



# **Salone dell'Automobile di Ginevra 2005**

2

*ZOOM-ZOOM*

4-23	<a href="#">1. Premessa</a> Le Novità a Ginevra
24-55	<a href="#">2. Nuova Mazda MX-5</a> Evoluzione di un Mito
56-93	<a href="#">3. Mazda6 Facelift</a> Un'Automobile Straordinaria che Migliora nel Tempo
94-115	<a href="#">4. Mazda6 MPS</a> Il Massimo delle Berline Zoom-Zoom
116-139	<a href="#">5. Mazda5</a> Zoom-Zoom per Sette
140-145	<a href="#">6. Contatti</a> Mazda Motor Europe
146-149	<a href="#">7. Mazda Motor Corporation</a> Dati e Cifre

# Premessa Le Novità a Ginevra

4  
mazda

**1.**

**La Mazda Motor Corporation si presenta al Salone dell'Automobile di Ginevra 2005 pronta ad ampliare i suoi recenti successi di vendita con la presentazione di quattro nuovi veicoli pronti per l'ingresso in Europa entro quest'anno. Il centro della scena sarà occupato da due anteprime mondiali - la Mazda MX-5, spider di terza generazione, la nuova versione sottoposta a Restyling della Mazda6- affiancate dalla nuovissima berlina Mazda6 MPS (Mazda Performance Series), e dalla Mazda5, col suo spirito Zoom-Zoom per sette persone.**

## Mazda MX-5

### –Evoluzione di un Mito

Sin dal suo lancio, nel 1989, la prima Mazda MX-5 ha dato una nuova definizione al concetto di vettura divertente da guidare, ma alla portata di tutti. Nel corso degli ultimi 16 anni, Mazda ha continuato a sviluppare ed evolvere l'idea concettuale classica della prima MX-5 e, al Salone dell'Automobile di Ginevra di quest'anno, è presente, in anteprima mondiale, la nuova MX-5 di terza generazione, completamente rinnovata.

6

ZOOM-ZOOM

La Mazda MX-5 è sempre stata la personificazione di quello che in giapponese viene denominato *Jinba Ittai* o “un tutt'uno fra cavallo e cavaliere” che, da tempo, è la descrizione più adatta del rapporto fra il conducente e la sua MX-5. Come per tutte le versioni antecedenti, *Jinba Ittai* è stato il principio guida per lo sviluppo della nuova Mazda MX-5 di terza generazione. Ne è risultato un veicolo decisamente migliore rispetto al suo predecessore, che conserva però sempre intatta l'idea concettuale originale che l'ha reso così celebre in tutto il mondo.

Il design esterno della nuova Mazda MX-5, come quello del suo predecessore, è una combinazione stilistica divertente e moderna. È stato aggiornato con tratti stilistici moderni nella parte anteriore ed in quella posteriore, che trasmettono la chiara funzionalità di una spider moderna e leggera e la solidità atletica di una vera e propria vettura sportiva Mazda. Gli interni sono stati concepiti per essere accoglienti, in modo da sentirsi tutt'uno con la vettura, funzionali e confortevoli. Presenta una forma a T che unisce il quadro strumenti al tunnel centrale portante. Gli interruttori, gli indicatori ed i comandi di guida sono posizionati in modo da poter essere letti ed utilizzati facilmente. Il quadro strumenti presenta cinque indicatori dalle cornici metallizzate, con scritte e lancette altamente leggibili ed una copertura in vetro polarizzato che li rende ben visibili anche se direttamente illuminati dal sole.

La nuova Mazda MX-5 è disponibile (in funzione dei mercati) in otto colori esterni e tre diversi allestimenti interni. I modelli base prevedono rivestimenti raffinati in tessuto

nero con inserti metallizzati in argento opaco. I modelli superiori presentano sedili, quadro strumenti e rivestimenti delle porte in pelle marrone e nera, oppure in pelle nera nella versione monocromatica.

E' stata utilizzata la nuova struttura delle vetture sportive Mazda per ottenere una scocca decisamente più rigida che, innanzitutto, funga da base per gli eccezionali sistemi di sicurezza della nuova MX-5. Di nuova introduzione sono anche gli

airbag posizionati all'interno dello schienale di ciascun sedile. Inoltre il comfort è stato migliorato, grazie a 3 vani portaoggetti ubicati sulla parete posteriore, una tasca applicata allo schienale del sedile di sinistra e sul tunnel dal lato del passeggero, un portabottiglie sul rivestimento delle porte e, inoltre, due contenitori per bevande dietro la leva del cambio. Sono state introdotte due nuove caratteristiche per migliorare il comfort con la capote abbassata. Le nuove bocchette di ventilazione, posizionate all'altezza del busto, spingono l'aria climatizzata all'in-

terno dell'abitacolo con la capote abbassata, mentre un frangivento a maglie, montato dietro i sedili, riduce le turbolenze e i vortici dovuti alla capote abbassata.

Due nuovi motori della famiglia MZR della Mazda alimentano la nuova Mazda MX-5, un benzina da 1,8 litri con 93 kW / 126 CV a 6.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 167 Nm a 4.500 giri/min.\* ed un ancora più potente motore a benzina da 2,0 litri che eroga una potenza massima di 118 kW/160 CV a 6.700 giri/min.\* ed una coppia massima di 188 Nm a 5.000 giri/min.\*. Entrambi sono posizionati in configurazione anteriore centrale, con trazione posteriore, e una struttura del gruppo motopropulsore che offre una risposta diretta all'acceleratore e grande divertimento di guida.

Il cambio manuale a sei velocità, di nuova concezione, è disponibile su tutti i mercati, insieme al cambio manuale a cinque velocità, entrambi progettati per poter essere azionati con uno sforzo minimo e con una corsa sportiva ridotta.

\* Soggetto ad omologazione

Per ottenere un legame più intimo fra il conducente e la nuova MX-5, gli ingegneri hanno sviluppato un telaio che risponde in modo lineare, preciso e prevedibile. Ciò è facilitato dalla scocca, leggera ma rigida, dalla sua distribuzione 50:50 del peso, da un passo più grande, dalla carreggiata più ampia, sia anteriormente che posteriormente, doppi braccetti delle sospensioni anteriori e sospensioni posteriori multi-link, di nuova concezione, con geometria ottimizzata. Il beccheggio della carrozzeria in accelerazione e in frenata è controllato in modo efficiente dagli ammortizzatori a smorzamento ed estensione progressivi. L'accurata messa a punto dell'impianto sterzante a cremagliera e pignone consente una risposta dolce allo sterzo ed un'eccellente reazione su strada. L'impianto frenante della nuova MX-5 è stato concepito per fornire una corsa del pedale breve, con una reazione proporzionale all'intensità della frenata, e un alto grado di linearità. A tale scopo, la nuova Mazda MX-5 è dotata di freni a disco anteriori autoventilati più grandi con pinze

più rigide e, posteriormente, di forti freni a disco pieni, insieme a tubi dei freni meno elastici ed un servofreno più grande.

### **Mazda6 Facelift–Un'Automobile Straordinaria che Migliora nel Tempo**

Ulteriore evento saliente, al Salone dell'Automobile di Ginevra 2005, è l'esordio della Mazda6 Facelift, con modifiche volte a migliorare una vettura già di per sé straordinaria.

Esternamente, la Mazda6 Facelift accentua il suo stile sportivo e raffinato, con migliorie apportate sia nella parte anteriore che in quella posteriore, conferendo un aspetto più vigoroso e sportivo a tutte e

tre i modelli. Tali perfezionamenti comprendono un nuovo design della mascherina anteriore, nuovi paraurti anteriori e posteriori, cornici nere per i gruppi ottici anteriori e posteriori, nuovi terminali di scarico, nuovi cerchi in alluminio e nuovi fendinebbia, disponibili come optional. Per conferire una maggiore sportività, è previsto anche il nuovo Sport Appearance Pack con elementi esterni che richiamano l'aspetto della Mazda6 MPS.

All'interno, la Mazda6 Facelift ottimizza il comfort e lo stile che hanno reso la Mazda6 una delle vetture più attraenti del segmento, con nuovi rivestimenti, colori interni e migliore qualità dei materiali. Tra le variazioni si annoverano nuove cornici degli indicatori, maniglie interne delle porte ed una nuova consolle centrale di colore titanio scuro. È anche presente un grande assortimento di caratteristiche che intensificano il comfort e la comodità, come il Sistema Avanzato di apertura keyless, la regolazione elettrica del sedile di guida con un nuovo sistema di memorizzazione della posizione, tergicristalli con sensore di pioggia, un impianto di autoaccensione delle luci e la disponibilità di sedili anteriori semiavvolgenti, oltre ad altre numerose nuove dotazioni.

Sono stati inoltre introdotti nuovi pneumatici e cerchi, materiale di isolamento, nuove strutture di smorzamento delle vibrazioni e rinforzi supplementari, che riducono la rumorosità stradale e rendono la guida della Mazda6 Facelift ancora più gradevole e confortevole.

Cinque motori perfezionati andranno ad intensificare la combinazione di stile, comfort e comodità della Mazda6 Facelift. Concepiti specificamente per il mercato europeo, sono disponibili due derivati del turbodiesel common-rail MZR-CD a quattro cilindri da 2,0 litri, una versione a Potenza Normale che eroga una potenza massima di 89 kW/121

CV a 3.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 320 Nm a 2.000 giri/ min\*. ed una versione a Potenza Elevata che eroga una potenza massima di 105 kW/143 CV a 3.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 360 Nm a 2000 giri/min\*. Entrambi i motori sono dotati, di serie, di un filtro antiparticolato ed hanno ottenuto la classificazione Euro IV sulle emissioni.

La gamma dei motori a benzina comprende un motore base MZR da 1,8 litri che eroga una potenza massima di 88 kW/120 CV a 5.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 165 Nm a 4.300 giri/min.\*, un benzina MZR da 2,0 litri che eroga una potenza massima di 108 kW/147

CV a 6.500 giri/min.\* ed una coppia

\* Soggetto ad omologazione

massima di 184 Nm a 4.000 giri/min.\* ed un motore ancora più potente MZR da 2,3 litri che eroga una potenza massima di 122 kW/166 CV a 6.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 207 Nm a 4.000 giri/ min.\*. Un cambio manuale a sei velocità, di nuova concezione, viene abbinato ad entrambi i derivati diesel ed ai motori a benzina da 2,0 e 2,3 litri. Un nuovo cambio Activematic a cinque velocità, che va a sostituire il precedente cambio automatico a quattro velocità, è disponibile come optional per i due motori a benzina di maggiore potenza.

14

*Zoom-Zoom*

Per garantire il divertimento Zoom-Zoom alla guida, i componenti del telaio della Mazda6 Facelift sono più rigidi, è stata aumentata la rigidità della carrozzeria e sono stati revisionati i sistemi delle sospensioni sia anteriori che posteriori.

Come nel modello precedente, la Mazda6 Facelift presenta un alto grado di sicurezza attiva, con quattro grandi freni a disco, impianto frenante antibloccaggio con ripartizione elettronica della frenata e la disponibilità del controllo dinamico

della stabilità con servofreno a comando elettronico. E' presente inoltre un pedale del freno collassabile, che consente di ridurre i rischi di lesioni alle gambe del conducente in caso di impatto frontale. In aggiunta ai 6 airbag, la Mazda6 Facelift è dotata di un nuovo segnalatore acustico per le cinture di sicurezza e di un indicatore per i sedili posteriori, come dispositivo di sicurezza aggiuntivo adatto alle famiglie con bambini.

### **Mazda6 MPS–Il Massimo delle Berline Zoom-Zoom**

Sotto la luce dei riflettori, a Ginevra, è anche presente il nuovo modello di punta della gamma Mazda6, la Mazda6 MPS (Mazda Performance Series), di cui è prevista la messa in vendita in Europa entro il prossimo autunno. Dotata di un motore a benzina, di nuova concezione, turbocompresso ad iniezione diretta da 2,3 litri, una nuova Trazione Integrale con Ripartizione Attiva della Coppia ed un telaio perfezionato, la nuova Mazda6 MPS è la più straordinaria berlina Zoom-Zoom Mazda.

Raffinata e dinamica all'esterno, confortevole ed elegante all'interno, la nuova Mazda6 MPS è una combinazione ideale di estrema sportività e di raffinatezza e comfort da berlina. Offre un eccezionale equilibrio fra alte prestazioni e divertimento alla guida con handling elevato, stabilità e prestazioni del motore e dei freni ottimizzate. Il suo motore MZR 2.3

DISI\* TURBO utilizza l'iniezione diretta ed un turbocompressore per erogare una potenza massima di

191 kW/260 CV a 5.500 giri/min.\*\*

ed una coppia massima di 380 Nm a soli 3.000 giri/min.\*\*. Ne consegue che la nuova Mazda6 MPS è scattante sin dalla prima accelerazione ed è una berlina da alte velocità di crociera in autostrada, il che, in abbinamento con il nuovo cambio manuale a sei velocità, offre un entusiasmante divertimento Zoom-Zoom alla guida a tutte le velocità.

La coppia elevata del nuovo motore è ottimamente sviluppata su strada tramite un nuovo sistema di Trazione Integrale con Ripartizione Attiva della Coppia, che è configurato in tre diverse modalità automatiche di distribuzione della coppia:

Normale, Sportiva e Neve (per superfici sdruciolevoli), che consentono al conducente di apprezzare appieno l'esperienza di guida Zoom-Zoom. Utilizzando in tempo reale i dati in entrata, il sistema monitorizza la superficie stradale e le condizioni di guida e controlla elettronicamente il giunto del differenziale posteriore per regolare la distribuzione della coppia alle ruote anteriori e posteriori passando da 100:0 a 50:50.

Anche al telaio della nuova Mazda6 MPS sono stati apportati perfezionamenti specifici da abbinare al suo motore a potenza elevata, con rinforzi locali che rendono il suo design di carrozzeria circa il 50 per cento più rigido, rispetto al modello normale, in termini di rigidità torsionale. Per offrire un'eccellente stabilità nelle manovre ed una risposta lineare prevedibile, senza diminuire il comfort di guida, sono presenti un sistema di sospensioni anteriori a doppio braccio oscillante trasversale e sospensioni posteriori multi-link, entrambi con migliori caratteristiche di smorzamento, rigidità più elevata delle molle

elicoidali e una barra stabilizzatrice più spessa. I grandi freni a disco sulle quattro ruote, l'impianto frenante antibloccaggio ed il controllo dinamico della stabilità con servofreno offrono prestazioni affidabili e stabili in frenata.

La struttura della carrozzeria rinforzata della nuova Mazda6 MPS lavora in abbinamento ad un sottotelaio estremamente rigido che offre un alto grado di sicurezza in caso di incidente. All'interno, il pedale

del freno collassabile consente di ridurre i rischi di lesioni alle gambe del conducente in caso di impatto frontale. A bordo sono presenti airbag anteriori e laterali, oltre ad airbag a tendina per i passeggeri sia anteriori che posteriori.

**Mazda5 - Zoom-Zoom per Sette** Entro il 2005, la nuova Mazda5 porterà lo spirito Zoom-Zoom nel suo segmento in Europa. Esternamente, la nuova Mazda5 è una combinazione di proporzioni equilibrate e di raffinato gusto per il dettaglio, che crea un aspetto esterno elegante e semplice. L'accesso è

garantito da grandi porte scorrevoli su entrambe le fiancate del veicolo, un'innovazione in questo segmento. Esse presentano un'apertura di 700 mm e sono dotate di battitacco ribassati e larghi che facilitano l'accesso, rendendo più comodo salire sulla vettura. La nuova Mazda5 verrà offerta in due allestimenti estetici: il primo è stato concepito per enfatizzare le caratteristiche eleganti e raffinate della Mazda5, ed il secondo per esprimere uno stile di vita più attivo, enfatizzando ancora di più l'imponenza del veicolo.

All'interno, tre file di sedili offrono ai passeggeri ampio spazio e grande comfort, in un ambiente sviluppato intorno ad uno spazio centrale che consente il passaggio fra la seconda e la terza fila di sedili e facilita la comunicazione fra i passeggeri, rendendolo un veicolo ideale per la famiglia. È inoltre molto funzionale e pratico, grazie all'esclusivo sistema Karakuri per sedili e bagagli, che consente di estrarre un settimo sedile dal cuscino del sedile di sinistra della seconda fila, oppure, se risulta

prioritario avere più spazio per gli oggetti, dal sedile di destra può essere estratto un vano di servizio. I sedili della seconda e della terza fila possono essere abbattuti facilmente per ottenere un piano di carico praticamente piatto senza dover rimuovere i poggiatesta, il che trasforma la Mazda5 in un veicolo da trasporto anche per oggetti più grandi. Nell'abitacolo sono presenti 45 vani portaoggetti, tavolini pieghevoli sugli schienali dei sedili anteriori, con la disponibilità di

impianti all'avanguardia per l'intrattenimento a bordo, per rendere il viaggio ancora più gradevole. Essi comprendono un impianto stereo con Unità a Disco Fisso in cui si possono memorizzare circa 3.000 canzoni, un impianto di intrattenimento per i sedili posteriori con telecomando senza cavo e, montati sul soffitto, un monitor LCD da sette pollici ed un riproduttore DVD.

