 11 altavoces, es perfecto incluso para los más melómanos. Es más avanzado que el del modelo actual, pesa un 20% menos y lleva un sistema de circuitos que le permite funcionar con un menor consumo de potencia y con menores necesidades de refrigeración.

Se trata del primer sistema de audio de Mazda con tecnología de reproducción envolvente virtual BOSE® Centerpoint® 2. Esta tecnología analiza la frecuencia de las fuentes sonoras y ofrece un sonido envolvente virtual de gran realismo, incluso cuando se reproducen señales comprimidas o emisiones de radio.

Al mismo tiempo, la función AudioPilot® 2, también de BOSE®, compensa automáticamente los efectos de sonidos no deseados producidos por distintos tipos de firme, distintas velocidades de conducción e incluso por las ventanillas abiertas. Un micrófono instalado en el habitáculo controla de forma constante las condiciones de ruido ambiental, mientras un sofisticado algoritmo BOSE® analiza la señal de la música y la ajusta para reducir el efecto del ruido no deseado.

Sistema de sonido envolvente de 11 altavoces BOSE® del nuevo Mazda6 (Luxury)

- 1 2 3 x Twiddler® de 80 mm** (altavoces de neodimio de medios/agudos) en el panel de instrumentos
- 3 2 x altavoces de agudos de neodimio de 25 mm** en el panel de instrumentos
- 4 2 x altavoces de graves Nd® de 230 mm** en las puertas delanteras
- 5 2 x altavoces de rango completo de 135 mm** en las puertas traseras
- 6 2 x Twiddler® de 60 mm** (altavoces de medios/agudos) en la parte trasera
- 7 Amplificador digital de altas prestaciones con procesamiento de señal digital BOSE®:**
 - // 8 canales de ecualización personalizada
 - // Tecnología de compensación de ruido AudioPilot® 2
 - // Procesamiento de señal Centerpoint® 2
 - // Procesamiento de señal Surround-Stage®
 - // Micrófono del sistema AudioPilot® 2 en el panel de instrumentos

CADENAS CINEMÁTICAS

SIN COMPROMISOS

Las motorizaciones ultra-eficientes SKYACTIV del Mazda6 2015 garantizan una combinación nada convencional de altas prestaciones y bajo consumo. Las versiones con tracción total se agarran firmemente a la carretera.

ejercida sobre el pedal, proporcionando una aceleración lineal energética pero refinada. La admisión y el escape se han afinado para eliminar sonidos no deseados de alta frecuencia al tiempo que mantenían la excitante banda de baja frecuencia: el sonido es magnífico.

Deportivo y civilizado

A velocidades constantes de cruce, el Mazda6 2015 es tan silencioso y refinado como se espera de una berlina del segmento C/D. Pero cuando acelera, es capaz de rugir con una estimulante resonancia. El sistema de corte de ralentí i-stop* de Mazda y el nuevo freno regenerativo i-ELOOP* trabajan en perfecta armonía. Estos elementos, junto con las transmisiones SKYACTIV, el chasis SKYACTIV-Chassis y la carrocería SKYACTIV-Body, contribuyen a unas cifras espléndidas de consumo y emisiones de CO₂. Estas tecnologías se aplican a todas las variantes, sin sacrificio alguno de prestaciones.

Los dos motores de gasolina, de diferentes potencias, son de inyección directa, atmosféricos y con relaciones de compresión ultraaltas**. El más potente es el 2.5 l.

El Mazda6 2015 se presenta con cuatro motores SKYACTIV, todos ellos con relaciones de compresión extremas. Dos de los motores son diésel y los otros dos gasolina. Todos ellos cumplen la normativa Euro 6 y desarrollan potencia eficiente, con la ayuda de una transmisión manual SKYACTIV-MT y una automática SKYACTIV-Drive, esta última provista de selector (Luxury Pack Travel y motor 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV). Por primera vez, se propone también una opción de tracción total (AWD) en un Mazda6 diésel.

Al pisar el acelerador, el coche responde inmediatamente y con precisión a la presión

* El sistema i-stop forma parte del equipamiento de serie con todas las motorizaciones. El i-ELOOP se ofrece de serie en todas las variantes con el motor 2.5 l. SKYACTIV-G.

** 13:1 para el 2.5 l. SKYACTIV-G y 14:1 para el 2.0 l. SKYACTIV-G (la más alta del mundo para modelos de producción en serie a fecha de enero de 2015).



SKYACTIV-G, el motor SKYACTIV de mayor cilindrada hasta la fecha, que desarrolla 141 kW/192 CV a 5.700 rpm y un par de 256 Nm a 3.250 rpm. Con transmisión automática, catapulta el Mazda6 2015 de 0 a 100 km/h en escasos 7,8 segundos, alcanzado una velocidad máxima de 223 km/h*.

Mazda superó los inconvenientes de NVH asociados a la mayor cilindrada de este motor adoptando un conjunto de ejes contrarrotantes para minimizar las vibraciones. Todos los motores de gasolina comparten una configuración especial del colector de escape,

mejoras en las características de atomización del combustible y muchos otros elementos. El desarrollo de par es excepcional en la banda de bajas y medias revoluciones, y el consumo no tiene parangón entre los motores de gasolina de estas cilindradas. En ciclo combinado, el 2.5 l. SKYACTIV-G consume 6,3 l/100 km, con unas emisiones de CO₂ de 148 g/km*.

En el Mazda6 2015, el motor 2.0 l. SKYACTIV-G desarrolla un par máximo de 210 Nm a 4.000 rpm, con una potencia máxima de 107 kW/ 145 CV. Ofrece consumos muy ajustados de 5,5 l/100 km (manual), con emisiones de

CO₂ de tan solo 129 g/km. Y eso pese a que no se ofrece con i-ELOOP. Su aceleración de 0 a 100 km/h es de 9,5 segundos y alcanza una velocidad máxima de 208 km/h.

Marcadamente limpio

SKYACTIV es sinónimo de combustión interna eficiente. Los motores diésel del nuevo Mazda6 rompen con lo establecido y ofrecen un turbocompresor doble de geometría secuencial y la relación de compresión más baja del mundo**. Una menor compresión impone un menor esfuerzo en las piezas del motor, lo cual hace posible utilizar componentes más ligeros.

La baja compresión del motor 2.2 l. SKYACTIV-D, disponible también en dos niveles de potencia, permite mejorar la

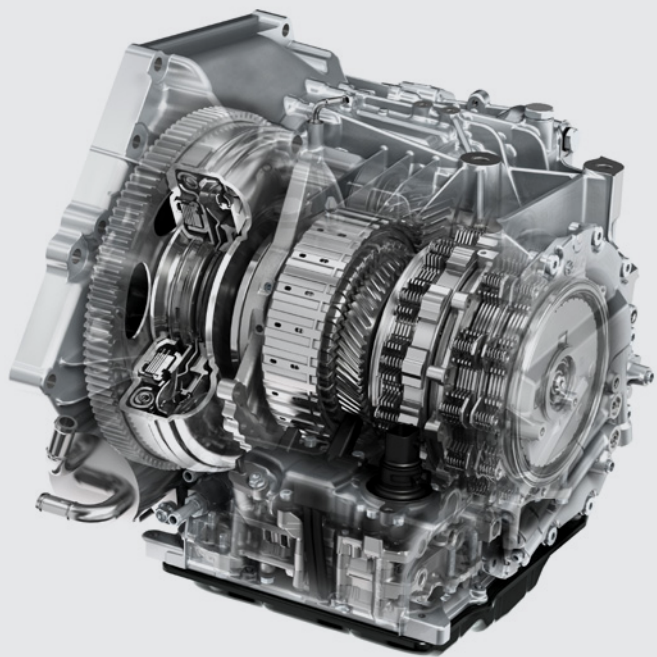
sincronización de la combustión y la eficiencia. La primera variante entrega 110 kW/150 CV a 4.500 rpm y ofrece un par máximo de 380 Nm entre 1.800 y 2.600 rpm; la otra desarrolla 129 kW/175 CV a 4.500 rpm y su par motor es de 420 Nm a 2.000 rpm. Al igual que en el caso del 2.5 l. SKYACTIV-G, ambas variantes del motor SKYACTIV-D tienen ejes contrarrotantes que compensan el extra de vibración de estos potentes motores diésel.