La Mazda5 presenta una versione perfezionata del motore diesel common-rail turbocompresso MZR-CD da 2,0 litri della Mazda, che è dotato, di serie, di un filtro

antiparticolato e che offre una combinazione ottimale di divertimento alla guida, bassi consumi ed emissioni a norma Euro IV. Il motore viene offerto in due derivati di potenza, una versione a Potenza Normale con una potenza massima di 81 kW/110 CV a 3.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 310 Nm a soli 2.000 giri/min.\* ed una versione a Potenza Elevata con una potenza massima di 105 kW/143 CV a 3.500 giri/min.\* ed una vigorosa coppia massima di 360 Nm a 2.000 giri/min.\*. Entrambi i derivati sono abbinati ad un cambio manuale a sei velocità concepito per ottenere il meglio dalla potenza e dalla coppia del motore.

A completamento della gamma di motori della Mazda5, vengono offerti due motori a benzina MZR DOHC a 16 valvole, un MZR da 1,8 litri che eroga una potenza massima di 85 kW/116 CV a 5.300 giri/min.\* ed una coppia massima di 165 Nm a 4.000 giri/min.\* ed un potente MZR da 2,0 litri che eroga una potenza massima di 107 kW/145 CV a 6.000 giri/min.\* ed una coppia massima di 185 Nm a 4.500 giri/min.\*.

\* Soggetto ad omologazione

La struttura della carrozzeria della Mazda5 è stata ottimizzata per essere estremamente rigida e per offrire una guida confortevole ed una buona tenuta di strada.

Le sospensioni anteriori a schema MacPherson e le sospensioni posteriori multi-link sono state utilizzate per eliminare il rollio e per offrire un equilibrio ottimale fra il comfort di guida e le caratteristiche di maneggevolezza Zoom-Zoom, mentre l'impianto del Servosterzo Elettroidraulico Mazda garantisce

un'eccellente risposta su strada ad alta velocità e una grande facilità di manovra nei parcheggi. Tra le caratteristiche di sicurezza attiva si annoverano grandi freni a disco anteriori autoventilati e dischi pieni posteriori, impianto frenante antibloccaggio sulle quattro ruote con ripartizione elettronica della forza frenante e controllo dinamico della stabilità. A bordo è anche presente un dispositivo meccanico di assistenza alla frenata, che garantisce l'applicazione della massima pressione frenante in situazioni di emergenza. A protezione del conducente e del passeggero del

sedile anteriore sono presenti airbag anteriori e laterali e sono inoltre disponibili airbag a tendina abbastanza grandi da proteggere i passeggeri di tutte e tre le file di sedili. A bordo è anche presente un pedale del freno collassabile e cinture di sicurezza a tre punti di ancoraggio su ciascun sedile, con pretensionatori e limitatori di carico per il conducente ed il passeggero anteriore. Sono stati inoltre applicati rivestimenti ad assorbimento di energia sui montanti e sui longheroni laterali del tetto e sono stati installati degli ancoraggi ISOFIX e degli attacchi superiori sui due sedili esterni della seconda fila, per fissare facilmente i seggiolini di sicurezza per bambini.

# **La Nuova Mazda MX-5 Evoluzione di un Mito**

24

**mazda**

## **2.**

*NOTA: Le presenti informazioni rispecchiano le specifiche preliminari e risultavano esatte al momento della pubblicazione. Tuttavia, la politica della Mazda prevede un costante sviluppo dei prodotti. Ci si riserva il diritto di apportare variazioni a tali dati in qualsiasi momento, si prega di verificare le informazione con il responsabile Public Relations Mazda locale.*

Il 9 Febbraio 1989, la Mazda Motor Corporation ha creato un mito, facendo debuttare la Mazda MX-5/ Miata al Salone dell'Automobile di Chicago. Mazda ha reinventato e rinvigorito il concetto di spider, dando una chiara definizione al concetto di "vettura divertente, alla portata di tutti", per decenni.

Sono passati sedici anni e l'implacabile ricerca di divertimento della Mazda non si è mai arrestata, la società con sede ad Hiroshima continua tuttora a sviluppare e a far evolvere l'idea concettuale classica della spider a due posti. Con l'esordio della terza generazione, completa mente nuova, della Mazda MX-5, al Salone Internazionale dell'Automobile di Ginevra 2005, la Mazda dimostra ancora una volta come la produzione di una semplice vettura sportiva sia fondamentale per lo spirito del costruttore automobilistico; il risultato è il meglio delle spider e l'espressione più pura dello spirito Zoom-Zoom.

Per lungo tempo, la Mazda ha prodotto vetture sportive uniche ed eccitanti. La prima automobile Mazda ad essersi guadagnata la celebrità a livello mondiale è stata la Mazda Cosmo Sport, alimentata da un motore rotativo e lanciata nel

1967. La Mazda RX-7, che l'ha seguita nel 1978, ha conquistato i cuori degli appassionati di vetture sportive e due anni fa, nel 2003, la Mazda ha presentato la Mazda RX-8 rivoluzionando il codice di regolamentazione delle auto sportive.

La sua combinazione di design straordinario, prestazioni spettacolari del motore rotativo e sistemazione confortevole di quattro adulti, il tutto avvolto in un allestimento a quattro porte, è veramente innovativa.

Per rinnovare la MX-5, gli ingegneri della Mazda si sono concentrati sull'evoluzione dell'idea concettuale della vettura sportiva leggera, dato che tale vettura, completamente nuova, deve seguire le orme di una moderna icona automobilistica. Nel maggio del 2000, il *Guinness dei Primati* ha segnalato la Mazda MX-5 come la roadster più venduta

della storia, con 531.890 esemplari prodotti sino a quel momento. A partire da tale affermazione, la richiesta si è mantenuta imponente. In tutto il mondo, sono state vendute più di 700.000 Mazda MX-5.

Non è certo una sorpresa che, nel progettare la nuova Mazda MX-5, il responsabile del programma, Takao Kijima, non abbia solo guardato avanti, per comprendere quanto siano cambiate le esigenze del mondo automobilistico rispetto al

momento del lancio della Mazda MX-5 originale, ma abbia dato anche uno sguardo al passato, per individuare con precisione e per focalizzare cosa abbia reso questa Mazda così speciale agli occhi e nelle mani degli appassionati di vetture in tutto il mondo. Ciò che ha riscontrato è stata una forte personalità posseduta da pochissime altre vetture sportive.

### Simbiosi tra Cavallo e Cavaliere – “*Jinba Ittai*”

In giapponese, l’eccezionale anima della Mazda MX-5 viene descritta tramite l’espressione *Jinba Ittai*. La traduzione di tale definizione è “un tutt’uno fra cavallo e cavaliere”

Lo “Yabusame”, una cerimonia rituale artistica perpetrata da lungo tempo in Giappone, incarna la vera e propria essenza dello *Jinba Ittai* (pronunciato “gin-bay i-tai”). Un arciere in sella ad un cavallo passa al galoppo di fianco ad un obiettivo e scocca una freccia. Per poter colpire il centro del bersaglio, l’arciere ed il cavallo devono muoversi come un tutt’uno. Deve sussistere una naturale comunicazione a doppio senso ed un alto grado di sinergia nella loro alleanza.

Questa unicità di movimento fra il cavaliere e il cavallo è stata scelta come migliore analogia per rappresentare il rapporto fra il conducente e la Mazda MX-5. Aggiornato al 21° secolo, lo *Jinba Ittai* è qualcosa di simile al legame fra un pilota e la sua vettura monoposto da competizione. Può anche essere rappresentato dall’immagine di un pilota di moto sportive lanciato a tutta velocità. Lo *Jinba Ittai* è l’essenza dello spirito Zoom-Zoom.

La simbiosi tra “cavallo e cavaliere” e lo sforzo di creare un’auto universalmente vista come “molto

divertente" sono stati il fulcro intorno al quale è stata concepita e progettata sia l'originale che la nuova Mazda MX-5. Mentre la maggior parte delle vetture sportive mirano a specifici obiettivi di alte prestazioni – come il tempo necessario per passare da 0 a 100 km/h o l'accelerazione laterale in curva fornita dal telaio – gli ingegneri della Mazda hanno definito degli obiettivi aggiuntivi per rinvigorire la vettura sportiva originale. In pratica, è diventata una celebrazione del semplice piacere di guidare una spider decappottabile. Il “divertimento” è stato concepito per chiunque ed in qualsiasi luogo, durante la guida sportiva e nella vita quotidiana.

30

ZOOM-ZOOM

La Mazda ha posto l'enfasi sulla sensazione offerta da un'auto reattiva che funge da complemento a qualsiasi conducente. La Mazda MX-5 evidenzia un equilibrio dinamico ideale ottenuto grazie ad un peso minimo e un motore piccolo ma vivace. Fattori di secondaria importanza in altre vetture, come il modo in cui l'abitacolo con la capote abbassata viene avvolto dalla luce

solare e dal profumo dell'aria fresca, sono in cima all'elenco delle principali caratteristiche della Mazda MX-5.

### Eredità ed Evoluzione dello “*Jinba Ittai*”

Per Takao Kijima e il suo team, il primo passo è stato quello di riconoscere che è stato lo *Jinba Ittai* a rendere la Mazda MX-5 originale così attraente per gli appassionati di vetture sportive ed una delle più importanti storie di successi della Mazda. Il secondo passo è stato quello di utilizzare metodi di progettazione moderni sviluppati da Mazda per far evolvere l'iconica Mazda MX-5 in una versione completamente nuova, di terza generazione, da presentare quest'anno. Per trasformare la sottile metafora dello *Jinba Ittai* in dadi e bulloni reali con una scocca, un gruppo motopropulsore e un telaio, Takao Kijima si è avvalso di uno strumento denominato Progettazione Kansei.

Come lo *Jinba Ittai*, il Kansei è difficile da tradurre in termini occidentali.

Consapevolezza ponderata ed intensa sensibilità sono le espressioni che più si avvicinano alla definizione di Kansei. È la percezione che l' idoneità di ciascun elemento è alla base della bontà dell'insieme, che la suddetta sinergia fra il conducente e la vettura può essere percepita da chiunque sperimenti il veicolo in movimento. Un ulteriore canone Kansei è che ogni singolo aspetto della progettazione,

della funzionalità meccanica e della risposta dinamica deve contribuire fondamentalmente al piacere di guida.

Così, con lo *Jinba Ittai* come punto di origine e la Progettazione Kansei come strumento di navigazione, Takao Kijima e i suoi progettisti ed ingegneri hanno creato una Mazda MX-5 completamente nuova, decisamente migliore, ma non così diversa a livello concettuale, dall'originale.

Inizialmente, il team ha discusso approfonditamente su cosa poteva essere conservato della prima e seconda generazione della Mazda MX-5 e cosa invece doveva evolvere nella nuova.

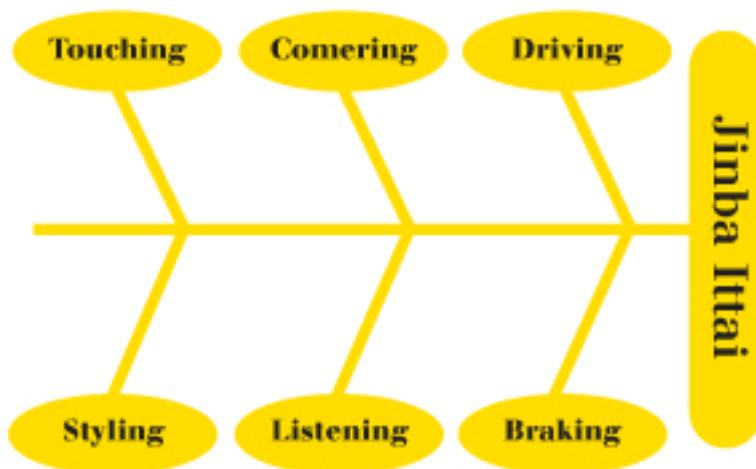
Le sei categorie chiave, presentate di seguito nel Grafico a Spina di Pesce ben conosciuto in Mazda, hanno guidato gli sforzi per la creazione di una nuova "unicità". Tali categorie sono lo stile (all'interno

e all'esterno), il tatto (ogni singolo aspetto relativo al senso del tatto), il suono (dominato dalla voce del motore, ma anche dagli effetti avvolgenti del vento), la reattività

(dinamica in manovra), la guida (tutto ciò che va dalla qualità della marcia alla risposta all'accelerazione) e la frenata.

Il punto di partenza della nuova Mazda MX-5 è stato dunque il "Grafico a Spina di Pesce".

### Grafico *Jinba Ittai* a Spina di Pesce



Cinque presupposti chiave sono stati identificati dagli ingegneri Mazda per realizzare il concetto di *Jinba Ittai*:

1) Che la vettura avrebbe dovuto essere il più compatta e leggera possibile, andando a soddisfare, nel contempo, i requisiti di sicurezza a livello mondiale.

2) Che l'abitacolo avrebbe dovuto accogliere confortevolmente due passeggeri di taglia imponente senza alcuno spreco di spazio.

3) Che la struttura di base avrebbe dovuto continuare ad utilizzare l'originale configurazione con motore in posizione anteriore centrale e trazione posteriore (posizionato davanti al conducente ma dietro all'assale anteriore per una distribuzione del peso di 50:50).

4) Che tutte e quattro le ruote sarebbero state accoppiate tramite sospensioni a bracci oscillanti trasversali o multi-link per aumentare al massimo le prestazioni dei pneumatici, l'aderenza su strada e la stabilità dinamica.

5) E che la struttura del gruppo motopropulsore avrebbe di nuovo dovuto fornire una solida connessione fra il motore ed il differenziale, montato posteriormente, per accentuare la risposta all'acceleratore.

### Leggerezza come Qualità Fondamentale

Quando si cerca di soddisfare le richieste di un mercato in crescita si assiste ad una naturale tendenza all'aumento del peso in ordine di marcia. Rendendosi conto che tale tendenza è l'opposto dell'obiettivo dello *Jinba Ittai* e che il peso supplementare ha un'enorme influenza negativa sulle prestazioni di guida, sterzata e frenata, gli ingegneri della Mazda hanno calcolato ogni singolo grammo. La loro "strategia del grammo" ha ponderato il peso con incrementi più limitati possibile ed ha accuratamente valutato tutte le opportunità di riduzione dello stesso. Sono state utilizzate anche altre tecniche per risparmiare peso. Dove possibile, è stata applicata tecnologia avanzata per ottenere una progettazione monoscocca leggera

e rigida utilizzando materiali che offrirono una maggiore robustezza e minor peso.

Nella sua versione finale, la nuova Mazda MX-5 è più potente, più valida, più confortevole e più funzionale. Offre numerose nuove caratteristiche ed una protezione dei passeggeri ulteriormente migliorata per quanto riguarda le lesioni dovute agli urti. Quindi, grazie agli sforzi di Progettazione Kansei, il peso in ordine di marcia è aumentato solo di circa 10 kg.

La riduzione del peso è una priorità per ottenere lo *Jinba Ittai*, altre caratteristiche sono la rigidità della struttura, l'altezza del baricentro della vettura, la ripartizione 50:50 dei pesi ed il momento di inerzia del veicolo rispetto ad un asse verticale (asse di imbardata). (Minore è il momento di inerzia più veloce è la reazione del veicolo alle sterzate). Ciascuno di questi parametri ha influenzato fortemente le caratteristiche complessive della nuova e divertente Mazda MX-5.

Una struttura rigida della carrozzeria è un ingrediente essenziale per la sinergia fra il conducente e la vettura. Grazie all'analisi accurata e all'applicazione di materiali avanzati come l'acciaio ultraresistente, la nuova monoscocca presenta un incremento del 22 per cento della rigidità a flessione e del 47 per cento della rigidità torsionale rispetto alla Mazda MX-5 della generazione precedente. E l'arretramento del motore di 135 mm è un grande passo verso il bilanciamento della

distribuzione dei pesi tra la parte anteriore e quella posteriore e la riduzione del momento di inerzia di imbardata.

38

*ZOOM-ZOOM*

### Design Accattivante

La vista ed il tatto sono elementi critici dello sviluppo, quindi è stato cruciale che la nuova Mazda MX-5 avesse l'aspetto e venisse percepita come una vettura sportiva. Una sapiente cura di tutti i dettagli, dai più grandi ai più piccoli, dalla dimensione dei cerchi rispetto al design della carrozzeria, fino all'impugnatura del pomello della leva del cambio.