Con el motor diésel de 175 CV, el Mazda6 acelera de 0 a 100 en 8,4 segundos y tiene una velocidad máxima de 216 km/h (transmisión automática); con transmisión manual, acelera en 7,9 segundos y alcanza y 223 km/h. La versión de 150 CV acelera de 0 a 100 en 9,8 segundos (automático) o en 9,1 segundos (manual), con puntas de velocidad de 204 km/h y 210 km/h, respectivamente.



* Salvo que se diga explícitamente lo contrario, todas las cifras se refieren a la versión Sedán con i-stop y i-ELOOP; los datos de consumo y emisiones de CO₂ corresponden al ciclo combinado.

** Disponible a partir de enero de 2015.



Estas cifras resultan aún más notables si se tienen en cuenta los consumos y emisiones de estos motores diésel: 3,9 l/100 km y 104 g/km (150 CV, transmisión manual); 4,8 l/100 km y 127 g/km (150 CV, transmisión automática); o 4,5 l/100 km y 119 g/km (175 CV, transmisión manual); y 4,8 l/100 km y 127 g/km (175 CV, transmisión automática). Los consumos en ciclo combinado para las versiones Wagon con tracción total varían entre 5,0 y 5,4 l/100 km, con cifras comprendidas entre 132 y 143 g/km.

La refinada transmisión automática SKYACTIV-Drive de seis velocidades es muy equilibrada y proporciona un cambio asombrosamente suave, con el tacto directo de un

cambio manual. Ahora, incluye de serie con todos los motores de gasolina un selector que permite al conductor cambiar al modo "Sport" con solo pulsar un control situado junto a la palanca de cambio (Luxury con Pack Travel y motor 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV). En este modo, las reducciones son más rápidas y el vehículo entrega más par en respuesta a la presión del pedal del acelerador. Resulta de gran utilidad, por ejemplo, en las incorporaciones a vías rápidas. Por su parte, la transmisión SKYACTIV-MT ofrece el cambio manual deportivo y directo del legendario roadster Mazda MX-5. Ambas son ligeras y compactas, y contribuyen a las asombrosas cifras de consumo de combustible del Mazda6 2015.





SKYACTIV-G: Tecnología de gasolina para el mundo real

Características:

- // Una gama de motores atmosféricos de cuatro cilindros con una compresión inusualmente alta –14:1 para la versión de 2.0 l. de 145 CV y de 13:1 para el 2.5 l.–, que ofrecen:
 - Extraordinaria potencia y par en la banda de revoluciones bajas y medias.
 - Consumos sobresalientes, en especial en las condiciones de conducción de la vida real.
- // Un sistema de escape largo con esquema 4-2-1 que reduce la cantidad de gases de escape residuales en la cámara de combustión, y que contribuye a:
 - Evitar la detonación (combustión anormal).
 - Reducir las vibraciones.
- // Inyectores multipuerto con seis orificios que mejoran la atomización del combustible, para una mejor combustión y refrigeración, lo que también contribuye a evitar la detonación.
- // Una cavidad especial del pistón reduce las pérdidas de calor por su superficie.
- // La doble sincronización secuencial de válvulas (Dual S-VT) optimiza la sincronización de las válvulas de admisión de aire y escape según las condiciones de funcionamiento del motor, minimizando las pérdidas de bombeo.
- // Ambos motores tienen componentes más ligeros y fricción interna reducida, lo que mejora el rendimiento y también el consumo y las emisiones de CO₂.
- // En todas las combinaciones de motor y transmisión se incluye de serie el sistema i-stop de corte de ralentí.
- // También se encuentra disponible el sistema de freno regenerativo i-ELOOP.



SKYACTIV-D: Limpio, eficiente y sorprendentemente divertido

Características:

- // Los motores diésel de 2.2 l., disponibles en dos niveles de potencia, desafían las expectativas convencionales.
- // Con una relación de compresión de 14:1, la más baja del mundo*, mejoran significativamente la eficiencia del motor y, por tanto, el consumo gracias a:
 - Una sincronización óptima de la combustión, que mejora la relación de expansión.
 - La cabeza del pistón, con su forma convexa especial, garantiza una distribución ideal del combustible en la cámara de combustión.
 - Los piezoinyectores multipuerto, que hacen posible un arranque eficiente a pesar de la baja compresión.
 - Alzada variable de las válvulas de escape, que estabiliza la combustión regulando la temperatura del aire de admisión y evita el encendido irregular con el motor en frío.
- // Más limpio que los actuales diésel convencionales:
 - Reducción drástica de las emisiones de NOx, sin necesidad de costosos sistemas de postratamiento.
 - Genera mucha menos cantidad de partículas sólidas.
- // La menor compresión también supone menos esfuerzo sobre las piezas del motor, reduce la fricción mecánica y permite el uso de materiales y componentes ligeros, tales como:
 - Un bloque de aluminio.
 - Cabeza y paredes del cilindro de menor espesor.
 - Un cigüeñal de menor diámetro.
- // El turbocompresor doble utiliza dos turbinas y un intercooler de gran tamaño para producir un par excepcional –incluso a bajas revoluciones– junto a una asombrosa potencia a altas velocidades, sobre todo para un diésel:
 - Una turbina pequeña funciona en la banda de bajas revoluciones; cuando es preciso, se complementa con otra más grande.
 - Se obtiene más entrega de par y se rebaja el consumo.
- // Freno regenerativo i-ELOOP y sistema de corte de ralentí i-stop de serie con todas las combinaciones de motor y transmisión.

* Disponible a partir de enero de 2015.



SKYACTIV-Drive: Transmisión automática directa y lineal

Características:

// Transmisión automática de seis velocidades, extraordinariamente equilibrada. Ofrece un cambio suave y refinado, con el tacto directo de una caja manual, y combina las ventajas de los distintos tipos de cambios automáticos existentes:

- Respuesta del cambio mejorada, reducción de marchas más rápida y arranque más sencillo que con las transmisiones de doble embrague.
- Un cambio más suave y cómodo que el de las transmisiones de doble embrague o convertidor de par convencional.
- Menor consumo a altas velocidades que una transmisión de variador continuo (CVT); a bajas velocidades, el consumo es mejor que el de un convertidor de par. A cualquier velocidad, el tacto es más directo que con cualquiera de estas unidades.

// Dispone de un selector con un modo "Sport" que proporciona más respuesta:

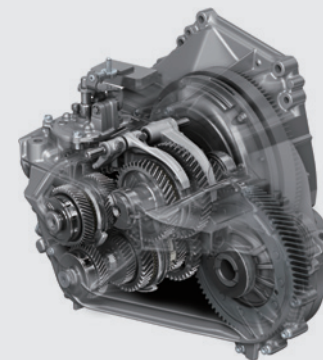
- Solo hay que pulsar un control situado junto a la palanca de cambio para obtener reducciones más rápidas y un extra de par en respuesta a la presión del pedal del acelerador.
- Disponible con motor 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV.

// Palanca de cambio de estilo manual con guardapolvo, en sustitución del diseño con guías a la vista anterior.

- También se encuentran disponibles levas de cambio de marchas en el volante (acabado Luxury con motores 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV y 2.2 SKYACTIV-D de 175 CV).

// Nuevo interruptor de cambio forzado en el pedal del acelerador que evita reducciones no deseadas, usando un dispositivo que aumenta la resistencia al pisar en una cierta posición del recorrido del acelerador:

- De este modo, se avisa al conductor de una reducción de marcha inminente.
- Se pueden evitar reducciones indeseadas disminuyendo la presión sobre el pedal (así, el SKYACTIV-Drive no cambia hasta que no se ha utilizado todo el par disponible).
- El conductor también puede aumentar la presión para iniciar una reducción (con lo que SKYACTIV-Drive cambia antes para proporcionar inmediatamente el par deseado).
- Disponible en distintas versiones, para motores con entrega de par de hasta 460 Nm.