La Mazda MX-5 originale si è evoluta nel corso degli ultimi 16 anni, con aggiornamenti più o meno importanti. Il design del modello originale del 1990 si è affermato come espressione classica di puro e semplice divertimento, diventando un esempio di compattezza ed efficienza.

### Design Esterno

La nuova Mazda MX-5 è la naturale evoluzione del precedente modello. I temi dominanti del design esterno comprendono sia il “divertimento” che lo “stile moderno”. Per ottenere ciò, la nuova Mazda MX-5 doveva rimanere alla portata di tutti e divertente, ma doveva anche essere aggiornata con tratti di stile moderno per comunicare la semplice funzionalità e solidità di una moderna vettura sportiva e queste ultime restano entrambe caratteristiche fondamentali del DNA della Mazda MX-5.

La novità più importante riguarda l’eliminazione della classica forma a “bottiglia di cola” dei profili. La parte anteriore e quella posteriore sono armoniosamente affusolate,

come prima, ma ora le superfici si avvolgono sui passaruota senza restringersi. Il vantaggio funzionale di tale modifica è un abitacolo più ampio con maggiore spazio per i fianchi, le spalle ed i gomiti. Inoltre, è disponibile lo spazio necessario per gli airbag laterali.

I passaruota della nuova Mazda MX-5 sono notevolmente più pronunciati per accogliere le dimensioni decisamente più ampie delle ruote e per offrire un aspetto più atletico.



Le ruote da 17", più grandi in diametro e più larghe di prima, definiscono gli angoli della vettura, in coerenza con il DNA stilistico di Mazda. L'ampia zona laterale della carrozzeria si affusola verso il longherone, più stretto, per conferire un aspetto di leggerezza e solidità al tempo stesso.

Vista di profilo, la Mazda MX-5 riprende la linea di cintura bassa e fluente dell'originale con le superfici laterali, sotto la cintura, che conferiscono un aspetto "muscoloso" al corpo vettura.

Per accentuare le forme affusolate su ciascuna estremità della Mazda MX-5, i gruppi ottici anteriori e posteriori sono posizionati più all'interno rispetto agli angoli della vettura. Quindi, nonostante modesti incrementi in termini di passo (+65mm), lunghezza (+20 mm), larghezza (+40 mm) ed altezza (+20 mm), viene mantenuta un'immagine compatta.

La morbida capote pieghevole, di alta qualità, ha un design con pieghe ed è dotata di una maniglia a chiavistello ubicata centralmente. Nella posizione abbassata, si sistema a filo e rimane liscia.

La capote può essere sollevata o abbassata senza sforzo o necessità di tirare. È inoltre disponibile un nuovo hard top

(solo in alcuni mercati). Grazie ad un montante posteriore smussato e ad un finestrino posteriore sagomato, l'hard top della Mazda MX-5 ha un design moderno ed aggressivo che renderà certamente più attraente la vettura.

## Design Interno

I temi dominanti del design interno della nuova Mazda MX-5 sono funzionalità semplice e spaziosità confortevole con elevata qualità costruttiva, per deliziare gli appassionati di vetture sportive.

Una configurazione generale a T unisce la robustezza orizzontale del quadro strumenti al poderoso tunnel centrale portante. Quattro bocchette rotonde per il riscaldamento e l'aria condizionata disegnano una linea

di riferimento lungo la parte anteriore dell'abitacolo. Le rifiniture nere offrono una sensazione di alta qualità agli interni. Gli interruttori, gli indicatori ed i comandi di guida sono stati concepiti con precisione ed accuratamente posizionati per una funzionalità ottimale. Cinque indicatori rotondi, con cornici metallizzate, sono alloggiati nel quadro strumenti. Sono stati dotati di scritte e di lancette altamente visibili e la copertura in vetro polarizzato ne preserva la leggibilità anche sotto la luce diretta del sole.

I progettisti della Mazda hanno scelto otto colori esterni e tre allestimenti interni. I modelli base sono equipaggiati con rivestimenti raffinati in tessuto nero e rifiniture in argento opaco metallizzato per il volante di guida, le ghiera degli strumenti e le maniglie delle porte. I modelli di livello superiore offrono due attraenti possibilità: una combinazione di pelle conciata marrone e nera per i sedili, il quadro strumenti ed i rivestimenti delle porte, oppure in pelle nera per un allestimento monocromatico (solo in alcuni mercati).

### Sicurezza e Comfort

E' stata utilizzata la nuova struttura delle vetture sportive Mazda, notevolmente più rigida di prima e che funge da base per i sistemi di sicurezza della nuova Mazda MX-5. Per la prima volta, la Mazda MX-5 offre la protezione degli airbag laterali. Un airbag a due volumi contro gli urti laterali è ubicato all'interno dello schienale di ciascun sedile. Un singolo dispositivo di gonfiaggio espande contemporaneamente la parte inferiore dell'airbag

e quella superiore posta a protezione del capo, di volume maggiore. Questo design innovativo è leggero, compatto ed altamente efficace nell'offrire la dovuta protezione in caso di incidente. La nuova dotazione di airbag laterali è disponibile in tutti i mercati.

Per assicurare il massimo comfort a tutte le tipologie di conducente, sono stati aggiunti un volante di guida ad inclinazione regolabile e ulteriori posizioni per il sedile, per consentire ai conducenti estremamente alti o bassi di accomodarsi perfettamente nell'abitacolo.

Nonostante le dimensioni del veicolo non mancano gli spazi per gli oggetti. Nella parte posteriore sono ubicati tre vani portaoggetti (uno facilmente accessibile e richiudibile con chiave, con spazio a sufficienza per 10 CD, altri due posizionati dietro gli schienali dei sedili). Sono presenti una tasca applicata allo schienale del sedile di sinistra, un'altra sul tunnel, dal lato del passeggero, un portabottiglie sul rivestimento della porta, oltre ad un vano dotato di coperchio per due contenitori di bibite, comodamente ubicato dietro

la leva del cambio. Il grande cassetto portaoggetti può essere chiuso a chiave ed è presente un piccolo recipiente per le monetine.

Sono due le caratteristiche concepite per migliorare il comfort con la capote abbassata. Le nuove bocchette all'altezza del busto spingono l'aria climatizzata all'interno dell'abitacolo per mantenere una temperatura ottimale sia nelle giornate fredde che calde, prolungando la stagione in cui è possibile guidare con la capote abbassata. Un frangivento a maglie, montato verticalmente dietro i sedili, consente l'accesso di una certa quantità d'aria nell'abitacolo riducendo quindi le turbolenze e i vortici dovuti alla capote abbassata.

## Gruppo Motopropulsore Perfezionato

### *Motori*

Un motore brioso ed un cambio maneggevole costituiscono il cuore di ogni vettura sportiva. Due nuovi motori della famiglia MZR, un 2,0 litri per tutti i mercati a livello mondiale ed un 1,8 litri aggiuntivo

per l'Europa, alimentano la nuova Mazda MX-5. Questi sono leggeri e compatti e presentano un doppio albero a camme in testa e trasmissione a catena, quattro valvole per cilindro, fasatura variabile ed iniezione elettronica del carburante. Il basamento, la testa cilindri e la coppa dell'olio sono in alluminio, mentre le camice di ghisa offrono una superficie di alesaggio duratura.

Entrambi i motori hanno un rapporto di compressione di 10,8:1

ed una corsa di 83,1 mm che è leggermente più breve rispetto alla lunghezza della corsa del pistone del precedente motore da 1,8 litri.

L'alesaggio, nel motore da 2,0 litri, è di 87,5 mm rispetto agli 83,0 mm della versione da 1,8 litri.

La potenza finale di ciascun motore verrà confermata non appena il veicolo verrà messo in vendita nei mercati principali.

È previsto che la potenza per il modello da 1,8 litri sia di 93 kW (126 CV) a 6,500 giri/ min.\*, con una coppia massima di

167 Nm (17.0 kg-m) a 4,500 giri/min.\*. È previsto che la potenza per il

modello europeo da 2,0 litri sia di circa 118 kW (160 CV) a 6.700 giri/min., con una coppia massima prevista di 188Nm (19,2kg-m) a 5.000 giri/min. La potenza del motore varierà in funzione dei requisiti locali.

Nell'ambito del processo di sviluppo, il lavoro si è concentrato su quello che gli ingegneri della Mazda chiamano "reattività" e "sensazione di potenza". Un volano più leggero, una risposta rapida, una valvola a farfalla elettrica e un albero di trasmissione più rigido, hanno consentito di ottenere la sensazione di reattività immediata della nuova Mazda MX-5. La curva di coppia del motore della nuova Mazda MX-5 viene mantenuta quasi stabile ad alti regimi di giri, minimizzando le perdite di efficienza in aspirazione ed allo scarico. Ne risulta un motore che risponde brillantemente anche ad un numero di giri superiore al punto di coppia massima.

È stata prestata ulteriore attenzione ai condotti di aspirazione e di scarico. Sono state ridotte del 57%

le perdite di efficienza in aspirazione grazie a un condotto di aspirazione più largo ed aerodinamico. Dal lato dello scarico, la perdita di pressione è stata ridotta del 40% grazie all'utilizzo di un silenziatore di maggior volume e all'introduzione di un doppio condotto.

Il suono del motore della nuova Mazda MX-5 è stato reso più armonioso e gradevole soprattutto quando la valvola a farfalla è aperta. Oltre i 5000 giri/min., il motore risuona

potente e vivace soprattutto in vicinanza della linea rossa dei 6.700 giri/ min. Un suono gutturale da 500 Hz a regimi medi rafforza la sensazione di risposta immediata della Mazda MX-5.

### *Trasmissioni*

Il cambio manuale a sei velocità della Mazda, di nuova concezione, è disponibile su tutti i mercati. Nella gamma è inoltre presente il cambio manuale a cinque velocità.

Gli appassionati di vetture sportive traggono particolare piacere nel cambiare marcia col solo movimento

del polso. Per migliorare tale aspetto del carattere della Mazda MX-5, il movimento della leva del cambio è stato progettato per richiedere uno sforzo estremamente ridotto ed una corsa decisamente breve.

I sincronizzatori a triplo cono per le prime quattro marce consentono di ridurre la forza di innesto.

A beneficio dell'efficienza, i sincronizzatori della 3<sup>a</sup> e della 4<sup>a</sup> marcia sono ubicati sull'albero secondario. La leva del cambio è supportata da cuscinetti a basso coefficiente di attrito ed il movimento della leva è controllato da una piastra di guida.

## Un Telaio "Divertente"

*Dinamica di Guida Armoniosa* Ottenere il legame più stretto possibile fra il conducente ed una vettura sportiva è fattibile solo se il veicolo risponde in modo lineare, preciso ed altamente prevedibile. Gli ingegneri della Mazda si sono profondamente impegnati con un gran numero di ricerche sul campo per definire il carattere della Mazda MX-5 e per capire come raggiungere tale obiettivo primario tramite la messa a punto del telaio.

Due parole chiave, per la sensazione che ricercavano, sono state preciso e reattivo. L'obiettivo era quello di ottenere una sensazione naturale e vivace, invece della fredda efficienza di certe vetture prive di personalità. Dato che una buona stabilità è essenziale per la sicurezza alla guida, l'ideale per la nuova Mazda MX-5 è stato sviluppare una struttura capace di variare velocità o direzione tanto rapidamente quanto i cambiamenti di idea del conducente.

50

ZOOM-ZOOM

Ogni aspetto della guida andava coordinato con le risposte dello sterzo, delle sospensioni, dei freni, del motore e della trasmissione. La configurazione del sedile di guida, la distanza dal volante e dalla leva del cambio, il feeling col pedale del freno, la possibilità di eseguire perfettamente una manovra di "punta tacco", tutto ciò svolge un ruolo significativo nell'esperienza di guida dello *Jinba Ittai*. La Mazda MX-5 originale è stata ben valutata e sono stati identificati degli standard più elevati sotto tutti gli aspetti.

## Briosa e Prevedibile

### Maneggevolezza

Cruciale è stato lo sviluppo di una monoscocca leggera ma rigida che funge da struttura di base per il telaio. Le sospensioni anteriori a doppio braccetto di controllo e posteriori multi-link con geometria ottimizzata consentono di ottenere le massime prestazioni dai pneumatici radiali da 205/45WR-17. E' stato utilizzato inoltre l'alluminio in alcune parti del telaio per mini-mizzarne il peso. L'accoppiamento della traversa posteriore direttamente alla monoscocca, senza isolamenti in gomma, migliora la rigidità del telaio, rinforzando, nel contempo, la sensazione di essere un tutt'uno con la vettura. L'attenta messa a punto dello sterzo a cremagliera e pignone offre basso attrito, linearità elevata ed un'armoniosa risposta allo sterzo. La netta rigidità del tratto che va dalle mani del conducente agli elementi di contatto dei pneumatici è stata aumentata. Un'ulteriore modifica significativa è l'aumento di 75 mm della carreggiata anteriore e di 55 mm

della carreggiata posteriore, determinando un miglioramento dell'handling.

Le sospensioni posteriori, di nuova concezione, sono state progettate per migliorare la stabilità dinamica ottimizzando il posizionamento dei pneumatici sulla strada. Per limitare le sterzate indesiderate, il beccheggio della carrozzeria durante l'accelerazione e la frenata è strettamente controllato dagli ammortizzatori a smorzamento ed estensione

progressivi. Un passo aumentato di 65 mm, inoltre, consente di bilanciare stabilmente la guida.

### *Freni*

La configurazione dell'impianto frenante con una corsa breve del pedale, una risposta legata diretta mente alla forza impressa sul pedale ed un alto grado di linearità amplifica la sensazione di essere un tutt'uno con la vettura, offerta dalla Mazda MX-5. I dischi anteriori presentano un diametro più grande di 20 mm, per una migliore resistenza al calore, e le pinze sono del 25 per cento più grandi. I tubi

dei freni sono meno elastici ed il servofreno è di 25,4 mm più grande di prima. Grazie a tali revisioni ed al migliore bilanciamento tra la parte anteriore e quella posteriore, le distanze di arresto ottenute con l'impianto dotato di freni a disco e pinze monopistone sulle quattro ruote sono ottime.

Sedici anni di successi con la Mazda MX-5 originale hanno determinato grandi aspettative sul suo successore. Grazie al profondo rispetto dei principi *Jinba Ittai* ed all'applicazione ponderata della Progettazione Kansei, la nuova Mazda MX-5 è pronta per convincere gli appassionati di vetture sportive che sta iniziando una nuova era, a triplo Zoom. È previsto che la nuova Mazda MX-5, dopo il suo esordio mondiale al Salone dell'Automobile di Ginevra 2005, venga messa in vendita sui mercati mondiali a partire dalla seconda metà dell'anno 2005. Zoom-Zoom.

# **Specifiche Principali –Mazda MX-5**

54

*ZOOM-ZOOM*

\* Soggetto ad omologazione

Dimensioni	Lunghezza totale	3.995 mm
	Larghezza totale	1.720 mm
	Altezza totale	1.245 mm
	Passo	2.330 mm
	Carreggiata (anteriore e posteriore)	Anteriore 1.490 mm/ Posteriore 1.495 mm
	Capacità posti a sedere	2 persone
Motore	Tipo	MZR 1.8 L I4 DOHC 16 Valvole MZR 2.0 L I4 DOHC 16 Valvole
	Potenza massima (prevista)*	1.8 L 93 kW/126CV a 6.500 giri/min. 2.0 L 118 kW/160CV a 6.700 giri/min
	Coppia massima (prevista)*	1.8 L 167 Nm (17,0 kg-m) a 4.500 giri/min. 2.0 L 188 Nm (19,2 kg-m) a 5.000 giri/min
	Alesaggio x corsa	1.8 L 83,0 mm x 83,1 mm 2.0 L 87,5 mm x 83,1 mm
Cambio	Tipo	Cambio Manuale a 5 Velocità Cambio Manuale a 6 Velocità
Sterzo	Tipo	Cremagliera e pignone
Sospensioni	Anteriori/posteriori	Doppio braccio oscillante trasversale/Multi-link
Freni	Anteriori/posteriori	Dischi ventilati/Dischi
Pneumatici	Anteriori e posteriori	205/50R 16 205/45R 17
Cerchi	Anteriori e posteriori	16 x 6 1/2 J 17 x 7J

NOTA: Le presenti informazioni rispecchiano le specifiche preliminari e risultavano esatte al momento della messa in stampa. Tuttavia, la politica della Mazda è volta al costante sviluppo del prodotto. Ci si riserva il diritto di modificare i presenti dati in qualsiasi momento.

# **Mazda6**

## **Facelift Un'Auto**

### **Straordinaria che**

#### **Migliora nel**

##### **Tempo**

56  
mazda

# **3.**

**Il lancio della Mazda6 nel 2002 è stato una pietra miliare per la Mazda Motor Corporation. Come primo prodotto della nuova filosofia Zoom-Zoom dei modelli Mazda, la Mazda6 ha reso evidente da subito come l'impegno ad inserire un tocco di sportività in tutte le nuove Mazda non era stato una promessa vana.**

**Il temperamento della Mazda6, così divertente da guidare, rievoca vetture leggendarie come la Mazda RX-7 a motore rotativo e la Mazda MX-5, questa volta, però, in una vettura di medie dimensioni dall'aspetto confortevole, sofisticato e sportivo.**

La Mazda6 ha presentato al mondo un nuovo tipo di Mazda che ha cambiato il modo in cui le persone percepiscono il brand Mazda. Alla sua meritata reputazione, dovuta all'affidabilità e alle ricche dotazioni di serie, si sono aggiunti un design dinamico ed elegante e briose caratteristiche di guida.

Tale combinazione è stata un successo sin dal principio. Nel corso degli anni, la Mazda6 ha vinto più di 100 premi automobilistici in tutto

il mondo, ne sono state prodotte sino ad oggi più di 620.000 unità e continua ad essere il modello Mazda maggiormente venduto a livello globale. In Europa, ha dato inizio ad una vera e propria svolta portando la Mazda Motor Europe a livelli di successo che nemmeno i più ottimisti avrebbero ritenuto possibili. Nel 2003, il suo primo anno completo sul mercato, in Europa ne sono state vendute più di 100.000 unità, il che l'ha resa, decisamente, una delle vetture giapponesi di importazione più vendute nel suo segmento. La sua popolarità non è declinata e nel 2004 ha continuato

ad essere il modello Mazda maggiormente venduto in Europa, trovando praticamente lo stesso numero di nuovi clienti del suo primo anno e riuscendo ad ottenere una quota nel segmento del 5,7 per cento.

La Mazda ha scelto il Salone Automobilistico di Ginevra 2005 per presentare il primo Restyling della versione originale proprio per evidenziarne l'importanza sul mercato europeo. La nuova versione, che verrà messa in vendita quest'anno a partire da inizio estate, arricchisce ulteriormente i contenuti che hanno già reso la Mazda6 così popolare fra i suoi clienti in tutto il mondo, con migliorie raffinate e sportive sia esternamente che internamente, cinque motori di recente perfezionamento, due nuovi cambi e migliori caratteristiche delle sospensioni. Integrati nei tre stili di carrozzeria (Mazda6 Berlina, Mazda6 Hatchback e Mazda6 Wagon), tali caratteristiche offrono un elevato grado di ricercatezza, destinata ad arricchire una vettura che è già la migliore del suo segmento.

## Esterni–Sportività Evoluta

Gli esterni della Mazda6 sono sempre stati la personificazione della sportività, motivo ricorrente del design di nuova generazione Mazda, che combina tra loro ricercatezza, raffinatezza ed una buona tenuta di strada. La Mazda6 Facelift implementa tali caratteristiche, conferendo un aspetto più vigoroso e sportivo a tutti e tre i modelli tramite le migliorie apportate sia nella parte anteriore che in quella posteriore della vettura.

60



In aggiunta alle prese d'aria sulla fascia anteriore, tipiche della vettura, ed agli eleganti gruppi ottici di vetro trasparente, è presente un nuovo design della mascherina superiore, con il logo Mazda maggiormente evidenziato. La linea della mascherina inferiore è stata modificata in modo da ottenere un aspetto più aggressivo e sportivo ed il precedente reticolo della mascherina, a diamanti, è stato sostituito da una struttura allungata a nido d'ape per un tocco di raffinatezza sportiva. Anche il paraurti anteriore è stato

riprogettato per enfatizzare l'aspetto scattante della Mazda6 e sono presenti fendinebbia (come optional o di serie, in funzione del modello) e gruppi ottici con nuove sottili cornici di colore nero per un'elegante sportività.

Vista lateralmente, la Mazda6 Facelift conserva il suo stile sportivo, grazie ad un parabrezza notevolmente angolato ed passaruote ampi e svasati. Per un'ulteriore tocco di raffinatezza e sportività, la Mazda6 Facelift è stata perfezionata con un nuovo disegno dei cerchi in lega di alluminio da 16, 17 e 18 pollici. Nella parte posteriore, il paraurti, i doppi scarichi (benzina da 2,0 e 2,3 litri) e le nuove cornici dei gruppi ottici vanno ad intensificare l'aspetto vigoroso e dinamico della vettura. È stata poi aggiunta una linea orizzontale fra i riflettori per enfatizzare la linea della vettura e, nel contempo, i gruppi ottici posteriori avvolgenti presentano cornici di colore nero in perfetta armonia con quelli anteriori, che conferiscono all'insieme un aspetto di elevata qualità.

Sono inoltre disponibili due colori aggiuntivi della carrozzeria, il Phantom Blue Mica ed il nuovissimo Brilliant Carbon Grey Mica.

Un'ulteriore differenziazione, a livello visivo, per la maggior parte dei mercati europei, sarà lo Sport Appearance Pack, disponibile su mercati selezionati, che conferisce alla Mazda6 una sportività ancora maggiore, con elementi esterni che richiamano la recente Mazda6 MPS.

Tra questi si annoverano il design della mascherina anteriore, con il simbolo Mazda sporgente, ed il paraurti anteriore con due nuove fasce aerodinamiche. La linea che corre dalla parte inferiore laterale del paraurti anteriore, passando sulle fasce laterali per giungere fino al paraurti posteriore, è stata modificata e nella parte posteriore della vettura sono presenti uno spoiler ed una nuova fascia aerodinamica sul paraurti. Tali caratteristiche di progettazione conferiscono alla Mazda6 Facelift con Sport Appearance Pack un aspetto particolarmente sportivo e raffinato.

## Interni

A partire dal suo lancio, avvenuto circa tre anni fa, la Mazda6 ha primeggiato grazie alla sua intuitiva progettazione degli interni che combina tra loro spaziosità, funzionalità ed qualità costruttiva. Sono rimasti invariati i punti di forza fondamentali delle dotazioni di serie, che l'hanno resa una delle vetture più attraenti del segmento, tra cui si annoverano le spaziose dimensioni interne, sia anteriormente che posteriormente, i confortevoli sedili con robusti sostegni laterali, un ambiente di guida progettato in modo preciso ed ergonomico, la funzionalità dei sedili Karakuri, che consente di ripiegare i sedili posteriori senza dover rimuovere i poggiatesta, azionando semplicemente una leva sulla parte laterale del baule, ed un ampio bagagliaio con un volume che può giungere fino a 505 litri.

In aggiunta a tali caratteristiche, la Mazda6 Facelift migliora la sensazione di qualità globale con nuovi rivestimenti interni, nuove cornici degli indicatori, sedili sportivi e un

nuovo design della consolle centrale. I rivestimenti delle porte sono stati totalmente riprogettati in modo che i clienti possano sperimentare in modo tangibile la qualità costruttiva della Mazda sin dal momento in cui ne aprono le porte. La qualità dei materiali è stata migliorata e sui braccioli è stata aggiunta un'imbottitura di maggiore spessore per offrire una maggiore sensazione di morbidezza. Le stesse porte ora presentano maniglie interne, sia anteriori che posteriori, che possono essere afferrate dai passeggeri in caso di guida più sportiva.

Dinanzi al conducente si trovano i nuovi indicatori che trasmettono una sensazione di sportività ed eleganza, mentre alla sua destra si colloca la nuova consolle centrale di colore titanio scuro (in funzione del modello) in sostituzione di quella metallizzata della versione precedente. Ciò migliora la qualità globale di un ambiente interno già caratterizzato da un alto grado di abilità costruttiva.

## Comfort ed Intrattenimento

Di nuova introduzione, sulla Mazda6 Facelift è presente l'avanzato sistema di apertura keyless, più comodo rispetto ai sistemi di accesso convenzionali. La sua smart card chiude ed apre le porte ed avvia il motore, senza che il conducente debba estrarla dalla tasca, il che è particolarmente pratico nel momento in cui si sorreggono borse della spesa o bagagli. Premendo l'interruttore installato sulla maniglia di entrambe le porte anteriori e sul bagagliaio, tutte le porte vengono aperte o chiuse. Il sistema, inoltre, è dotato di un trasmettitore che consente l'apertura e la chiusura di tutti i finestrini dall'esterno del veicolo. Nelle giornate più calde, ad esempio, ciò permette di aprire i finestrini per consentire il ricambio d'aria nella vettura, o consente di chiudere eventuali finestrini lasciati aperti per sbaglio.

All'interno della Mazda6 Facelift, proprio come sulla precedente versione, sono presenti confortevoli sedili di serie dotati di un forte sostegno laterale ed un impianto

stereo di bordo per rendere il viaggio un'esperienza veramente gradevole. La regolazione elettrica del sedile di guida ora presenta un nuovo sistema di memorizzazione della posizione (in funzione del modello). Il sistema può memorizzare le impostazioni di seduta di ben tre diversi conducenti, ciascuna delle quali può essere richiamata semplicemente premendo uno dei tre pulsanti ubicati a sinistra del conducente, sotto il cuscino. Sono stati inoltre introdotti nuovi sedili anteriori semi-avvolgenti (in funzione del modello) che offrono un migliore sostegno sia laterale che per le gambe, conferendo all'abitacolo un aspetto ancor più sportivo e raffinato.

66

ZOOM-ZOOM

La rumorosità stradale è stata ulteriormente ridotta con l'introduzione di nuovi pneumatici e cerchi, materiale di isolamento acustico in 18 punti principali, nuove strutture di smorzamento delle vibrazioni e rinforzi supplementari, e tutto ciò contribuisce a rendere l'ambiente interno della Mazda6 Facelift ancora più gradevole e confortevole rispetto a prima.

Ovviamente, la Mazda6 Facelift non potrebbe essere una Mazda se non avesse un ricco equipaggiamento di serie. In aggiunta al già completo assortimento di dotazioni, sono presenti un Lettore CD, alzacristalli elettrici automatici per i finestrini anteriori e posteriori, chiave retrattile e chiusura centralizzata. Tra i nuovi optional si annoverano il sistema avanzato di accesso senza chiave, il tergicristallo con sensore di pioggia, l'impianto di autoaccensione delle luci, che si aggiungono all'elenco delle dotazioni già disponibili per la Mazda6.

### Motorizzazioni–Maggiore Potenza, Minori Consumi

Uno degli aspetti chiave del successo della precedente versione della Mazda6 è stata la sua natura vivace e divertente da guidare. Nello sviluppo del modello sottoposto a restyling, gli ingegneri della Mazda non solo si sono impegnati a rendere la vettura ancora più sofisticata all'interno e all'esterno, ma ne hanno anche migliorato le caratteristiche dinamiche per rendere sempre più attraente l'esclusiva miscela di raffinatezza sportiva della Mazda6.

Con la Mazda6 Facelift, sono stati introdotti cinque motori perfezionati, due derivati del turbodiesel common-rail da 2,0 litri ed altri tre motori a benzina, da 1.8, 2.0 e 2.3 litri. Offrono tutti pari o migliori prestazioni e quantità di coppia, con consumi di carburante equivalenti o inferiori, rispetto ai precedenti motori. Ciò significa più divertimento alla guida della Mazda6 con minori costi.

Il motore MZR-CD da 2.0 litri è un turbodiesel common-rail a quattro cilindri, di nuovo perfezionamento, che sviluppa più coppia e più potenza, un miglioramento operativo che lo rende equivalente ad un motore a benzina analogo, con minori emissioni grazie al filtro antiparticolato di serie. Il motore è disponibile in due versioni, per soddisfare le richieste della clientela europea, tra cui una a Potenza Normale per i clienti che cercano la perfezione e la potenza common-rail con bassi costi di gestione. Sviluppa una potenza massima di 89 kW/121 CV a 3.500 giri/min.\*, con una coppia massima

più elevata di 320 Nm a 2.000 giri/min.\* per una notevole capacità di risposta del motore a tutte le velocità, e con consumi previsti di carburante, su percorso misto, di soli

6,0 litri ogni 100 km\*. La versione a Potenza Elevata è destinata ai conducenti che prestano più attenzione alle prestazioni e sviluppa una potenza massima di 105 kW/143

CV a 3.500 giri/min.\*, con una vigorosa coppia massima di 360 Nm a 2000 giri/min.\* e consumi previsti di carburante, su percorso misto, di 6,0 litri ogni 100 km\*. La versione a Potenza Elevata sviluppa

5 kW/7 CV\* e 50 Nm\* in più rispetto all'unità diesel che va a sostituire ed è inoltre previsto che vada ad utilizzare circa mezzo litro in meno di carburante ogni 100 km\*, il che significa che i clienti possono divertirsi con una guida Zoom-Zoom, pur pagando meno alla stazione di servizio.

Un notevole contributo a tali miglioramenti viene offerto dal turbocompressore a geometria variabile, di nuova concezione, caratterizzato da un momento d'inerzia inferiore e da una distanza

più breve fra l'apertura di aspirazione dei gas di scarico ed il centro dell'albero della turbina. Il turbocompressore a geometria variabile è abbinato al sistema di iniezione common-rail ad alta pressione, con un volume di iniezione ottimizzato e multifase fino a nove volte per ciclo, con un rapporto di compressione relativamente basso di 16,7, e tutto ciò va a migliorare sia la potenza che la coppia, limita la rumorosità della combustione e riduce le emissioni.

70

*ZOOM-ZOOM*

Il motore turbodiesel common-rail MZR-CD da 2,0 litri della Mazda6 Facelift presenta diverse caratteristiche che le permettono di soddisfare le normative Euro IV sulle emissioni. Le emissioni di NOx sono state ridotte diminuendo le temperature di combustione. Ciò è stato ottenuto, in parte, utilizzando un rapporto di compressione più basso che consente una temperatura di combustione pilota inferiore in fase di premiscelazione. Per ottimizzare e controllare meglio la miscela aria/carburante, il motore presenta una valvola a risposta

rapida sul parzializzatore di aspirazione ed una valvola per controllare i tassi di ricircolo dei gas di scarico nell'evaporatore, entrambe ubicate dal lato di aspirazione.

È anche presente un sensore di O<sub>2</sub> che monitorizza l'ossigeno residuo nei gas di scarico, che contribuisce a ridurre le emissioni di NOx.

Entrambi i derivati diesel sono disponibili con il filtro antiparticolato di serie che riduce il particolato praticamente a zero catturando le sostanze particellari dei gas di scarico in un filtro ceramico. Una volta che tale filtro ha catturato una quantità prestabilita di sostanze particellari, le temperature dei gas di scarico vengono aumentate per poterle bruciare e per rigenerare il filtro. Di conseguenza, la Mazda6

Facelift con il nuovo motore diesel sviluppa l'80 per cento in meno di emissioni di particolato rispetto a quanto consentito dalle normative Euro IV.

Tre motori a benzina perfezionati vanno a completare la gamma delle motorizzazioni. Sono tutti unità

DOHC a 16 valvole e presentano innovazioni tecniche che sviluppano un'erogazione di potenza pari o migliore con un consumo di carburante equivalente o inferiore.

La Mazda6 Facelift mantiene il motore base a quattro cilindri da 1,8 litri che sviluppa una potenza massima di 88 kW/120 CV a 5.500 giri/min. ed una coppia massima di 165 Nm a 4.300 giri/min.\*. È stato tuttavia perfezionato andandovi ad integrare una valvola a farfalla controllata elettronicamente per una guidabilità migliore. Con questo motore, la Mazda6 Berlina a cambio manuale utilizza 7,7 litri (percorso misto) di benzina ogni 100 km\*, con una velocità massima di 197 km/h\* e rientra nella normativa emissioni Euro IV.

L'unità MZR da 2,0 litri e quattro cilindri, di nuovo perfezionamento, sviluppa una potenza massima di 108 kW/147 CV a 6.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 184 Nm a 4.000 giri/min.\*. Presenta un sistema di aspirazione variabile che ottimizza l'effetto di carica di pressione del

cilindro nel collettore di aspirazione, andando a variare la lunghezza del passaggio di aspirazione tramite una valvola speciale. Chiudendosi a velocità del motore medio-basse ed aprendosi a velocità più elevate del motore, aumenta al massimo la coppia nell'ambito della gamma di velocità e sviluppa una risposta del motore ancora più vivace, all'azionamento del pedale dell'acceleratore, rispetto a quella per cui la Mazda6 è già nota.

E' inoltre presente una messa in fase sequenziale delle valvole, che regola la fasatura delle valvole di aspirazione in base al regime del motore ed al volume di aspirazione. Ottimizza l'efficienza del motore a tutte le velocità e contribuisce ad un migliore sviluppo di potenza, minori consumi di carburante ed alla riduzione delle emissioni.