SKYACTIV-MT: pura diversión *Jinba Ittai* al volante

Características:

// Transmisión manual compacta de seis velocidades con una nueva e innovadora arquitectura. Tiene el tacto deportivo del Mazda MX-5 y contribuye a convertir el coche en una prolongación de su conductor.

// El recorrido del selector del cambio es más corto. La palanca de cambios es más pequeña y tiene un mayor ángulo de inserción:

- Cambios ágiles y precisos con un ligero golpe de muñeca.

// Diseño ligero, para ahorrar espacio y reducir la fricción interna:

- Menor consumo.
- Dimensiones más compactas y mejor empleo de los recursos que con las transmisiones manuales anteriores.

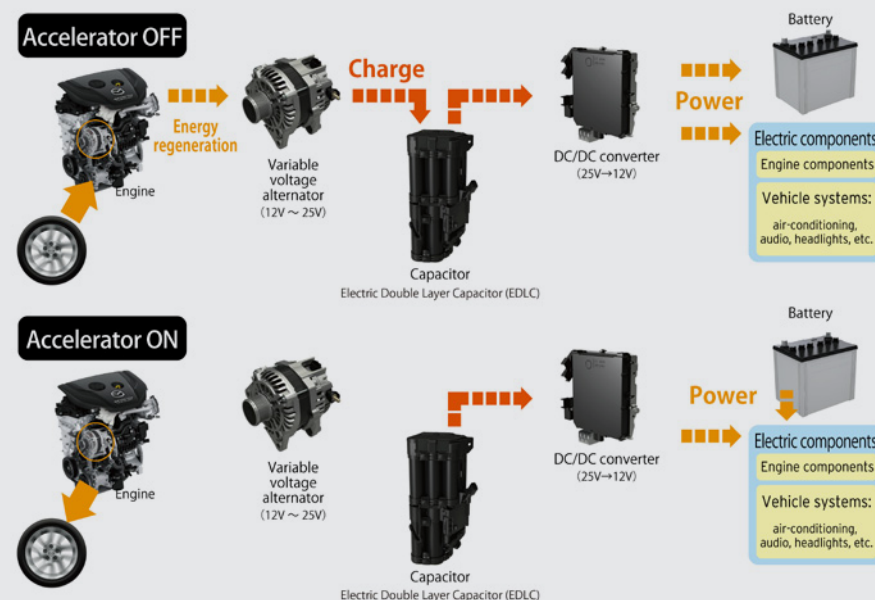




i-ELOOP: aprovechar la energía de frenado

i-ELOOP es la abreviatura en inglés de “Intelligent Energy Loop” (o regeneración de energía inteligente) y es el primer sistema del mundo para turismos que emplea un condensador acumulador para almacenar la electricidad que se recupera durante las frenadas.

Con anterioridad, el limitado potencial de carga y almacenamiento de las baterías tipo acumulador de plomo que se utilizan habitualmente en los automóviles restaba eficacia a la regeneración eléctrica durante las frenadas. Mazda analizó las condiciones cotidianas de conducción y decidió concentrar sus esfuerzos en los ciclos recurrentes de aceleración y deceleración. Mazda llegó a la conclusión de que una fase de deceleración típica dura apenas 10 segundos y optó por incorporar un condensador de doble capa eléctrica (EDLC) en lugar de una batería específica, para recuperar con rapidez la electricidad y almacenarla temporalmente. Este sistema utiliza un alternador de tensión variable de 12 V-25 V para generar eficazmente electricidad desde el mismo momento en que se suelta el acelerador. El EDLC se carga por completo en tan solo 7-10 segundos, es decir, en un solo ciclo de deceleración. Otra ventaja del EDLC es que se puede recargar una y otra vez con un deterioro mínimo, a



diferencia de las baterías de ion litio que se emplean en los vehículos eléctricos.

Después de cargar, un convertidor DC/DC reduce la tensión de la electricidad almacenada en el EDCL hasta 12 V y la emplea para alimentar componentes eléctricos del vehículo, como el climatizador y los sistemas de audio. Cualquier excedente de electricidad se envía a la batería. Una carga completa del condensador es suficiente para hacer funcionar los sistemas eléctricos del vehículo durante el tiempo suficiente, sin recurrir a la batería, incluso aunque el sistema de corte de ralentí apague el motor (en un semáforo, por ejemplo). Durante la circulación “a tirones” típica de la ciudad,

a menudo el condensador acumulador empieza a recargarse de nuevo antes de descargarse por completo. Por tanto, el i-ELOOP puede cubrir la práctica totalidad de las necesidades de consumo eléctrico del coche, liberando carga del motor que, de otro modo, se destinaría a mover el alternador. El i-ELOOP reduce el consumo en aproximadamente un 10% en condiciones típicas de conducción urbana. Este sistema forma parte del equipamiento de serie de todos los modelos diésel del Mazda6 2015 y se encuentra disponible con el motor gasolina 2.5 I. SKYACTIV-G de 192 CV y los diésel 2.2 I. SKYACTIV-D de 150 y 175 CV.



i-stop: Eficiencia de serie

El i-stop es el innovador sistema inteligente de corte de ralentí de Mazda. Forma parte del equipamiento de serie del Mazda6 2015 –es más, se ofrece con todos los nuevos modelos de Mazda– y es el único sistema de corte de ralentí que utiliza energía de combustión para volver a arrancar el motor. Además de ahorrar combustible, proporciona uno de los arranques más rápidos de la industria: 0,35 segundos en los motores SKYACTIV-G gasolina y solo 0,40 segundos en los diésel SKYACTIV-D*.

El i-stop utiliza un sofisticado módulo de control que se encarga de apagar el motor en la carrera de encendido/expansión (gasolina) o en la carrera de compresión (diésel), que son los ciclos

óptimos para el arranque. De hecho, el i-stop espera el momento en que los cilindros están en la posición ideal para el posterior arranque. Todo esto lleva apenas una fracción de segundo. Los sistemas convencionales solo identifican qué cilindro se encuentra en la posición de carrera correcta después de que un motor eléctrico haga girar el cigüeñal para iniciar el arranque. Así, mientras los modelos diésel de la competencia no arrancan hasta la segunda carrera de compresión (segundo ciclo del motor), los SKYACTIV-D de Mazda arrancan casi inmediatamente durante la primera carrera. Mientras tanto, los conductores y pasajeros de Mazda pueden seguir usando los sistemas eléctricos del vehículo.

* Modelos con transmisión automática.





CHASIS Y CARROCERÍA

MÁS SUAVES, MÁS SILENCIOSOS Y
UNA OBRA MAESTRA DE INGENIERÍA

La carrocería SKYACTIV-Body y el SKYACTIV-Chassis del Mazda6 2015, junto con la suspensión revisada y el sistema de tracción total de nueva generación de Mazda, hacen que tomar una curva sea una experiencia estimulante. Ahora, además, el vehículo es más suave y silencioso.

El Mazda6 2015 ha heredado del Mazda CX-5 –el SUV compacto de la marca– una exclusiva tecnología de tracción total, que se ofrece en todas las versiones Wagon con motor diésel. Tiene el primer sistema del mundo* que avisa del deslizamiento de las ruedas delanteras. Esta tecnología utiliza 27 sensores para monitorizar de forma continua las condiciones de la carretera y las intenciones del conductor. Con esa información, regula la transmisión de par a las ruedas que más lo necesitan. El sistema es capaz de detectar superficies deslizantes y reaccionar de forma apropiada. Por ejemplo, cuando el vehículo arranca desde parado en una pendiente cubierta de nieve. Incluso es capaz de actuar cuando las condiciones cambian con rapidez; como cuando se cruza una balsa de agua en una autovía. Su pre-

cisión ayuda a que las ruedas no derrapen y evita que se transmita un par excesivo a las ruedas traseras. Junto con un nuevo aceite de baja viscosidad, que trabaja bien incluso a temperaturas muy bajas, contribuye a mejorar el consumo en condiciones reales de conducción.

El SKYACTIV-Chassis del Mazda6 2015 debe parte de su inusual ligereza a la suspensión delantera tipo MacPherson y a la suspensión multibrazo trasera. La principal novedad está en el confort de marcha, que los ingenieros de Mazda han llevado a un nuevo nivel mejorando los amortiguadores y revisando los casquillos de los brazos inferiores delanteros.