Il motore, inoltre, presenta una valvola a farfalla controllata elettronicamente per una guidabilità migliore ed un doppio silenziatore di scarico, che migliora l'erogazione di potenza. Di conseguenza, la Mazda6 Berlina con cambio manuale e motore a benzina MZR

da 2,0 litri raggiunge una velocità massima di 211 km/h\*, è previsto che utilizzi 7,8 litri (percorso misto) di benzina ogni 100 km\* e soddisfa i requisiti delle normative Euro IV sulle emissioni.

Il motore più grande della gamma a benzina è un 2,3 litri a quattro cilindri che sviluppa una potenza massima di 122 kW/166 CV a 6.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 207 Nm a 4.000 giri/min.\*, con consumi di carburante più bassi

rispetto al precedente motore a benzina 2,3. Presenta inoltre un sistema variabile di aspirazione per fornire la massima coppia in ogni condizione di utilizzo, una valvola a farfalla a controllo elettronico ed un doppio silenziatore di scarico per una migliore potenza a tutti i regimi. Con questo motore potente e scattante, la Mazda6 Berlina con cambio manuale raggiunge una velocità massima di 214 km/h\* con consumi di carburante previsti, su percorso misto, di 8,7 litri ogni 100 km\* ed un tasso di emissioni Euro IV.

Sono anche stati introdotti due cambi di nuova concezione, compreso un cambio manuale a sei velocità, di serie su entrambe le versioni diesel e sui motori a benzina da 2.0 e 2.3 litri, che è stato ottimizzato con rapporti di trasmissione diversi per ciascuno dei tre singoli motori per ottenere il meglio dalle loro caratteristiche di potenza e di coppia. È stato inoltre ottimizzato l'azionamento della leva del cambio, dotata di una corsa più breve, che rende la Mazda6 Facelift ancora più divertente da guidare. Il motore base a benzina da 1,8 litri è disponibile di serie con il cambio manuale a cinque velocità che ha reso la precedente Mazda6 una vettura così straordinaria da guidare. Per i motori a benzina da 2.0 e 2.3 litri, è disponibile come optional un nuovo cambio Activematic a cinque velocità, che va a sostituire il precedente cambio Activematic a quattro velocità. Il nuovo Activematic presenta un Controllo Elettronico Diretto del Cambio Marce perfezionato che garantisce una selezione dei rapporti ancora più dolce ed una configurazione ottimale del sistema

di controllo idraulico per passare dalla 4<sup>a</sup> alla 5<sup>a</sup> marcia. È stata inoltre ampliato il range d'azione del sistema di controllo dello slittamento, che consente di ridurre la perdita di trasmissione tramite il convertitore di coppia e che offre un equilibrio ideale fra prestazioni e risparmio di carburante.

### Carrozzeria e Telaio –Maggiore Rigidità, Più Divertimento alla Guida

La carrozzeria e il telaio della Mazda6 Facelift sono stati messi a punto e perfezionati per garantire che le prestazioni del nuovo motore si possano tradurre nel tipico divertimento alla guida della Mazda6.

I componenti del telaio della Mazda6 Facelift sono più rigidi e sono stati abbinati ad una maggiore rigidità della carrozzeria, per un notevole miglioramento delle prestazioni dinamiche.

Sulla struttura portante della carrozzeria della Mazda6 Facelift è stato aumentato lo spessore dei rinforzi del telaio anteriore, sono stati aggiunti due rinforzi supplementari

al telaio della carrozzeria, è stata aumentata la rigidità dei rinforzi esterni dei pannelli delle porte ed è stata incorporata una nuova imbottitura nelle porte. Anche il montante del parabrezza dal lato di guida è stato rinforzato, lo spessore dei rinforzi del montante centrale è stato aumentato ed i rinforzi esterni e le piastre nodali del montante centrale inferiore sono stati riprogettati per offrire una maggiore rigidità.

Tali rinforzi migliorati, sulla struttura portante della carrozzeria della Mazda6 Facelift, lavorano in combinazione con un sistema di sospensioni che è rimasto invariato, seppur rimesso a punto per migliorare le capacità di tenuta di strada e la stabilità di manovra della nuova versione. La Mazda6 Facelift presenta sospensioni anteriori a doppio braccio oscillante trasversale, servosterzo idraulico ed un sistema delle sospensioni posteriori di tipo E-multi-link, offrendo una migliore tenuta di strada. Sulla Mazda6 Facelift le sospensioni sono state riviste per includervi delle boccole

anteriori e posteriori modificate per fornire più rigidità flessionale e torsionale, e messi a punto per lavorare con le molle e gli ammortizzatori allo scopo di creare un equilibrio ottimale fra l'handling e il comfort di guida.

La Mazda6 Facelift monta grandi freni a disco sulle quattro ruote ed un sistema frenante antibloccaggio

(ABS) con ripartizione elettronica della forza frenante (EBD). È anche disponibile il controllo dinamico

della stabilità (DSC) Mazda con

controllo elettronico della frenata

assistita per offrire ancora maggiore sicurezza. Per accentuare l'effetto di questo eccezionale impianto frenante in modo delicato ed armonioso,

la Mazda ha sviluppato un innovativo

amplificatore della forza frenante per

garantire una pressione costante sul

pedale, utilizzando tubi dei freni

particolarmente robusti che non cedono

a pressioni elevate e diminuiscono lo

sforzo sul pedale. In aggiunta, sui

modelli con nuovi cerchi da 18 pollici

(benzina da

2,3 litri), sono presenti nuovi freni a

disco anteriori da 320 mm e

posteriori da 314 mm che migliorano ancora di più le prestazioni in frenata della Mazda6.

### Sicurezza Attiva e Passiva

Le dotazioni di sicurezza attiva della Mazda6 Facelift offrono un handling prevedibile e controllabile in condizioni normali, abbinate a potenti freni a disco sulle quattro ruote, ABS, EBD e DSC con controllo elettronico della frenata assistita di serie. A ciò si vanno ad aggiungere numerose altre nuove caratteristiche offerte come optional, per consentire al conducente di evitare le situazioni di pericolo. Esse comprendono un nuovo impianto intelligente di autoaccensione delle luci che utilizza due sensori, uno rivolto in avanti e un altro rivolto verso l'alto, che monitorizzano costantemente il livello di luce e che accendono e spengono le luci in funzione delle condizioni rilevate. È inoltre disponibile il tergicristallo totalmente automatico, che controlla l'attivazione/disattivazione e ne aumenta/riduce automaticamente la velocità tramite un sensore che analizza il fattore di riflessione degli infrarossi

per stabilire quanto sia umido il parabrezza, in modo da offrire una funzionalità ottimale del tergicristallo per consentire al conducente di concentrarsi sulla strada.

La Mazda6 Facelift presenta inoltre una struttura della carrozzeria riprogettata per una migliore sicurezza in caso di collisione, con l'obiettivo di ottenere una classificazione a cinque stelle ai test del NCAP europeo. Dotata di migliore rigidità della carrozzeria, la Mazda6 Facelift

presenta dei livelli di sicurezza passiva che creano una robusta cellula di sopravvivenza per i passeggeri, offrendo una protezione sempre maggiore in caso di impatto. Tali miglioramenti vanno a costituire un sottotelaio estremamente rigido che assorbe l'energia distribuendola in modo tale da non intaccare l'abitacolo. All'interno della cellula di sopravvivenza per i passeggeri è presente un pedale del freno collassabile che consente di ridurre i rischi di lesioni alle gambe del conducente in caso di impatto frontale. Sono inoltre presenti airbag anteriori e laterali per i passeggeri dei sedili

anteriori, oltre agli airbag laterali a tendina per i passeggeri dei sedili anteriori e posteriori. La Mazda6 Facelift è dotata anche di un avvisatore acustico per le cinture di sicurezza ed di un indicatore per i sedili posteriori, in aggiunta alla segnalazione di serie per i sedili anteriori. Tale caratteristica è particolarmente utile per le famiglie in cui sono presenti dei bambini.

# **Uno Sguardo ai Miglioramenti della Mazda6 Facelift**

82

*ZOOM-ZOOM*

## Esterni

- Nuovo design della mascherina anteriore
- Nuovi paraurti anteriori/posteriori
- Nuovi terminali di scarico (benzina da 2,0 e 2,3 litri)
- Nuova cornice nera per i gruppi ottici anteriori/posteriori
- Nuovi cerchi in lega da 16, 17 e 18 pollici
- Nuovi fendinebbia
- Nuovo Allestimento Sport

## Interni

- Nuovi materiali di rivestimento, ivi compreso materiale di maggior spessore per i braccioli
- Nuova cornice per il quadro strumenti
  - Maniglie delle porte anteriori/posteriori
- Quadro centrale di color titanio scuro

## Comfort ed Intrattenimento

- Riproduttore CD singolo
- Alzacristalli automatici per i finestrini posteriori
- Sistema avanzato di accesso senza chiavi e chiusura centralizzata di portiere e finestrini, con chiave retrattile

- Impianto antifurto–Thatcham, Categoria 1
- Sedili anteriori semi-avvolgenti (in funzione del modello)
- Sistema di memorizzazione della posizione del conducente
- Isolamento, vibrazioni degli ammortizzatori e rinforzi migliorati per ridurre i rumori nell'abitacolo

### Motorizzazioni

- Motori turbodiesel common-rail perfezionati, da 2,0 litri
- Filtro Antiparticolato di serie sulle motorizzazioni diesel
- Motori a benzina perfezionati da 1,8 litri, 2,0 litri e 2,3 litri
- Nuovo cambio manuale a sei velocità (per motorizzazioni diesel e benzina da 2,0/2,3 litri)
- Nuovo cambio Activematic a cinque velocità (per benzina da 2,0/2,3 litri)

### Telaio

- Freni a disco di diametro maggiorato (320 mm anteriori/ 314 mm posteriori) per cerchi in lega da 18 pollici (come optional, per benzina da 2,3 litri)

- Cuscinetti delle sospensioni anteriori e posteriori migliorati

### Sicurezza

- Maggiore rigidità e robustezza dei montanti A e B
- Nuovi rinforzi sulla carrozzeria
- Nuovi rinforzi sui pannelli esterni delle porte e sulle imbottiture delle porte
- Rinforzo ed ispessimento della paratia anteriore del telaio
- Impianto tergicristallo con sensore di pioggia
- Impianto di autoaccensione luci
- Avvisatore acustico per le cinture di sicurezza ed indicatore per i sedili posteriori

# Dati Tecnici

86

ZOOM-200M

\* Soggetto ad omologazione

\*\* (senza/con porta-targa)

<b>Dimensioni* Mazda6</b>		<b>Berlina</b>	<b>Hatchback</b>	<b>Wagon</b>
Lunghezza**	mm	4,670/4,680	4,670/4,680	4,690/4,700
Larghezza	mm	1,780	1,780	1,780
Altezza	mm	1,435	1,435	1,480 (2 WD) 1,490 (4 WD)
Passo	mm	2,675	2,675	2,675
Carreggiata	mm	1,550 (15") 1,540 (16,17,18")	1,550 (15") 1,540 (16,17,18")	1,550 (15") 1,540 (16,17,18")

<b>Motori a Benzina della Mazda6</b>		<b>Benzina MZR da 1,8 litri</b>	<b>Benzina MZR da 2,0 litri</b>	<b>Benzina MZR da 2,3 litri</b>
<b>Tipo Motore</b>		Quattro cilindri in linea	Quattro cilindri in linea	Quattro cilindri in linea
Cilindrata	cm <sup>3</sup>	1798	1999	2261
Alesaggio x corsa	mm	83,0 x 83,1	87,5 x 83,1	87,5 x 94,0
Valvole		16	16	16
Albero della distribuzione		DOHC	DOHC	DOHC
Sistema di Controllo delle Emissioni		convertitore catalitico a 3 vie	convertitore catalitico a 3 vie	convertitore catalitico a 3 vie
Potenza Massima*	-kW	88 a 5500 giri/min.	108 a 6500 giri/min.	122 a 6500 giri/min.
	-CV	120 a 5500 giri/min.	147 a 6500 giri/min.	166 a 6500 giri/min.
Coppia Massima*	-Nm	165 a 4300 giri/min.	184 a 4000 giri/min.	207 a 4000 giri/min.
Tipo di carburante		Senza Piombo 95RON	Senza Piombo 95RON	Senza Piombo 95RON
<b>Sospensioni</b>				
Sospensioni anteriori		Indipendenti a doppio braccio oscillante trasversale	Indipendenti a doppio braccio oscillante trasversale	Indipendenti a doppio braccio oscillante trasversale
Sospensioni posteriori		Tipo E-Multi- link	Tipo E-Multi- link	Tipo E-Multi- link



<b>Motori Diesel della Mazda6</b>		<b>Turbodiesel MZR-CD da 2,0 litri</b>	
Tipo Motore		4 cilindri in linea,	turbocompresso
		Potenza Normale	Potenza Elevata
Cilindrata	cm <sup>3</sup>	1998	1998
Alesaggio x corsa	mm	86,0 x 86,0	86,0 x 86,0
Valvole		16	16
Albero della distribuzione		SOHC	SOHC
Sistema di Controllo delle Emissioni		filtro antiparticolato	filtro antiparticolato
Potenza Massima*	-kW -CV	89 a 3500 giri/min. 121 a 3500 giri/min.	105 a 3500 giri/min. 143 a 3500 giri/min.
Coppia Massima*	-Nm	320 a 2000 giri/min	360 a 2000 giri/min
Tipo di carburante		Diesel	Diesel
Sospensioni			
Sospensioni anteriori		Indipendenti a doppio braccio oscillante trasversale	Indipendenti a doppio braccio oscillante trasversale
Sospensioni posteriori		Tipo E-Multi-link	Tipo E-Multi-link

# Dati Prestazionali– Benzina

90

*ZOOM-ZOOM*

\* Soggetto ad omologazione

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

<b>Mazda6 Berlina</b>		<b>MZR da 1,8 litri</b>	<b>MZR da 2,0 litri</b>	<b>MZR da 2,3 litri</b>
<b>Prestazioni*</b>		<b>Cambio Manuale a 5 velocità</b>	<b>Cambio Manuale a 6 velocità/ Activematic a 5 velocità</b>	<b>Cambio Manuale a 6 velocità/ Activematic a 5 velocità</b>
Velocità Massima	Km/h	197	211/201	214/204
Consumi				
Percorso Misto**	l/100km	7,7	7,8/8,6	8,7/8,8
Emissioni di CO <sub>2</sub> (Misto)	g/km	184	186/205	207/210
Livello Emissioni		Euro IV	Euro IV	Euro IV

<b>Mazda6 Hatchback</b>		<b>MZR da 1,8 litri</b>	<b>MZR da 2,0 litri</b>	<b>MZR da 2,3 litri</b>
<b>Prestazioni*</b>		<b>Cambio Manuale a 5 velocità</b>	<b>Cambio Manuale a 6 velocità/ Activematic a 5 velocità</b>	<b>Cambio Manuale a 6 velocità/ Activematic a 5 velocità</b>
Velocità Massima	Km/h	195	210/201	211/203
Consumi				
Percorso Misto**	l/100km	7,8	8,0/8,6	8,7/8,9
Emissioni di CO <sub>2</sub> (Misto)	g/km	186	191/205	207/212
Livello Emissioni		Euro IV	Euro IV	Euro IV

<b>Mazda6 Wagon</b>		<b>MZR da 1,8 litri</b>	<b>MZR da 2,0 litri</b>	<b>MZR da 2,3 litri</b>
<b>Prestazioni*</b>		<b>Cambio Manuale a 5 velocità</b>	<b>Cambio Manuale a 6 velocità/ Activematic a 5 velocità</b>	<b>Cambio Manuale a 6 velocità/ Activematic a 5 velocità</b>
Velocità Massima	Km/h	192	206/195	209/199
Consumi				
Percorso Misto**	l/100km	7,9	8,0/8,7	8,8/9,0
Emissioni di CO <sub>2</sub> (Misto)	g/km	188	191/207	210/215

\* Soggetto ad omologazione

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

<b>Mazda6 Berlina</b>		<b>Turbodiesel MZR-CD da 2,0 litri</b>	
		Potenza Normale	Potenza Elevata
		<b>Cambio Manuale</b>	<b>Cambio Manuale</b>
		<b>6 velocità</b>	<b>6 velocità</b>
<b>Prestazioni*</b>			
Velocità Massima	Km/h	194	205
Consumi			
Percorso Misto**	l/100km	6,0	6,0
Emissioni di CO <sub>2</sub> (Misto)	g/km	165	165
Livello Emissioni		Euro IV	Euro IV

<b>Mazda6 Hatchback</b>		<b>Turbodiesel MZR-CD da 2,0 litri</b>	
		Potenza Normale	Potenza Elevata
		<b>Cambio Manuale</b>	<b>Cambio Manuale</b>
		<b>6 velocità</b>	<b>6 velocità</b>
<b>Prestazioni*</b>			
Velocità Massima	Km/h	192	203
Consumi			
Percorso Misto**	l/100km	6,0	6,0
Emissioni di CO <sub>2</sub> (Misto)	g/km	165	165
Livello Emissioni		Euro IV	Euro IV

<b>Mazda6 Wagon</b>		<b>Turbodiesel MZR-CD da 2,0 litri</b>	
		Potenza Normale	Potenza Elevata
		<b>Cambio Manuale</b>	<b>Cambio Manuale</b>
		<b>6 velocità</b>	<b>6 velocità</b>
<b>Prestazioni*</b>			
Velocità Massima	Km/h	190	201
Consumi			
Percorso Misto**	l/100km	6,1	6,1
Emissioni di CO <sub>2</sub> (Misto)	g/km	167	167

# **Mazda6 MPS**

## **Raffinatezza e**

## **Prestazioni**

## **Elevate**

94

*ZOOM-ZOOM*

# **4.**

**Al Salone dell'Automobile di Ginevra sarà presente anche la nuova ed entusiasmante Mazda6 MPS, il modello di punta dell'ormai celebre gamma Mazda6. Presentata per la prima volta a Parigi lo scorso anno e prevista la messa in vendita in Europa nel prossimo autunno, la Mazda6 MPS è la berlina dalle migliori prestazioni e dalla migliore maneggevolezza che sia mai stata costruita da Mazda. Dotata di un motore a benzina di nuova concezione, turbocompresso ad iniezione diretta da 2,3 litri, una nuova Trazione Integrale con Ripartizione Attiva della Coppia e sistemi del telaio perfezionati, in abbinamento alla raffinatezza del design ed al comfort interno, per cui la gamma Mazda6 è già nota, la nuova Mazda6 MPS è la più straordinaria Berlina Zoom- Zoom Mazda.**

## Esterni—Raffinati e Dinamici

Prendendo spunto dalla Mazda6 Berlina, i progettisti hanno perfezionato ulteriormente il profilo della nuova Mazda6 MPS, per trasmettere il potenziale di dinamicità e di tenuta di strada della vettura. Tuttavia, è stato applicato il tipico stile Mazda6, per evitare di esagerarne le prestazioni e per conferirle un aspetto raffinato. La forma aerodinamica del paraurti anteriore ed il design della mascherina inferiore, abbinati a possenti linee che, partendo dalla

mascherina superiore e passando sul cofano, enfatizzano la lunghezza della parte frontale, conferiscono alla vettura un temperamento distintivo. In abbinamento al cofano rialzato, dove alloggia l'intercooler della vettura, sono presenti fini elementi di design che sottolineano la natura fortemente prestazionale della Mazda6 MPS.