Los amortiguadores delanteros tienen un pistón con una nueva estructura, con una válvula de control modificada y un aceite de mayor fricción. Como resultado, pueden ajustarse para generar una mayor fuerza de amortiguación a velocidades de pistón más bajas (o sea, con estímulos más pequeños), y menos fuerza a velocidades de pistón altas (o sea, en respuesta a estímulos que producen presiones verticales bruscas). Por otro lado, se han modificado los casquillos de los brazos inferiores de la suspensión delantera para que mantengan mejor su forma cuando reciben cargas. De este modo, el movimiento del brazo de la suspensión resulta más suave y el comportamiento del muelle resulta más estable.

* A fecha de marzo de 2012.



Los amortiguadores traseros, en cambio, tienen ahora pistones más anchos. De este modo, producen fuerza de amortiguación más deprisa en respuesta a pequeñas irregularidades de la carretera. Adicionalmente, Mazda ha reducido las sacudidas y ha mejorado la calidad de marcha adoptando una junta de control de la fricción. También ha optimizado la geometría de la válvula inferior. En conjunto, ha mejorado la respuesta de la amortiguación y la estabilidad a alta velocidad. El resultado es una marcha más fluida, más plana, sin irregularidades, con una mejor respuesta inicial de la dirección y una mayor estabilidad en los virajes.

Confort de referencia

El chasis SKYACTIV-Chassis es llamativamente estable, sobre todo si se tiene en cuenta lo ligero que es, y redonda en un comportamiento de frenado formidable. El pedal del freno tiene un recorrido más corto y los discos se benefician de una refrigeración óptima. Estas dos medidas se notan en las distancias de frenado del Mazda6, que son de las más cortas de su segmento. Ese es uno de los resultados del esfuerzo que Mazda ha hecho en los últimos años para

armonizar características tan esencialmente contradictorias como, de un lado, el refinamiento y la suavidad y, de otro, la agilidad y la ligereza. Todo ello con el objetivo de mejorar la conexión entre el conductor y las funciones básicas del vehículo, como la aceleración, los giros y, por supuesto, la frenada. En definitiva, para convertir el coche en una prolongación de su conductor.

El Mazda6 2015 combina una excepcional agilidad a revoluciones bajas y medias con una gran estabilidad en línea recta a altas velocidades. Los movimientos de volante del conductor siempre se traducen en una respuesta fiel, y el tacto de la carretera es inmediato. El sistema de dirección asistida eléctrica en la caña de dirección tiene una desmultiplicación de 14:2, líder en su clase*, que proporciona una dirección ágil sin necesidad de cambiar la posición de las manos en el volante. Esto hace más divertidas las carreteras viradas y menos aburrida la conducción urbana. Una serie de sensores envían datos al sistema de a bordo, que los utiliza para ajustar la sensibilidad de la dirección a bajas velocidades, al tiempo que se eliminan las interferencias para una mayor estabilidad sobre firme irregular y a altas velocidades.

La carrocería, ligera pero de gran rigidez, está al servicio de sus avanzadas cadenas cinemáticas, al tiempo que proporciona a los ocupantes una protección ante impactos entre las mejores de su categoría. Uno de los objetivos de la tecnología SKYACTIV es la búsqueda del equilibrio en todos los sentidos, y la carrocería SKYACTIV no es una excepción. Como con el SKYACTIV-Chassis, Mazda ha buscado reforzar la resistencia y la rigidez, rebajando al mismo tiempo los kilos. Los aceros de resistencia alta y ultraalta sirven para ambos fines, por lo que Mazda ha incrementado su uso en la carrocería un 20% con respecto al modelo anterior. Como resultado de la "Estrategia del gramo" –la obsesión de Mazda por aligerar el peso–, tanto el Sedán (1.300 kg*) como el Wagon (1.305 kg*) se mantienen entre los vehículos más ligeros de su segmento. También figuran entre los más aerodinámicos, con coeficientes entre 0,26 y 0,28**.

Agradablemente tranquilo

Mazda ha dedicado una especial atención a hacer del habitáculo del Mazda6 2015 un lugar lo más tranquilo posible, minimizando el ruido, las vibraciones y la resistencia mecánica. Con el fin de bloquear las vías de propagación del ruido y de concentrar los materiales aislantes allí donde son más efectivos, los ingenieros han rellenado los espacios entre los guarnecidos de las puertas y los paneles, y han añadido sellantes entre la carrocería y la cubierta inferior del suelo. La combinación de materiales de aislamiento adicionales, nuevas alfombrillas en el suelo y un mejor sellado de las puertas ha servido para que el habitáculo del modelo de referencia de Mazda sea más silencioso que nunca. Ese silencio no se limita al ruido, sino también a las vibraciones, gracias a las mejoras en la suspensión y en la estructura de los asientos.



* Versiones con tracción delantera; tracción total = 15,5.

* Peso en orden de marcha con motor 2.0 I. SKYACTIV-G y transmisión manual SKYACTIV-MT.

** En función del nivel de equipamiento y del tipo de carrocería.

SEGURIDAD

TODO BAJO CONTROL

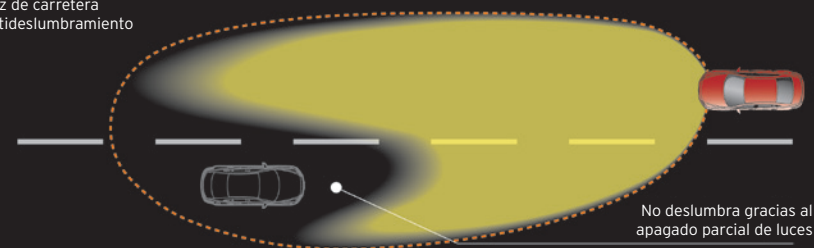
La seguridad es un componente inseparable del placer de conducción. Por eso, es el objetivo de la filosofía de Seguridad Proactiva de Mazda. Su concepto consiste en minimizar el riesgo de que se produzcan accidentes y maximizar las condiciones en las que el conductor puede controlar el vehículo de forma segura.

El concepto de Seguridad Proactiva de Mazda ofrece una serie de tecnologías que ayudan al conductor a ser más consciente de las condiciones de la carretera, a valorarlas y a actuar en consecuencia. Para Mazda, las tecnologías i-ACTIVSENSE son un conjunto de sistemas avanzados de seguridad activa y seguridad preimpacto, que utilizan sensores de radar, láser y cámaras para detectar peligros. La idea no pasa por tomar el control del vehículo en cuanto se percibe un riesgo, sino más bien en ayudar al conductor a "ayudarse a sí mismo", adoptando acciones autónomas solo cuando el accidente es inminente. En

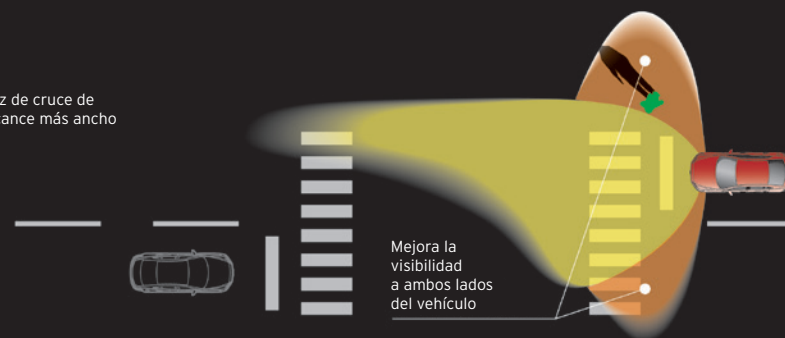
consecuencia, estos sistemas contribuyen a evitar que se produzcan accidentes o, cuando menos, minimizan sus daños. Esta filosofía no deja de evolucionar, como se demuestra en el Mazda6 2015, que tiene todo lo último de Mazda*, como el sistema Smart Full Led (Faros Led Adaptativos (ALH) y direccionales (AFLS)), el Sistema de aviso y prevención de cambio de carril involuntario (LKA), el Control de ángulo muerto (BSM) o el Detector de fatiga (DAA).

El ALH (disponible en el acabado Luxury) es un novedoso sistema basado en cámaras que combina las luces de carretera con unas luces de cruce de alcance más ancho. Cada una de las luces largas se encuentra dividida en cuatro bloques led, que pueden apagarse por separado para no estorbar la visión de los demás conductores (solo se apagan los bloques que pueden resultar molestos), proporcionando una excelente visión nocturna. Por su parte, las luces cortas poseen un haz más ancho y adoptan parte de la forma de ala de los faros del Mazda6 2015 para mejorar notablemente la visibilidad en situaciones tales como las intersecciones. El ALH incluye además una función de autonivelación de faros en autopista, sustituye al anterior sistema de control de luces de largo alcance (HBC).

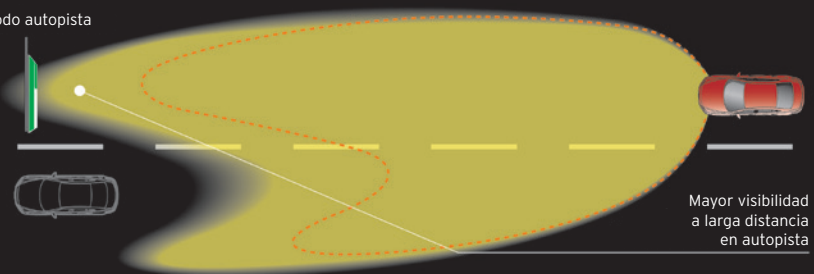
Luz de carretera antideslumbramiento

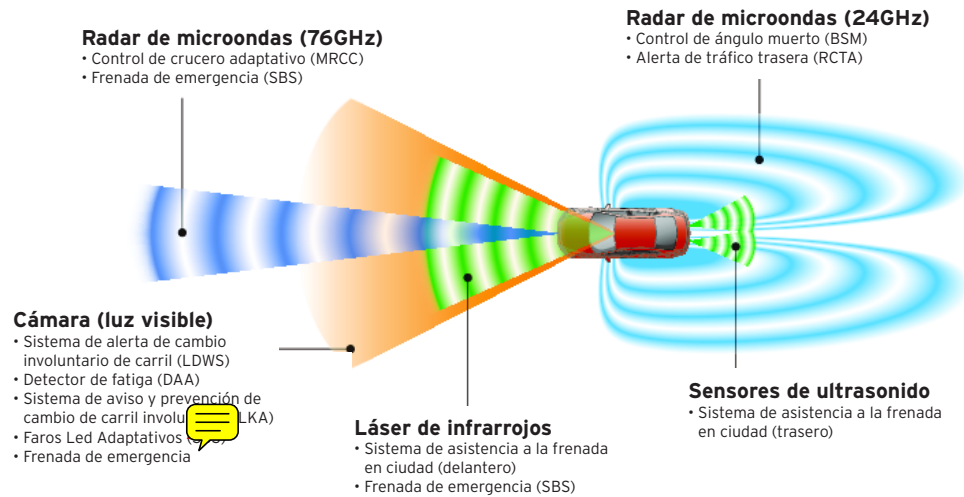


Luz de cruce de alcance más ancho



Modo autopista





El Sistema de aviso y prevención de cambio de carril involuntario (LKA) (disponible en acabado Luxury) combate la falta de atención o la fatiga del conductor con un seguimiento de la posición del vehículo con respecto a las marcas de la carretera. El LKA incorpora el anterior sistema LDWS y utiliza una cámara para advertir al conductor de cualquier cambio de carril no intencionado. Para ello, hace vibrar el volante, además de regular el grado de asistencia del volante para ayudar a devolver el coche al centro del carril deseado. Se puede seleccionar entre dos ajustes: uno que proporciona asistencia constante y otro que solo lo hace cuando se produce un cambio involuntario de carril. El sistema LKA actúa a partir de 60 km/h y es capaz de reconocer los cambios intencionados de carril; por ejemplo, si el conductor los señala con los intermitentes.

Sin perder de vista lo que ocurre por detrás

El Mazda6 2015 es también uno de los primeros vehículos de la marca japonesa en Europa

con Control de ángulo muerto (BSM) (a partir de Style+), un sistema que sustituye y amplía la funcionalidad del Asistente de cambio de carril (RVM) que se monta en otros modelos anteriores de nueva generación. A semejanza del RVM, el BSM utiliza un radar de 24 GHz para detectar los vehículos que se acercan desde atrás por los carriles contiguos a distancias inferiores a 50 metros y a velocidades a partir de 30 km/h. Pero, además, es capaz de “ver” los vehículos que nos siguen a distancias de 2 metros hasta por detrás, y hasta 8 metros por cualquier lateral. Si el conductor activa el intermitente del lado por el que se le acerca otro vehículo, suena un aviso sonoro y se enciende un indicador intermitente en el espejo retrovisor correspondiente. Otra novedad del BSM es la Alerta de tráfico trasera (RCTA), una función que aprovecha los sensores y las señales de advertencia del BSM para controlar los ángulos muertos del coche durante las maniobras marcha atrás.

El Detector de fatiga (DAA) (Luxury), novedad en Mazda, analiza el estado del conductor a velocidades a partir de 65 km/h. Primero

“observa” al conductor durante 20 minutos y analiza factores como la velocidad o los ángulos de desplazamiento del volante. Si detecta cambios significativos en el comportamiento, recomienda un descanso (también lo hace automáticamente después de dos horas de conducción continuada).

El Sistema de asistencia a la frenada en ciudad delantero y trasero (SCBS F/R) añade funcionalidad de detección marcha atrás al anterior sistema SCBS. Este sistema acciona automáticamente los frenos si detecta un riesgo de colisión inminente; ayuda a evitar el impacto o, si no es posible, al menos reduce su gravedad. Funciona entre 4 y 30 km/h y emplea un sensor de infrarrojo cercano para detectar objetos hasta 6 metros. Marcha atrás, utiliza sensores de ultrasonidos; tiene un alcance de unos 2 metros y actúa entre 2 y 8 km/h. La función frontal se ofrece de serie en toda la gama, mientras que la trasera se encuentra disponible únicamente en el acabado Luxury.

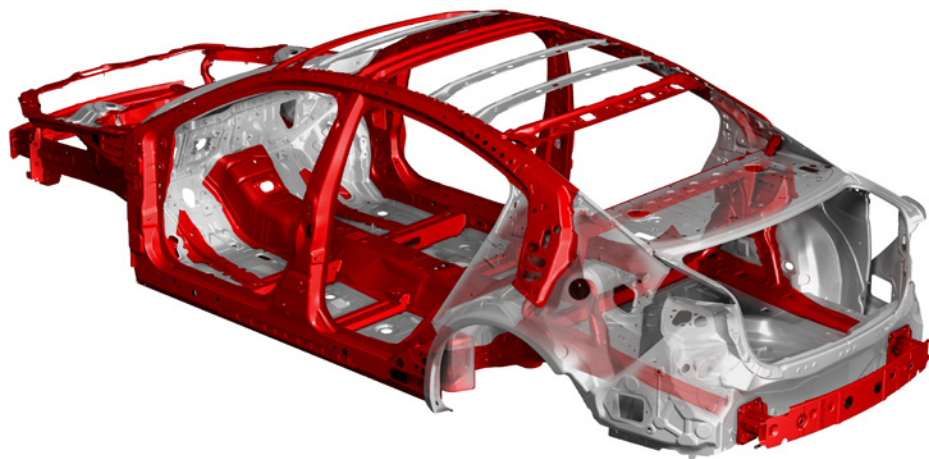
Tecnología inteligente

El Mazda6 2015 mantiene toda la tecnología de seguridad existente, incluidos dos sistemas que hicieron su debut europeo con el modelo anterior. La Frenada de emergencia (SBS) es un freno autónomo que actúa a velocidades entre 15 y 200 km/h. Utiliza un radar de microondas de 76 GHz para detectar vehículos a distancias de hasta 140 metros. Precarga los frenos y, en ausencia de respuesta del conductor, los aplica con una intensidad propor-

cional al nivel de peligro. El Control de cruce adaptativo (MRCC), aprovecha el mismo radar para mantener una distancia de seguridad adecuada con respecto al vehículo precedente; para ello, juega con la presión del freno y la del acelerador. El MRCC trabaja a partir de 30 km/h y puede mantener una distancia predefinida por el conductor mientras la velocidad no supere los 200 km/h ni descienda por debajo de 20 km/h. Tanto el SBS como el MRCC están disponibles en el acabado Luxury Pack Travel.