La sagoma della nuova Mazda6 MPS è caratterizzata da fasce laterali svasate ed ampi cerchi in lega di alluminio da 18 pollici, progettati specificamente con un design sportivo a 15 razze, che suggeriscono

proporzioni vigorose anche se raffinate. La parte posteriore della vettura è dominata da un paraurti aerodinamico che incorpora un diffusore integrato con i doppi scarichi ed un elegante spoiler sul bordo posteriore. Prese nel loro insieme, tali caratteristiche della nuova Mazda6 MPS assicurano prestazioni elevate senza andare a discapito della raffinatezza che caratterizza l'intera gamma.

Oltre ai quattro colori già disponibili, per la nuova Mazda6 MPS viene offerto un nuovo speciale colore della carrozzeria, il Moist Silver Metallic, concepito specificamente per il top di gamma Mazda6.

### **Interni—Comfort e Qualità**

Nel creare un design dell'abitacolo che offre posto a cinque adulti in pieno comfort e stile, i progettisti della Mazda6 MPS hanno migliorato l'aspetto e l'atmosfera degli interni per offrire una maggiore sensazione di qualità. Il quadro strumenti della Mazda6 MPS presenta raffinati elementi di design sportivo, come si addice ad una Berlina dalle

prestazioni elevate. Tra questi si annoverano un tachimetro che giunge a 280 km/h, un pomello della leva del cambio personalizzato e sedili semi-avvolgenti che offrono un ottimo supporto laterale e comfort per i viaggi più lunghi. Essi sono abbinati a speciali materiali di rivestimento che esercitano un grande fascino per gli elevati livelli di abilità artigianale e di qualità. Ne risultano degli interni che rappresentano la giusta combinazione di sportività, raffinatezza e comfort da Berlina.

98

*ZOOM-1-ZOOM*

### Motorizzazioni – Prestazioni Eccezionali e Divertimento alla Guida

In aggiunta alle apprezzate caratteristiche dinamiche della Mazda6, ogni aspetto in termini di handling, stabilità, prestazioni del motore e dei freni della Mazda6 MPS è stato ottimizzato per ottenere il migliore equilibrio possibile fra prestazioni eccellenti e piacevolezza di guida. Per poter offrire ciò, la Mazda6 MPS è stata dotata di un motore a benzina di nuova concezione, turbocompresso ad iniezione diretta, da

2,3 litri, abbinato ad un sistema completamente nuovo di Trazione Integrale con Ripartizione Attiva della Coppia, un telaio più rigido, sospensioni perfezionate e migliori prestazioni in frenata. Tutto ciò rende la Mazda6 MPS la vettura perfetta per un vero pilota e la migliore Berlina che sia mai stata costruita da Mazda.

*Nuovo Motore MZR 2,3 DISI\*  
TURBO*

Il nuovo motore MZR 2,3 DISI TURBO della Mazda6 MPS utilizza l'iniezione diretta ed un turbocompressore per sviluppare una potenza massima di 191 kW/260

CV a 5.500 giri/min.\*\* e per erogare una coppia di 380 Nm a soli 3.000 giri/min.\*\* per una risposta del motore veramente vivace. Tutto ciò viene ottenuto sin dal momento in cui il carburante, iniettato direttamente a pressioni elevate nella camera di combustione, vaporizza per provocare un effetto di raffreddamento interno ed un aumento di coppia fino al 10% a circa 3.000 giri/min. Tale effetto di raffreddamento interno aumenta la massa

\* DISI: Direct Injection  
Spark Ignition

\*\* Soggetto ad omologazione

d'aria aspirata durante l'accelerazione iniziale, provocando un incremento lineare della velocità di rotazione delle palette del compressore. Di conseguenza, la girante del turbocompressore fornisce una notevole propulsione a soli 2.500 giri/min. A ciò si vanno ad aggiungere una valvola a farfalla elettronica ed un sistema di sovralimentazione turbo controllato elettronicamente, che offrono un equilibrio eccezionale fra un'accelerazione lineare e una risposta vivace dell'acceleratore.

100

Di conseguenza, la nuova Mazda6 MPS accelera da 0 a 100 km/h nei 6,6 secondi previsti, rendendo sicure e divertenti le manovre di sorpasso. Con una velocità massima prevista di 240 km/h, la Mazda6 MPS è una Berlina raffinata, da alte velocità di crociera anche in autostrada.

La tecnologia ad iniezione diretta del motore MPS MZR 2.3 DISI TURBO della nuova Mazda6 consente anche di utilizzare un turbocompressore leggero e di struttura semplice. Tale struttura riduce la capacità termica del



sistema di scarico, minimizzando quindi la diminuzione della temperatura dei gas di scarico. L'iniezione diretta permette la formazione di una miscela di carburante/aria particolarmente fine intorno alla candela, evitando le mancate accensioni. La fase può quindi essere ritardata senza il rischio di mancate accensioni, facilitando il controllo della temperatura dei gas di scarico.

Di conseguenza, la più elevata temperatura di scarico del motore riscalda rapidamente il convertitore catalitico. Tali caratteristiche consentono al motore di soddisfare le normative Euro IV sulle emissioni.

L'effetto di raffreddamento interno consente inoltre di mantenere i consumi di carburante entro limiti accettabili senza perdere coppia a bassi regimi e migliora anche le caratteristiche antidetonanti del motore, pur funzionando con un rapporto di compressione relativamente alto di 9,5. In modalità di percorso misto, è previsto che la Mazda6 MPS consumi non più di 10,2 litri di carburante ogni 100 km\*.

\* Soggetto ad omologazione

Blocco cilindri e testata sono prodotti con la tecnologia Advanced Precision Mazda Casting un processo di fusione che permette di elevare ulteriormente la rigidità dei componenti.

La forma ed i materiali utilizzati per i componenti del motore sono stati ottimizzati per smaltire il calore generato dall'elevata potenza anche continuamente per lunghi periodi. In particolare il blocco cilindri e la testata sono attraversati da condotti passanti che contribuiscono ad elevare la capacità di smaltimento e la resistenza al calore del motore. Tutte le parti mobili sono state progettate per essere più robuste, più rigide e durature.

102

*Zoom-Zoom*

Per rendere la guida realmente Zoom-Zoom particolare attenzione è stata dedicata alla messa a punto del gruppo di scarico:

il risultato sono delle sonorità in accelerazione capaci di far battere forte il cuore di coloro che cercano ed apprezzano le alte prestazioni. Un risultato ottenuto ottimizzando la forma e le dimensioni del diametro interno delle tubazioni

di scarico e la struttura interna del silenziatore. Per questo Mazda6 MPS ha un suono davvero sportivo e "pieno" quando si accelera ed una gradevole curva lineare ai regimi più elevati del motore.

### *Nuovo Cambio Manuale a Sei Velocità*

Un cambio manuale a sei velocità, di nuova concezione, migliora ulteriormente l'esperienza di guida della Mazda6 MPS. Un nuovo design compatto a tre alberi con una vasta configurazione dei rapporti di trasmissione consente al conducente di sfruttare pienamente la potenza e la coppia elevate del motore. I sincronizzatori a triplo cono per la prima, la seconda e la terza marcia ed un sincronizzatore a doppio cono per la quarta marcia, offrono un ottimo equilibrio fra la corsa breve e reattiva della leva del cambio ed un azionamento facile e diretto dello stesso.

### *Trazione Integrale a Ripartizione Attiva della Coppia*

Per ottimizzare l'elevata coppia del motore, la Mazda6 MPS è equipaggiata con il nuovo sistema Mazda di Trazione Integrale a Ripartizione Attiva della Coppia, che trasferisce coppia all'assale posteriore in funzione delle condizioni di guida e dell'assetto del veicolo. Utilizzando, in tempo reale, i dati relativi all'angolo di sterzata, alla velocità di imbardata, all'accelerazione laterale e della centralina motore, il sistema monitorizza il tipo di fondo stradale e le condizioni di guida e controlla elettronicamente il giunto del differenziale posteriore per regolare la distribuzione della coppia alle ruote anteriori e posteriori passando da 100:0 a 50:50. Il sistema è configurato in tre diverse modalità automatiche di distribuzione della coppia, Normale, Sportiva e Neve (per superfici sdruciolevoli), in modo che il conducente possa rilassarsi, apprezzando appieno l'esperienza di guida Zoom-Zoom. L'introduzione di un nuovo differenziale posteriore a slittamento limitato capace di trasmettere

un'elevata coppia, in abbinamento all'incremento di rigidità dell'albero di trasmissione e dei supporti del differenziale, garantiscono l'ottimale trasferimento della coppia a terra, soprattutto in accelerazione.

### Telaio–Stabilità, Prevedibilità e Comfort

Al telaio della nuova Mazda6 MPS sono stati apportati speciali miglioramenti a complemento del nuovo motore a potenza elevata della vettura, prestando particolare attenzione ai rinforzi locali a livello di sottogruppi per evitare un eccessivo aumento del peso della carrozzeria. Ne è risultato un design della carrozzeria a quattro porte che è del 50 per cento circa più rigido rispetto al modello normale in termini di rigidità torsionale. Per ottenere ciò, è stata aggiunta una struttura rinforzata con quattro traverse angolari dietro gli schienali dei sedili posteriori, oltre a traverse sul pianale, attacchi più robusti delle sospensioni posteriori, attacchi della carrozzeria per la struttura perimetrale, rinforzi sui paraurti, e piastre di rinforzo in aggiunta alle

traverse del tetto ed alle sezioni del travetto della carrozzeria superiore. Tutti questi rinforzi contribuiscono a migliorare la tenuta di strada ed offrono una risposta immediata e precisa alle sterzate.

La carrozzeria più rigida della Mazda6 MPS abbinata ad un sistema di sospensioni anteriori a doppio braccio oscillante sono ottimizzati per offrire un'eccellente stabilità nelle manovre ed un comportamento sicuro, senza diminuire il comfort di guida. È stata aumentata la rigidità degli ammortizzatori anteriori e la forza di compressione delle molle del 25%, introdotta una barra stabilizzatrice di maggiore spessore e migliorate le boccole dei bracci inferiori. Le sospensioni posteriori multi-link presentano miglior comportamento dinamico, grazie all'aumento del 37% della rigidità delle molle ed una barra stabilizzatrice più spessa. I quattro grandi dischi dei freni (320 mm anteriori e 314 mm posteriori), l'ABS, il Controllo Dinamico della Stabilità (DSC) ed il sistema di assistenza alla frenata di emergenza (BAS),

assicurano la massima stabilità in frenata. Ne risulta una Berlina dalle prestazioni elevate, sicura e facile da controllare, con stabilità e maneggevolezza prevedibili.

### Sicurezza

La nuova Mazda6 MPS presenta una struttura della carrozzeria rinforzata ed un sottotelaio estremamente rigido che assorbe e distribuisce l'energia dell'impatto sulla carrozzeria stessa evitando di compromettere i passeggeri per garantire un alto livello di sicurezza in caso di incidente. All'interno, il pedale del freno collassabile consente di ridurre i rischi di lesioni alle gambe del conducente in caso di impatto frontale. A bordo sono presenti airbag anteriori e laterali per i passeggeri dei sedili anteriori, oltre ad airbag a tendina per i passeggeri dei sedili anteriori e posteriori. La nuova Mazda6 MPS presenta molte dotazioni di sicurezza attiva, come si addice ad una vettura di tale potenza e velocità, con miglioramenti della carrozzeria e delle sospensioni e la Trazione Integrale a Ripartizione Attiva della

Coppia, che consente, in condizioni normali, una guida su strada facile e controllabile. A ciò sono abbinati potenti freni a disco sulle quattro ruote, ABS e DSC, BAS, che permettono al conducente di evitare le situazioni di pericolo ed eventuali incidenti.



# Dati Tecnici Principali –Mazda6 MPS

110

ZOOM-ZOOM

\* DISI: Accensione ad Iniezione Diretta

\*\* Soggetto ad omologazione

\*\*\* In base alle condizioni di prova della Mazda

Motore	Tipo Potenza massima Coppia massima	MZR 2,3 DISI* TURBO 191 kW/260 CV a 5500 giri/min.** 380 Nm a 3000 giri/min.**
Gruppo Motopropulsore	Tipo	Trazione Integrale con Ripartizione della Coppia Attiva
Cambio	Tipo	Cambio Manuale a 6 velocità
Rapporti di trasmissione	1 <sup>a</sup>	3,538
	2 <sup>a</sup>	2,238
	3 <sup>a</sup>	1,535
	4 <sup>a</sup>	1,171
	5 <sup>a</sup>	1,085
	6 <sup>a</sup>	0,853
	Finale 1 <sup>a</sup> -4 <sup>a</sup> /5 <sup>a</sup> -6 <sup>a</sup>	3,611/3,095
Sospensioni	Anteriori/posteriori	Doppio braccio oscillante trasversale /Multi-link
Forza di smorzamento	Ampliata anteriore /posteriore	2,9 kN (0,3 m/s) /2,5 kN (0,3 m/s)
	Compressa anteriore /posteriore	1,4 kN (0,3 m/s) / 1,2 kN (0,3 m/s)
Flessibilità	Anteriore/posteriore	49 N/mm/36 N/mm
Stabilizzatori	Diametro anteriore /posteriore	24 mm/23 mm
Freni	Anteriori/posteriori	Freni a disco sulle 4 ruote (320 mm/314 mm)
Pneumatici e cerchi	Pneumatici–anteriori e posteriori Cerchi–anteriori e posteriori	215/45R 18 93Y In lega di alluminio da 18 x 7J
Prestazioni***	0-100 km/h	6,6 secondi
	Velocità massima	240 km/h

\*\* Soggetto ad omologazione

\*\*\*\* Solo peso veicolo – soggetto ad omologazione

Consumo di carburante**	L/km (percorso misto)	10,2
Emissioni di CO <sub>2</sub> **	g/km (percorso misto)	243
Classificazione Emissioni		Euro IV
Dimensioni	Lunghezza totale	4.765 mm
	Larghezza totale	1.780 mm
	Altezza totale	1.430 mm
	Passo	2.675 mm
	Carreggiata (anteriore e posteriore)	1.540 mm
Capacità posti a sedere		5 persone
Volume del bagagliaio	L/VDA	455
Peso minimo in ordine di marcia****	Kg	1.590