La gama de tecnologías i-ACTIVSENSE del Mazda6 2015 se completa con un equipamiento de serie que incluye el Asistente de arranque en pendiente (HLA), la Señal de parada de emergencia (ESS) –que activa automáticamente las cuatro luces de emergencia en caso de frenada brusca–, el ABS de cuatro vías con distribución electrónica de la fuerza de frenado (EBD) y asistencia a la frenada (EBA), el control de estabilidad (DSC) y el control de tracción (TCS). Si, además, se tienen en cuenta las mejoras de la ergonomía interior y la interfaz hombre máquina (HMI) que se describe en los capítulos anteriores, la conclusión es que el conductor está en una situación perfecta para sacar el máximo partido de todas estas tecnologías.

Sin embargo, no existe la seguridad absoluta y toda esta tecnología de seguridad activa no puede impedir cualquier accidente. Pero si se produce uno, el Mazda6 2015 está diseñado para proporcionar la máxima protección a sus ocupantes.



Estructura sólida

La seguridad pasiva –que es la que cuenta en un accidente– comienza con la carrocería SKYACTIV-Body. Ligera pero rígida gracias, entre otras cosas, al amplio uso de aceros de alta resistencia (ver capítulo 6), absorbe eficazmente los impactos desde todas las direcciones, o dispersa la energía de colisión para mantener intacto el habitáculo.

Las fuerzas de colisión frontales, por ejemplo, son absorbidas por las zonas de deformación del vano motor, y se canalizan a través de las rutas de dispersión de la carrocería. Para que la zona de deformación controlada fuera mayor, los travesaños de la suspensión delantera están diseñados para desprenderse de sus puntos de montaje. Las colisiones frontales leves (hasta 15 km/h) son absorbidas por piezas atornilladas fáciles de sustituir, evitando daños en elementos más caros como el subchasis delantero o el motor.

La seguridad en caso de colisión lateral corre a cargo de la estructura de jaula en “triple H” que rodea el habitáculo, que une elementos del techo, los pilares B y zonas de la parte inferior para formar estructuras ininterrumpidas en forma de anillo. Las mejoras en el tamaño, la forma y la resistencia de los pilares y las barras –por ejemplo, los pilares B y las barras de impacto de las puertas son de acero de resistencia ultraalta– evitan que el habitáculo se deforme.

En caso de alcance trasero, el Mazda6 2015 protege a los ocupantes con sus miembros inferiores rectos y con un subchasis trasero de sección transversal mejorada, que absorbe y dispersa con eficiencia la energía del impacto. Incluso el paragolpes trasero sobresale menos gracias a un innovador perfil en cruz que lo refuerza y le permite absorber fuerzas mayores con un espacio de deformación menor. El Mazda6 ofrece una seguridad de primera clase sin comprometer la estética de su extraordinario diseño KODO.

Detalles ingeniosos

En el interior se han adoptado una serie de medidas de protección de los ocupantes, como los reposabrazos de las puertas que, en caso de impacto lateral se separan para reducir el contacto. También hay que mencionar los respaldos de los asientos traseros, reforzados con acero de alta resistencia para mejorar la integridad del habitáculo y evitar que el equipaje llegue a invadir el interior. Los asientos delanteros aportan protección frente a los latigazos cervicales. Los valores de carga lateral y longitudinales sobre el cuello de los ocupantes de las plazas delanteras figuran entre los mejores del segmento.

Además de los airbags delanteros, laterales y de cortina de serie, los cinturones de seguridad delanteros disponen de pretensores para tensar los cinturones en caso de colisión, y de limitadores de carga que evitan una presión excesiva sobre el tórax. Las conexiones ISO-FIX con anclajes Top Tether permiten colocar sillas infantiles de forma rápida y segura,

y son parte del equipamiento de serie del Mazda6 2015.

Mazda trata de ir siempre un paso por delante de las medidas de protección de los peatones, que son cada vez más estrictas. Por este motivo, el Mazda6 2015 lleva en el capó bisagras que ceden hacia abajo (verticalmente) para evitar lesiones en la cabeza de los peatones, pero sin disminuir su resistencia longitudinal (horizontal), de modo que el capó no pueda invadir la cabina. Mazda ha utilizado también un material especial en el capó y las torretas de la suspensión delantera que cede en caso de atropello de un peatón. Sin embargo, el capó no se deforma si, simplemente, alguien se apoya en él. La carrocería y los paragolpes presentan también un diseño respetuoso con los peatones. El Mazda6 2015 ha recibido una calificación Euro NCAP de cinco estrellas y sigue siendo uno de los vehículos más seguros de su segmento.



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

MAZDA6 2015



Dimensiones

		Sedán	Wagon
Tipo de carrocería		Monocasco	Monocasco
Puertas		4	4 + portón trasero
Número de plazas		5	5
Exterior			
Longitud total con/sin soporte para placa de matrícula	mm	4.870 / 4.865	4.805 / 4.800
Anchura total sin protección lateral de la carrocería	mm	1.840	1.840
Anchura total (de espejo a espejo)	mm	2.113	2.113
Altura total (sin carga)	mm	1.450	1.480*
Distancia entre ejes	mm	2.830	2.750
Voladizo delantero con/sin soporte para placa de matrícula	mm	955 / 950	955 / 950
Voladizo trasero	mm	1.085	1.100
Ancho de vía delantero	mm	225/55R17: 1.585	225/55R17: 1.585
		225/45R19: 1.595	225/45R19: 1.595
Ancho de vía trasero	mm	225/55R17: 1.575	225/55R17: 1.575
		225/45R19: 1.585	225/45R19: 1.585
Distancia al suelo (sin carga)	mm	165	165