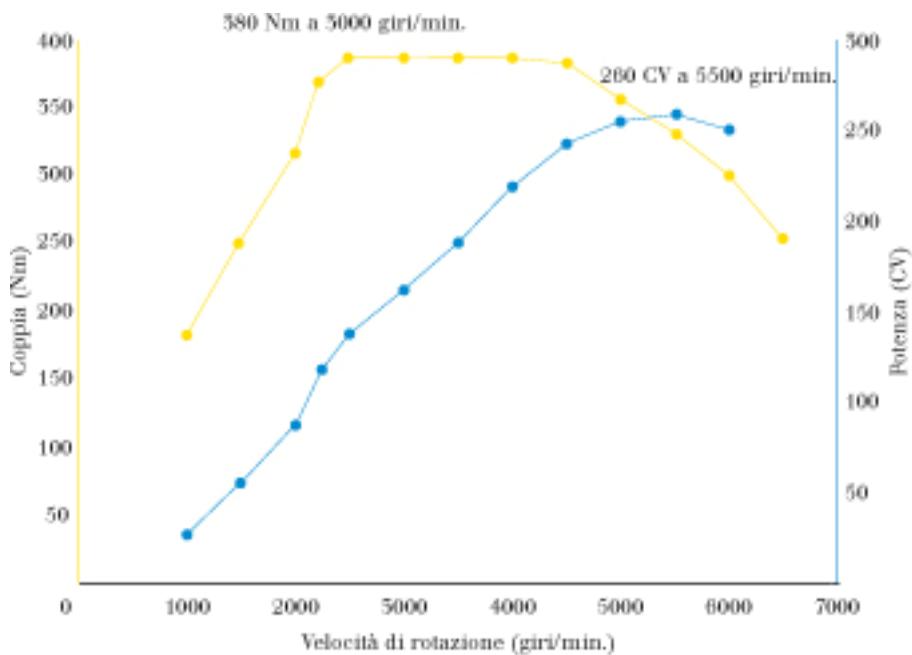
# **Curve di Potenza e di Coppia –Mazda6 MPS**

114

*ZOOM-ZOOM*

Mazda6 MPS - Potenza massima

Mazda6 MPS - Coppia massima



# **Mazda5 Zoom-Zoom per Sette**

116

**mazda**

# **5.**

**Al Salone di Ginevra 2005 sarà presente anche la nuovissima Mazda5, un veicolo comunicativo e dinamico pronto a trasmettere lo spirito Zoom-Zoom Mazda nel proprio segmento già verso la fine di quest'anno. La Mazda5 è stata concepita dall'interno all'esterno per offrire il massimo in termini di comfort e comodità grazie al suo esclusivo ed innovativo sistema Karakuri, di nuova concezione, per sedili e bagagli, con uno spazio centrale nell'abitacolo che favorisce la comunicazione fra i passeggeri, in abbinamento ad alti livelli di funzionalità interna, piacevolezza di guida tipicamente Mazda, handling eccellente e design semplice ed elegante.**

## Esterno—Elegante e Semplice

La nuova Mazda5 è una combinazione di proporzioni equilibrate e di raffinato gusto per i dettagli.

I progettisti degli esterni hanno volutamente evitato vistosità od ostentazione, creando invece un'armonia di proporzioni di cui è facile appassionarsi gradualmente nell'uso quotidiano, pur senza andare a discapito, in alcun modo, della spaziosità interna o del piacere di guida Zoom-Zoom della Mazda. La Mazda5 incarna il concetto di design elegante e semplice grazie alla fluida forma a cuneo, all'agile solidità e all'aspetto compatto.

La parte anteriore ribassata e una caratteristica linea che va dalla parte anteriore a quella posteriore e che si fonde con le guide centrali delle porte scorrevoli, vanno ad accentuare il profilo cuneiforme della carrozzeria. La linea di contorno, che corre su parafanghi anteriori, porte e parafanghi posteriori, conferisce poi una sensazione di grande stabilità.

Le fiancate del veicolo sono inclinate il più possibile nella parte posteriore per conferire un aspetto compatto.

Ciò è stato ottenuto grazie al design della linea del tetto e dei finestrini posteriori che, visti lateralmente, si assottigliano verso la parte posteriore della vettura e sono abbinati a porte che, in vista anteriore o posteriore, risultano inclinate verso l'interno proprio sopra la linea di cintura. A ciò si affiancano i gruppi ottici posteriori, che ricoprono la maggior parte dei montanti posteriori e che si incurvano nelle fiancate della carrozzeria. Tali caratteristiche esterne comunicano forza e dinamicità.

L'alto grado di qualità costruttiva della nuova generazione di vetture Mazda è immediatamente percepibile non appena si osservano gli esterni della nuova Mazda5, dalle accurate giunzioni e rifiniture, con strette tolleranze di accoppiamento dei lamierati. È stata prestata una particolare attenzione alle linee degli spigoli ed alle guide delle due porte scorrevoli laterali, che sono state costruite in modo da ottenere una finitura accurata e netta; la superficie del montante centrale, in tinta carrozzeria, posto fra le porte

anteriori e quelle scorrevoli, è invece armoniosa e discreta. Tali caratteristiche migliorano l'aspetto del veicolo rendendolo di qualità elevata.

La nuova Mazda5 sarà disponibile in due allestimenti ed in 11 colori di carrozzeria (in funzione dei mercati). Uno degli allestimenti è stato concepito per enfatizzare gli attributi di eleganza della Mazda5 e comprende linee di demarcazione ai lati della mascherina e della presa d'aria, modanature cromate sulla parte inferiore della mascherina, profili lungo le fiancate che rendono, a livello visivo, più snella della carrozzeria, parabole argentate dei fari anteriori e trasparenti rossi per i gruppi ottici posteriori, il tutto per conferire un aspetto elegante e raffinato alla Mazda5.

120



Il secondo allestimento è stato concepito per essere apprezzato da quei clienti che desiderano che la loro Mazda5 esprima uno stile di vita più attivo e dinamico. Si è giunti a ciò abbassando, a livello visivo, il centro di gravità della vettura tramite elementi di design che fanno sem-

brare più lunga la parte anteriore ed applicando degli inserti, nella parte anteriore, che enfatizzano ancor più vigorosamente l'imponenza del veicolo. A complemento di tutto questo, sono presenti bandelle laterali concepite per conferire alla parte inferiore della vettura un maggiore volume a livello visivo e che confluiscono nei profili dei passaruote e dei paraurti. I fari anteriori ed i gruppi ottici posteriori sono stati rifiniti con degli inserti metallici e sono stati inseriti uno spoiler inferiore posteriore, minigonne ed uno spoiler sul tetto, che contribuiscono all'aspetto globale di stabilità e di sportività.

### **Interni–Massimo Comfort, Funzionalità e Qualità**

La Mazda5 è stata concepita dall'interno verso l'esterno per garantire un elevato grado di comfort, funzionalità e qualità che vanno ben oltre quanto si aspetta la maggior parte dei clienti in questo segmento. Considerata la lunghezza totale di 4.505 mm (4.555 mm con Allestimento Sport), la larghezza di 1.755 mm, l'altezza di 1.615 mm

(1.665 mm con mancorrenti sul tetto) ed il passo di 2.750 mm, i progettisti hanno concepito degli interni sufficientemente grandi da poter offrire posto a sedere per sette adulti, pur mantenendo dimensioni globali compatte idonee alle caratteristiche di maneggevolezza Zoom-Zoom. Le ampie porte scorrevoli su entrambi i lati del veicolo offrono una grande comodità di accesso, la migliore in questo segmento. Presentano un'apertura di 700 mm, sono di facile azionamento e non sporgono molto, rendendone facile l'utilizzo in spazi di parcheggio molto ristretti.

122

*Zoom-Zoom* Salire sulla Mazda5 è altrettanto facile, anche con un bambino in braccio, grazie ai battitacco laterali ribassati ed larghi ed al meccanismo di accesso alla terza fila di sedili azionabile con un solo gesto.

All'interno, tre file di sedili coccolano i passeggeri, offrendo loro ampio spazio sia per la testa che per le gambe ed una posizione di seduta comodamente elevata anche nei sedili della terza fila. Ciò è stato reso possibile mediante lo sviluppo di

un serbatoio del carburante a basso profilo, che ha consentito di ottenere un pianale dell'abitacolo ribassato e piatto, senza che ciò andasse a discapito della capacità del serbatoio stesso, e mediante l'angolazione all'indietro del montante posteriore che garantisce maggiore spazio per il capo dei passeggeri della terza fila ed esterni compatti e perfettamente aerodinamici.

I sedili della fila anteriore offrono un sostegno laterale ottimale e grande comfort per i viaggi più lunghi. Il sedile di guida è regolabile in scorrimento, in altezza ed è reclinabile, con sostegno lombare e poggiatesta regolabile. Con l'abbinamento di un volante di guida che può essere inclinato e regolato in modo telescopico, i conducenti di qualsiasi taglia possono trovare la giusta posizione di guida. Proprio dinanzi al conducente si trova il quadro strumenti a tre indicatori, semplice e di facile lettura, con una rifinitura che è stata valorizzata per offrire una forte sensazione di qualità. Il quadro strumenti è stato concepito con una

linea sagomata nelle parte superiore che trasmette una certa familiarità e che facilita una chiara visuale della strada in tutte le direzioni. Il centro del cruscotto è stato sollevato per posizionare i comandi in un punto facilmente raggiungibile dal conducente e dal passeggero anteriore e per montare la leva del cambio nella parte inferiore del quadro strumenti, facilitando il cambio di marcia.

La Mazda5, tuttavia, non è confortevole soltanto per il conducente. Il suo esclusivo ed innovativo sistema

124

Karakuri di nuova concezione, per sedili e bagagli, conferisce spaziosità ed eccezionale flessibilità, con un ampio spazio al centro dell'abitacolo che facilita la comunicazione fra tutti i passeggeri. La seconda e la terza fila di sedili della Mazda5 sono confortevoli e possono essere disposti facilmente in diversi modi, per un uso efficiente dello spazio. I sedili della seconda fila sono dotati di poggiatesta e sono regolabili in scorrimento, sono reclinabili e presentano un meccanismo a doppio ripiegamento, di facile utilizzo. L'esclusivo ed innovativo



sistema Karakuri della Mazda5 presenta un settimo sedile che può essere estratto dal sedile di sinistra, quando necessario, garantendo un'eccezionale flessibilità dei sedili. In alternativa, sotto il sedile di destra è presente un vano di servizio Karakuri che può essere estratto per andare ad occupare lo stesso spazio, se dovesse risultare prioritaria una maggiore praticità.

I sedili della terza fila offrono spazio a sedere per due adulti, consentendo loro di viaggiare in pieno comfort, con schienali che possono essere ripiegati per creare un piano di carico praticamente piatto e 426 litri di volume di carico (VDA). Con gli schienali della seconda e della terza fila di sedili ripiegati, la Mazda5 presenta 857 litri di volume di carico (VDA). Il portellone posteriore a sollevamento è leggero e presenta un meccanismo di arresto a due fasi che lo rende particolarmente facile da azionare. L'apertura del portellone, della larghezza di 1.126 mm, ed il longherone del pianale posteriore ribassato, in abbinamento con le doppie porte

scorrevoli, rendono facile caricare e scaricare oggetti voluminosi sulla Mazda5, senza dover rimuovere eventuali sedili o poggiatesta.

Nell'abitacolo della Mazda5 sono stati disposti, in totale, 45 vani portaoggetti, che offrono spazio a sufficienza praticamente per qualsiasi piccolo oggetto che i passeggeri vogliano portare con sé. I passeggeri della fila anteriore hanno a disposizione tre vani portaoggetti, due su ciascun lato del volante ed uno dal lato del passeggero, un ampio cassetto illuminato da 11 litri e tasche sulle porte, ciascuna con un portabottiglie da 500 ml. Ubicata sul pianale, fra i sedili della fila anteriore, si trova una consolle centrale apribile con due portabicchieri dotati di coperchio nella parte anteriore, ciascuno in grado di contenere una bottiglia da un litro e, appena dietro, un vano portaoggetti a doppio fondo per gli oggetti di maggiori dimensioni.

Per i passeggeri della seconda fila sono presenti due portabottiglie nella parte posteriore del vano portaoggetti centrale. Gli schienali dei sedili

anteriori, inoltre, racchiudono dei tavolini pieghevoli, ciascuno con il proprio portabicchieri, ed è presente una tasca sullo schienale del conducente in cui possono essere riposte cartine e riviste. Il vano di servizio Karakuri, quando viene estratto da sotto il sedile di destra, presenta due portabicchieri ed un vano superiore della capacità di circa 1,2 litri, che lo rendono ideale per riporvi giocattoli, spuntini o addirittura biberon. Sotto il tavolino pieghevole si trova un vano dotato di rete che può contenere vari oggetti. È inoltre possibile riporre oggetti sotto i sedili quando viene estratto il settimo sedile Karakuri, creando un vano sotto il sedile di sinistra con una capacità volumetrica di circa 6,3 litri. E la terza fila di sedili presenta, inoltre, dei portabicchieri su entrambi i braccioli esterni.

Tutti i materiali ed i colori interni sono stati scelti per trasmettere una sensazione di alta qualità fino al minimo dettaglio e sono stati applicati con un alto grado di qualità costruttiva, tipicamente Mazda, per offrire un veicolo piacevole da vivere

e da utilizzare quotidianamente. Sono disponibili due allestimenti interni, il primo presenta un colore di base beige chiaro, per un'atmosfera calda e rilassante, mentre il secondo, disponibile nella versione top di gamma, abbina un colore di base nero ad inserti silver, per un'atmosfera interna più elegante e sofisticata.

Per completare l'eccezionale funzionalità della Mazda5, a bordo sono presenti dei sistemi di intrattenimento all'avanguardia, che rendono il viaggio ancor più gradevole. Può essere scelto un impianto stereo di nuova concezione dotato di un'unità a disco fisso (HDD) che permette di eliminare tutti i CD sparsi per la vettura. L'impianto può memorizzare fino a 3.000 canzoni, in modo che, dopo la registrazione, il CD può essere riportato in casa.

Opzionalmente, è disponibile un impianto di intrattenimento per i sedili posteriori con telecomando senza cavo, costituito da un monitor LCD da sette pollici e da un riproduttore DVD montato sul soffitto davanti ai sedili della seconda fila,

che consente ai passeggeri seduti dietro al conducente di guardare un film o di ascoltare il loro CD preferito. È inoltre presente una presa ausiliare montata sul rivestimento dei sedili della terza fila, che rende possibile l'utilizzo di una consolle per videogiochi o addirittura di una videocamera per rivedere le immagini registrate.

### Motorizzazione–Miglioramento dell'Esperienza di Guida

La gamma di motori della nuova Mazda5 presenta due motori a benzina MZR DOHC 16 valvole, provenienti dalla gamma Mazda6, che ha ottenuto grandi consensi, messi a punto specificamente per renderli idonei alle differenti caratteristiche della Mazda5. Sviluppano entrambi una potenza lineare e vivace, una coppia ottimale, bassi consumi ed emissioni a norma Euro IV. Il motore base a benzina della Mazda5 è un'unità MZR da 1,8 litri che sviluppa 85 kW/116 CV di potenza massima a 5.300 giri/min.\* e 165 Nm di coppia massima a 4.000 giri/min.\* per un'eccellente risposta dell'acceleratore. Il secondo

\* Soggetto ad omologazione

motore a benzina è un potente MZR da 2,0 litri che sviluppa 107 kW/145 CV di potenza massima a 6.000 giri/min.\* e 185 Nm di coppia massima a 4.500 giri/min.\*. Entrambi i motori sono stati ottimizzati per offrire prestazioni ottimali e sono stati abbinati ad un cambio manuale a cinque velocità dall'azionamento armonioso. In Europa, la Mazda5

è inoltre disponibile con due derivati del motore diesel common-rail turbocompresso MZR-CD da 2,0 litri perfezionato della Mazda, per alte prestazioni, funzionamento armonioso, come se si trattasse di un benzina, ed eccezionale risparmio di carburante, con un filtro antiparticolato che minimizza le emissioni. Tale sistema di nuova concezione contribuisce ad una riduzione delle emissioni di NOx e di particolato. In abbinamento al minor consumo di carburante del motore turbodiesel MZR-CD da 2,0 litri, che riduce le emissioni globali di CO<sub>2</sub>, la nuova Mazda5 diesel riesce a soddisfare le normative sulle emissioni della Euro IV, rendendo economico possederla ed utilizzarla.

Il motore viene offerto in due versioni con diverse potenze, una versione a Potenza Normale che sviluppa una potenza massima di 81 kW/110 CV a 3.500 giri/min.\* ed una coppia massima di 310 Nm a soli 2.000 giri/min.\* per un'eccellente risposta del motore a qualsiasi velocità. La versione a Potenza Elevata sviluppa una potenza massima di 105 kW/143 CV a 3.500 giri/min.\* ed una vigorosa coppia massima di 360 Nm a 2.000 giri/min.\*. Entrambi i derivati sono abbinati ad un nuovo cambio manuale a sei velocità concepito per ottenere il massimo dalla potenza e dalla coppia del motore e per offrire un alto grado di divertimento Zoom- Zoom alla guida.