*Con barras de techo

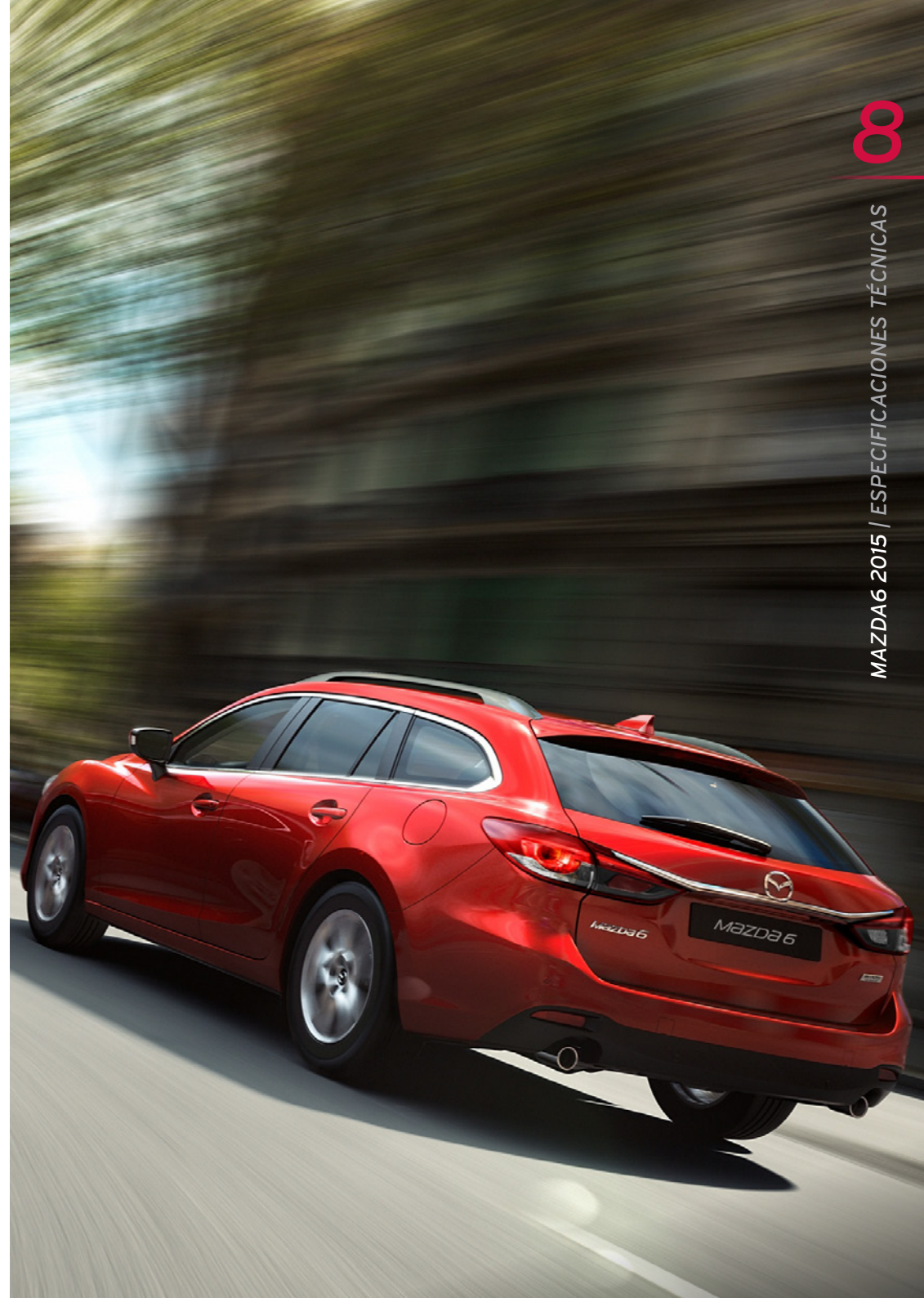
Dimensiones

		Sedán	Wagon
Interior			
Espacio delantero para la cabeza, sin techo solar	mm	975	975
Espacio delantero para la cabeza, con techo solar	mm	950	948
Espacio trasero para la cabeza, sin techo solar	mm	942	971
Espacio trasero para la cabeza, con techo solar	mm	942	970
Espacio delantero para los hombros	mm	1.450	1.450
Espacio trasero para los hombros	mm	1.410	1.408
Espacio delantero para las piernas	mm	1.073	1.073
Espacio trasero para las piernas	mm	984	955
Espacio trasero para las rodillas	mm	87	64
Altura de la cadera (desde el suelo del vehículo), delantera	mm	260	260
Altura de la cadera (desde el suelo exterior), delantera	mm	530	528
Altura de la cadera (sin carga / desde el suelo del vehículo), trasera	mm	320	313
Altura de la cadera (sin carga / desde el suelo exterior), trasera	mm	546	539
Maletero			
Volumen de carga con los asientos traseros en uso, hasta la bandeja (VDA)	l	480**	522**
Volumen de carga con los asientos traseros abatidos, hasta el techo (VDA)	l	-	1,648
Altura, del suelo del maletero hasta la bandeja	mm	-	502
Longitud con los asientos traseros en uso	mm	1,190	1,113
Longitud con los asientos traseros abatidos	mm	1,961	1,873
Anchura entre los pasos de rueda traseros	mm	1,022	1,022
Anchura (en el suelo)	mm	1,422	1,422
Altura desde el suelo hasta la parte inferior del maletero	mm	719	633
Anchura / altura de apertura del portón trasero	mm	-	1,020

** Incluido compartimento interior

Motores: Gasolina y diésel

		2.0 l. SKYACTIV-G (145 CV)	2.5 l. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (175 CV)
Tipo de motor		4 cilindros en línea, DOHC	4 cilindros en línea, DOHC	4 cilindros en línea, DOHC	4 cilindros en línea, DOHC
		16 válvulas	16 válvulas	16 válvulas	16 válvulas
Cilindrada	cc	1.998	2.488	2.191	2.191
Diámetro x carrera	mm	83,5 x 91,2	89,0 x 100,0	86,0 x 94,3	86,0 x 94,3
Sistema de inyección de combustible		Inyección directa	Inyección directa	Inyección directa	Inyección directa
Relación de compresión		14,0:1	13,0:1	14,0:1	14,0:1
Sistema de control de emisiones		Catalizador de 3 vías	Catalizador de 3 vías	Catalizador de oxidación y DPF	Catalizador de oxidación y DPF
Potencia máxima	kW (CV) / rpm	107(145) / 6.000	141(192) / 5.700	110(150) / 4.500	129(175) / 4.500
Par máximo	Nm/rpm	210/ 4.000	256/ 3.250	380/1.800-2.600	420/ 2.000
Tipo de combustible		95 octanos o superior	95 octanos o superior	Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito de combustible	l	62 (tracción delantera)	62 (tracción delantera)	62 (tracción delantera)	62 (tracción delantera)
				52 (tracción total)	52 (tracción total)
Batería		Q-85	Q-85	T-110	T-110
Transmisión		6MT / 6AT	6AT	6MT/6AT	6MT/6AT





Transmisión: SKYACTIV-MT para Sedán

	2.0 I. SKYACTIV-G (145 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (175 CV)
Transmisión	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
Tracción	FWD	FWD	FWD
Desmultiplicación			
1ª	3,700	3,538	3,357
2ª	1,947	1,826	1,826
3ª	1,300	1,565	1,565
4ª	1,029	1,147	1,147
5ª	0,837	0,893	0,893
6ª	0,680	0,745	0,745
Marcha atrás	3,724	4,312	4,091
Relación final	3,850	3,619 / 2,814	4,105 / 3,120

Transmisión: SKYACTIV-Drive para Sedán

	2.5 I. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (175 CV)
Transmisión	Automática 6 velocidades	Automática 6 velocidades	Automática 6 velocidades
Tracción	FWD	FWD	FWD
Desmultiplicación			
1ª	3,552	3,487	3,487
2ª	2,022	1,992	1,992
3ª	1,452	1,449	1,449
4ª	1,000	1,000	1,000
5ª	0,708	0,707	0,707
6ª	0,599	0,600	0,600
Marcha atrás	3,893	3,990	3,990
Relación final	4,056	3,804	3,804



Transmisión: SKYACTIV-MT para Wagon

	2.0 I. SKYACTIV-G (145 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (150 CV)		
Transmisión	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades		
Tracción	FWD	FWD	FWD	AWD
Desmultiplicación				
1ª	3,700	3,357	3,538	3,357
2ª	1,947	1,826	1,826	1,826
3ª	1,300	1,565	1,565	1,565
4ª	1,029	1,147	1,147	1,147
5ª	0,837	0,893	0,893	0,893
6ª	0,680	0,745	0,745	0,745
Marcha atrás	3,724	4,091	4,312	4,091
Relación final	3,850	3,850 / 2,961	3,619 / 2,814	4,105 / 3,120

Transmisión: SKYACTIV-Drive para Wagon

	2.5 I. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (175 CV)	
Transmisión	Automática 6 velocidades	Automática 6 velocidades	Automática 6 velocidades	
Tracción	FWD	FWD	FWD	AWD
Desmultiplicación				
1ª	3,552	3,487	3,487	3,487
2ª	2,022	1,992	1,992	1,992
3ª	1,452	1,449	1,449	1,449
4ª	1,000	1,000	1,000	1,000
5ª	0,708	0,707	0,707	0,707
6ª	0,599	0,600	0,600	0,600
Marcha atrás	3,893	3,990	3,990	3,990
Relación final	4,056	3,804	3,804	4,090



Suspensión y Ruedas

	2.0 I. SKYACTIV-G (145 CV)	2.5 I. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (175 CV)
Suspensión delantera	Tipo MacPherson			
Suspensión trasera	Multibrazo			
Ø estabilizadores (delantera / trasera)	23 / 15	24,2 / 15	24,2 / 15 (tracción delantera)	24,2 / 17 (AWD)
Llantas y neumáticos				
Tamaño de llanta	17x7.5J	19x7.5J	17x7.5J 19x7.5J	19x7.5J
Tamaño de neumático	225/55 R17	225/45 R19	225/55R17 225/45 R19	225/45 R19