### Telaio–Prevedibile e Controllabile

Ogni singolo dettaglio della struttura della carrozzeria della Mazda5 è stato ottimizzato per conferire rigidità elevata per una marcia confortevole e per offrire una tenuta di strada solida e prevedibile in qualsiasi momento. Il sistema delle sospensioni della nuova Mazda5 è stato

\* Soggetto ad omologazione

messo a punto per fornire il giusto equilibrio fra il comfort di marcia per tutti i passeggeri e le caratteristiche di maneggevolezza Zoom-Zoom. Le sospensioni anteriori a schema MacPherson nella parte anteriore e le sospensioni posteriori multi-link sono stati realizzati per eliminare il rollio riscontrato in alcuni veicoli del segmento, a causa della loro carrozzeria relativamente alta e l'ampia capacità di carico.

La Mazda5, inoltre, viene dotata di serie di un impianto di Servosterzo

Elettroidraulico Mazda (EHPAS). La pompa idraulica di tale impianto viene controllata elettronicamente in base alla velocità del veicolo ed alla velocità di azionamento del volante, invece di essere controllata dal motore come nei normali impianti di servosterzo idraulico. Il controllo idraulico elettronico garantisce che il servosterzo si adatti sempre alle esigenze del conducente, offrendo un'eccellente risposta su strada ad alte velocità ed una grande facilità d'uso nelle manovre per parcheggiare in spazi angusti. In funzione del modello, i freni a disco anteriori

autoventilati da 300 mm ed i dischi posteriori da 302 mm offrono un alto livello di controllo, una risposta positiva in frenata e brevi distanze di arresto.

### Sicurezza Attiva e Passiva

I sistemi di sicurezza attiva della Mazda5 partono già dalla posizione di seduta relativamente elevata, dall'ottima visuale del conducente e da un handling controllabile e prevedibile in condizioni di guida normali. Per consentire al conducente di evitare eventuali imprevisti, sono presenti freni a disco anteriori ventilati da 300 mm e dischi posteriori da 302 mm, un impianto frenante antibloccaggio sulle quattro ruote (ABS) con ripartizione elettronica della forza frenante (EBD) e Controllo Dinamico della Stabilità (DSC). A bordo, inoltre, è presente un dispositivo meccanico di assistenza alla frenata, che garantisce l'applicazione della massima pressione frenante in situazioni di emergenza per garantire una distanza di arresto più breve.

Nello sviluppo dei sistemi di sicurezza passiva per la nuova Mazda5, è stato applicato alla carrozzeria il Sistema Avanzato di Distribuzione ed Assorbimento degli Impatti Mazda, per creare una cellula di sopravvivenza per i passeggeri estremamente robusta che non solo riesca a resistere agli impatti, ma che consenta anche di deviare l'energia dell'impatto distante dai passeggeri. I responsabili tecnici della sicurezza hanno quindi sottoposto la Mazda5 a test estenuanti, in condizioni decisamente più rigorose rispetto ai regolamenti ed alle normative di qualsiasi mercato in tutto il mondo, con l'obiettivo di proteggere tutti i passeggeri in tutte le possibili situazioni di collisione che possano verificarsi nel mondo reale.

134

ZOOM-ZOOM

All'interno, gli airbag anteriori e laterali proteggono il conducente ed il passeggero del sedile anteriore, e sono anche disponibili airbag laterali a tendina, sufficientemente grandi da proteggere i passeggeri di tutte e tre le file di sedili. A bordo, inoltre, è presente un pedale del freno collassabile che consente di

ridurre i rischi di lesioni alle gambe del conducente in caso di impatto frontale. Su ciascun sedile sono presenti cinture di sicurezza a tre punti di attacco, con pretensionatori e limitatori di carico per il conducente e per il passeggero del sedile anteriore. Sono stati inoltre applicati rivestimenti ad assorbimento di energia sui montanti e sui longheroni laterali del tetto, che consentono di ridurre le lesioni al capo di tutti i passeggeri. Ed infine, sono stati installati dispositivi di ancoraggio ISOFIX ed attacchi superiori sui due sedili esterni della seconda fila per fissare facilmente i seggiolini di sicurezza per bambini.

# Dati Tecnici Principali –Mazda5

136

mazda

\* Soggetto ad omologazione

Motori		<b>Benzina MZR da 1,8 litri</b>	<b>Benzina MZR da 2,0 litri</b>	<b>Turbo Diesel Common-rail MZR- CD da 2,0 litri</b>	
	Tipo	DOHC con 4 cilindri in linea e 16 valvole	DOHC con 4 cilindri in linea e 16 valvole	SOHC con 4 cilindri in linea e 16 valvole, turbocompresso con filtro delle particelle del gasolio	
				<b>Potenza normale</b>	<b>Potenza elevata</b>
Cilindrata	cm <sup>3</sup>	1.798	1.999	1.998	1.998
Alesaggio x Corsa	mm	83,0 x 83,1	87,5 x 83,1	86,0 x 86,0	86,0 x 86,0
Potenza*	kW/CV	85/116 a 5300 giri/min	107/145 a 6000 giri/min	81/110 a 3500 giri/min	105/143 a 3500 giri/min
Coppia*	Nm	165 a 4000 giri/min	185 a 4500 giri/min	310 a 2000 giri/min	360 a 2000 giri/min
Consumi di carburante*	L/km (misto)	7,9	8,2	6,3	6,3
Emissioni di CO <sub>2</sub> *	g/km (misto)	190	198	173	173
Livello emissioni		Euro IV	Euro IV	Euro IV	Euro IV
Cambio		Manuale a 5 velocità	Manuale a 5 velocità	Manuale a 6 velocità	Manuale a 6 velocità
Sospensioni	Anteriori/ Posteriori	MacPherson/ multi-link	MacPherson/ multi-link	MacPherson/ multi-link	MacPherson/ multi-link
Freni	Anteriori/ Posteriori	278x25/ 280 x 11 300x25/ 302 x 11	278x25/ 280 x 11 300x25/ 302 x 11	278x25/ 280 x 11 300x25/ 302 x 11	278x25/ 280 x 11 300x25/ 302 x 11
	Pneumatici 15"	Dischi	Dischi	Dischi	Dischi
	Pneumatici 16"	autoventilati/ dischi pieni	autoventilati/ dischi pieni	autoventilati/ dischi pieni	autoventilati/ dischi pieni
Pneumatici e Cerchi		195/65R15 con 15x6J 205/55R16 con 16x6 1/2J	195/65R15 con 15x6J 205/55R16 con 16x6 1/2J 205/50R17 con 17x6 1/2J	195/65R15 con 15x6J 205/55R16 con 16x6 1/2J	195/65R15 con 15x6J 205/55R16 con 16x6 1/2J 205/50R17 con 17x6 1/2J



Lunghezza totale	mm	4.505 4.555 (con paraurti aerodinamico)
Larghezza totale (con protezioni laterali)	mm	1.755
Altezza totale	mm	1.615 senza mancorrenti sul tetto 1.665 con mancorrenti sul tetto
Passo	mm	2.750
Carreggiata	Anteriore/ Posteriore mm	1.530/1.520
Capacità di posti a sedere		7 (disponibile con 5 sedili)
Volumi del Bagagliaio (tutti i sedili in posizione normale/3ª fila ripiegata /2ª + 3ª fila ripiegata)	L/VDA	112/426/857

# Contacti

140

mazda

7.

Country	Company	Contact
 Europe Telephone +49-2173-943 505	Mazda Motor Europe GmbH Fax +49-2173-943 553	Franz Danner E-mail fdanner@mazdaeur.com
 Austria Telephone +43-463-3888-223	Mazda Austria GmbH Fax +43-463-3888-62	Josef Deimel E-mail deimel@mazda.at
 Belarus Telephone +375-172 18 3905	Holpy Auto Fax +375- 172 18 9981	Sergey Nichipurenko E-mail Sergey_Nichipurenko@atlantm.com
 Belgium Telephone +32-3-890 9078	Beherman Auto S. A. Fax +32-3-890 9076	Umberto Stefani E-mail umberto.stefani@beherman.com
 Bulgaria Telephone +359-2-950 2250	Star Motors Ltd. Fax +359-2-950 2256	Vassil Slavov E-mail vslavov@mazda.bg
 Canary Islands Telephone +34 922 31 59 16	Grupo Flick Fax +34 922 26 54 53	Arantxa Artazkoz del Toro E-mail arantxaa@grupoflick.com
 Croatia Telephone +385 16060258	Mazda Motor Croatia Fax +385 1 6040 746	Renata Jagetic E-mail jagetic@mazda.hr

Country	Company	Contact	
Czech Republic	Auto Palace Praha, k.s.	Ivana Zimova	
Telephone	Fax	E-mail	
+420-26728 6313	+420-27276 1122	zimova@ap-group.cz	
Danmark	Mazda Motor Danmark	Jannik Olsen	
Telephone	Fax	E-mail	
+45-432 521 06	+45-432 521 01	jolsen13@mazdaeuropa.com	
Faroe Islands	Mazda Motor Danmark	Jannik Olsen	
Telephone	Fax	E-mail	
+45-432 521 06	+45-432 521 01	jolsen13@mazdaeuropa.com	
142 <i>zoom-1-zoom</i>	Finland	Inchcape Motors Finland Oy	
Telephone	Fax	Edvard Duncker	
+358-9-50 80337	+358-9-534 597	E-mail	
		edvard.duncker@inchcape.fi	
France	Mazda Automobiles France	Michèle Lanzenberg	
Telephone	Fax	E-mail	
+33-1-3472 1332	+33-1-3472 6846	michele.lanzenberg	
		@mazda-automobiles.fr	
Germany	Mazda Motors Deutschland GmbH	Jochen Münzinger	
Telephone	Fax	E-mail	
+49-2173-943 220	+49-2173-943 468	jmuenzinger@mazda.de	
Gibraltar	Rock Motors Limited	W. J. Garcia	
Telephone	Fax	E-mail	
+350-77 400	+350-75 685	marketing@rockmotors.gi	

Country	Company	Contact
 Greece Telephone +302-10-5156-033	ELMA S. A. Fax +302-105-156095	Mitsi Leontaritou E-mail leon@cortessisgroup.gr
 Hungary Telephone +361-1-464 5000	Mazda Motor Hungary KFT Fax +36-1-464 5001	Csaba Bodor E-mail bodor@mazda.hu
 Iceland Telephone +354-540-5411	RAESIR HF Fax +354-540-5401	Hallgrimur Gunnarsson E-mail hg@raesir.is
 Italy Telephone +39-06-5185 5435	Mazda Motor Italia SpA Fax +39-06-5196 0434	Marilù Granieri E-mail mgranier@mazdaeurope.com
 Malta Telephone +356 21 442 030	International Automobiles Ltd. Fax +356 21 442 007	Ivan Grech E-mail igrech@gasan.com
 Netherlands Telephone +31 70 333 7 251	Auto Palace-de Binckhorst b. v. Fax +31 70 38 505 04	Jur Raatjes E-mail jraatjes@ap.mazdanet.nl.
 Norway Telephone +47-66-8187-73	Kolberg Motors a/s Fax	Marina Bakkum E-mail mbakkum@mazdaeurope.com

Country	Company	Contact	
Poland	IM Autotrade Holding, Branch in Poland	Andrzej Kossowski	
Telephone	Fax	E-mail	
+48-22-633 8535	+48-22-633 9190	kossowski@mazda.pl	
Portugal	Mazda Motor de Portugal Lda.	Jorge Natário	
Telephone	Fax	E-mail	
+351-21-351 2774	+351-21-351 2771	jnatario@mazdaeurope.com	
Rep. of Ireland	Motor Distributors Ltd.	David Moran	
Telephone	Fax	E-mail	
+353-1-409 4444	+353-1-409 4479	dave.moran@mdl.ie	
Romania	Romcar	Olivia Ciubotariu	
Telephone	Fax	E-mail	
+4021 4077 187	+4021 4077-203	olivia.ciubotariu@tiriacauto.ro	
Slovenia	MMS d.o.o. (Mazda Motor Slovenia)	Bogdan Zvanut	
Telephone	Fax	E-mail	
+386-1-5852792	+386-1-5852793	bogdan.zvanut@mms.si	
Spain	Mazda Automoviles Espana, S.A.	Natalia García	
Telephone	Fax	E-mail	
+34-91-418 5480	+34-91-418 5479	ngarcia9@mazdaeurope.com	
Sweden	Mazda Motors Sverige AB	Per Lidstrom	
Telephone	Fax	E-mail	
+46-18-170 629	+46-18-154 058	plidstrom@mazdaeurope.com	

Country	Company	Contact
 Switzerland Telephone +41-22-719 3360	Mazda Suisse SA Fax +41-22-719 3305	Giuseppe Loffredo E-mail gloffredo@mazda.ch
 Ukraine Telephone +380-44-230-15-81	AUTO International Fax +380-44-230-15-22	Elena Tashchilina E-mail pr@auto-intl.kiev.ua
 United Kingdom Telephone +44-1-322 622 691	Mazda Motors UK Fax +44-1-322 622 700	Graeme Fudge E-mail gfudge@mazdaeurope.com
 Russia Telephone +7-095-589-2480	Russia Representative Office Fax +7-095-589-2480	Maria Maguire E-mail mmaguire@mazdaeur.com

# Mazda Motor Corporation

146

*ZOOM-ZOOM*

**6.**

## Dati e Cifre

Anno Fiscale al 31 Dicembre 2004

**Sede Centrale:** 3-1 Shinchi, Fuchu-cho, Aki-gun  
Hiroshima 730-8670, Giappone

**Fondata:** Toyo Cork Kogyo fondata nel 1920 ad  
Hiroshima da Jyujiro Matsuda;  
produzione della prima automobile  
Mazda  
(veicolo a tre ruote) nel 1931;  
ribattezzata Mazda Motor  
Corporation nel 1984

**Presidente e  
Direttore Generale:** Hisakazu Imaki

**Capitale Netto:** 2,1 miliardi di \$ USA\*

**Quotata alla:** Borsa Valori di Tokyo

**Principale Azionista:** Ford Motor Co., 33.4 per cento

**Dipendenti:** circa 36,000 in tutto il mondo  
(18,000 in Giappone)

\*(Calcolati a 106 yen rispetto al tasso di cambio con il Dollaro USA  
rilevato il 31 Marzo 2004)

Siti Produttivi/  
898.000 Capacità/Veicoli:

Hiroshima & Hofu, Giappone,  
unità/annue, autovetture/veicoli  
commerciali Ujina, Giappone,  
504.000 unità/annue, autovetture/  
veicoli commerciali Hofu, Giappone,  
394.000 unità/annue, autovetture/ SUV  
(inclusa la joint-venture Ford/Mazda, le  
automobili e gli autocarri Mazda vengono  
assemblati in 15 Paesi, in 19 siti  
produttivi a livello mondiale.)

Produzione congiunta  
Ford/Mazda:

AutoAlliance International, Inc.; Flat  
Rock, Michigan, USA, 132.997 unità  
(CY2004), autovetture AutoAlliance  
(Thailand) Co., Ltd.; Rayong, Thailand,  
37.847 unità  
(CY2004), Autocarri leggeri ed  
autovetture Ford Valencia, Spagna,  
41.410 unità (CY2004), autovetture  
(solo vetture a marchio Mazda).

Centri di Ricerca  
& Sviluppo:

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

<b>Produzione di Veicoli:</b>	1.244.537 unità (CY2004) (compresa la produzione all'estero).
<b>Volumi di Vendita:</b>	circa 1.225.000 unità (FY2003) (291.000 a livello nazionale e/ 934.000 all'estero)
<b>Vendite Nette:</b>	27.51 miliardi di \$ USA * (FY2003)
<b>Risultati di Esercizio:</b>	662 miliardi di \$ USA * (FY2003)
<b>Risultati Netti:</b>	320 miliardi di \$ USA * (FY2003)
<b>Presenza a livello Globale:</b>	Esporta in più di 107 paesi in tutto il mondo (CY 2003)

<b>Sede Centrale Europea:</b>	<b>Sede Centrale USA:</b>
Mazda Motor Europe GmbH Hitdorfer Str. 73  51371 Leverkusen, Germania	Mazda Motor of America (Mazda North American Operations) 7755 Irvine Centre Drive Irvine, CA 92618-2922, USA

\*(Calcolati a 106 yen rispetto al tasso di cambio con il Dollaro USA rilevato il 31 Marzo 2004)

\*(CY sta per Calendar Year, e FY sta per Fiscal Year, con inizio ad Aprile e termine a Marzo)