Dirección y frenos

		2.0 I. SKYACTIV-G (145 CV)	2.5 I. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 I. SKYACTIV-D (175 CV)
Dirección					
Dirección		Cremallera y piñón			
Tipo de dirección asistida		Dirección asistida eléctrica			
Desmultiplicación de la dirección		14,2 (tracción delantera)			14,2 (FWD) 15,5 (AWD)
Radio de giro entre bordillos (diámetro)	m	11,2 (Sedán) 11,0 (Wagon)			
Radio de giro entre muros(diámetro)	m	12,0 (Sedán) 11,8 (Wagon)			
(diámetro)					
Tipo de frenos delanteros		Discos ventilados			
Tipo de frenos traseros		Discos macizos			
Diámetro, delanteros	mm	297			
Diámetro, traseros	mm	278			
Diámetro servofreno	pulgadas	9			

Sedán con transmisión manual de 6 velocidades: Prestaciones y pesos

		2.0 l. SKYACTIV-G (145 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (175 CV)
		sin i-ELOOP	con i-ELOOP	con i-ELOOP
Transmisión		6MT	6MT	6MT
Tracción		FWD	FWD	FWD
Prestaciones				
Velocidad máx. (con limitador)	km/h	208	210	223
Aceleración (0-100 km/h)*	s	9,5	9,1	7,9
Consumo de combustible				
Combinado	l/100km	5,5	3,9	4,5
Extraurbano	l/100km	4,6	3,4	3,9
Urbano	l/100km	7,1	4,7	5,5
Emisiones de CO ₂ (comb.)	g/km	129	104	119
Categoría de emisiones		Euro 6	Euro 6	Euro 6
Pesos y carga útil				
Peso mínimo en orden de marcha	kg	1.300	1.410	1.410
Peso máx. admisible	kg	1.935	2.055	2.055
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1.005	1.120	1.120
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1.030	1.035	1.035
Peso máx. remolcable, remolque sin frenos	kg	680	730	730
Peso máx. remolcable, remolque con frenos (pend. del 12%)	kg	1.300	1.600	1.600
Peso máx. remolcable, remolque con frenos (pend. del 8%)	kg	1.500	1.800	1.800

Sedán con transmisión automática de 6 velocidades: Prestaciones y pesos

		2.5 l. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (175 CV)
		con i-ELOOP	con i-ELOOP	con i-ELOOP
Transmisión		6AT	6AT	6AT
Tracción		FWD	FWD	FWD
Prestaciones				
Velocidad máx. (con limitador)	km/h	223	204	216
Aceleración (0-100 km/h)*	s	7,8	9,8	8,4
Consumo de combustible				
Combinado	l/100km	6,3	4,8	4,8
Extraurbano	l/100km	5,0	4,2	4,2
Urbano	l/100km	8,5	6,0	6,0
Emisiones de CO ₂ (comb.)	g/km	148	127	127
Categoría de emisiones		Euro 6	Euro 6	Euro 6
Pesos y carga útil				
Peso mínimo en orden de marcha	kg	1.350	1.420	1.420
Peso máx. admisible	kg	2.000	2.070	2.070
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1.075	1.140	1.140
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1.025	1.030	1.030
Peso máx. remolcable, remolque sin frenos	kg	680	730	730
Peso máx. remolcable, remolque con frenos (pend. del 12%)	kg	1.500	1.600	1.600
Peso máx. remolcable, remolque con frenos (pend. del 8%)	kg	1.700	1.800	1.800

* Bajo las condiciones de prueba de Mazda

* Bajo las condiciones de prueba de Mazda

Wagon con transmisión manual de 6 velocidades: Prestaciones y pesos

		2.0 l. SKYACTIV-G (145 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)	
		sin i-ELOOP	con i-ELOOP	
Transmisión		6MT	6MT	6MT
Tracción		FWD	FWD	AWD
Prestaciones				
Velocidad máx. (con limitador)	km/h	206	210	201
Aceleración (0-100 km/h)*	s	9,6	9,3	9,5
Consumo de combustible				
Combinado	l/100km	5,6	4,2	5,0
Extraurbano	l/100km	4,7	3,8	4,4
Urbano	l/100km	7,2	5,0	6,1
Emisiones de CO ₂ (comb.)	g/km	131	110	132
Categoría de emisiones		Euro 6	Euro 6	Euro 6
Pesos y carga útil				
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1.305	1.410	1.470
Peso mín. en orden de marcha**	kg	1.380	1.485	1.545
Peso máx. admisible	kg	1.980	2.090	2.135
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	980	1.090	1.125
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1.100	1.100	1.110
Peso máx. remolcable, remolque sin frenos	kg	680	730	730
Peso máx. remolcable, remolque con frenos (pend. del 12%)	kg	1.300	1.600	1.600
Peso máx. remolcable, remolque con frenos (pend. del 8%)	kg	1.500	1.800	1.800

Wagon con transmisión automática de 6 velocidades: Prestaciones y pesos

		2.5 l. SKYACTIV-G (192 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (150 CV)	2.2 l. SKYACTIV-D (175 CV)	
		con i-ELOOP	con i-ELOOP	con i-ELOOP	
Transmisión		6AT	6AT	6AT	
Tracción		FWD	FWD	FWD	AWD
Prestaciones					
Velocidad máx. (con limitador)	km/h	220	202	215	209
Aceleración (0-100 km/h)*	s	7,9	10,0	8,6	9,1
Consumo de combustible					
Combinado	l/100km	6,4	4,9	4,9	5,4
Extraurbano	l/100km	5,1	4,2	4,2	4,9
Urbano	l/100km	8,6	6,1	6,1	6,4
Emisiones de CO ₂ (comb.)	g/km	150	129	129	143
Categoría de emisiones		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Pesos y carga útil					
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1.365	1.425	1.425	1.485
Peso mín. en orden de marcha**	kg	1.440	1.500	1.500	1.560
Peso máx. admisible	kg	2.040	2.110	2.110	2.150
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1.045	1.110	1.110	1.145
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1.095	1.100	1.100	1.105
Peso máx. remolcable, remolque sin frenos	kg	680	730	730	730
Peso máx. remolcable, remolque con frenos (pend. del 12%)	kg	1.500	1.600	1.600	1.600
Peso máx. remolcable, remolque con frenos (pend. del 8%)	kg	1.700	1.800	1.800	1.700

* Bajo las condiciones de prueba de Mazda

** Incluido conductor de 75 kg

* Bajo las condiciones de prueba de Mazda

** Incluido conductor de 75 kg

CONTACTOS

MAZDA MOTOR EUROPE

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

9

MAZDA6 2015 / CONTACTOS



Europe

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-press.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-press.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 S.p.A.
www.mazda-press.it

Marilù Granieri

mgranieri@mazdaeur.com

+39 06 60297 800

+39 06 60200 125



Luxemburgo

Mazda Motor Belux
www.mazda-press.lu

Peter Gemoets

gemoetsp@mazdaeur.com

+32 3 860 66 05

+32 3 860 66 12



Malta
GasamZammit Motors Ltd.

Sarah Kennard
✉ skennard@mps.com.mt

☎ +356 2569 72 06
☎ +356 212 499 80



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

Jur Raatjes
✉ jraatjes@mazdaeur.com

☎ +31 182 685 080
☎ +31 182 635 035



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

Wenche S. Skarpodde
✉ wskarpodde@mazdaeur.com

☎ +47 6681 8786
☎ +47 6681 8771



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

Magdalena Węglewska
✉ 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



Bulgaria & Moldavia
Mazda Central and
South East Europe

Eszter Burovinc
✉ burovinc@mazda.hu

☎ +36 1 464 5005
☎ +36 1 464 5001



Rumanía
Free Communication

Daniel Alexandru Amzar
✉ daniel.amzar@freecomm.ro

☎ +40 752 111 728



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

Robert Špiranec
✉ spiranec@mazda.hr

☎ +385 1 6060 259
☎ +385 1 6040 746

NOTAS

This image shows a single page of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

NOTAS

[illegible]

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