



LA NUEVA GENERACIÓN DEL MAZDA3 MPS

www.micoche.com



Índice

Mazda3 MPS

1. De un vistazo

2. Introducción

Emoción refinada

3. Diseño

Más audaz que nunca

4. Cadena cinemática

Altas prestaciones y conformidad con Euro V

5 Chasis y seguridad

Evolución de la diversión al volante



1. De un vistazo

La nueva generación del Mazda3

MPS*

Exterior

- Basado en el deportivo Mazda3 de 5 puertas de segunda generación, con actualizaciones en el diseño que le proporcionan un estilo más audaz y deportivo.
- Nueva toma de aire en el capó y dos profundas líneas de carácter para darle el aspecto de un compacto deportivo y optimizar la eficiencia del intercooler.
- Guardabarros delantero *MPS especial y un nuevo diseño de los paragolpes delantero y trasero, con un aspecto más sólido y atlético.
- La parrilla delantera y la sección inferior del parachoques comparten el mismo acabado en negro metalizado.
- Paneles más grandes para el grupo óptico delantero, con faros bixenón cilíndricos e intermitentes en forma de bumerán.
- Faros antiniebla redondos MPS especiales.
- Spoilers laterales bajos; rebajan visualmente el centro de gravedad del vehículo.
- Diseño aerodinámico, con un coeficiente aerodinámico de 0,32 m, entre los más bajos de su segmento.
- Un nuevo alerón trasero más grande aumenta la presión aerodinámica y disminuye la sustentación vertical a 0,03.
- Luces traseras LED.
- Nuevas llantas de aleación de 18 pulgadas (18 x 7,55 J) con un diseño tridimensional similar al empleado en el RX-8.
- Cuatro colores de carrocería disponibles: el deportivo Velocity Red, Aluminium Metallic, Black Mica y Crystal White Pearl.

* MPS = Mazda Performance Series



Interior

- Diseño del salpicadero y de la cabina orientado hacia el conductor, para producir una sensación deportiva y envolvente.
- Nuevos indicadores con logotipo *MPS en rojo.
- Nuevo indicador LCD de presión de sobrealimentación, ubicado entre los indicadores del cuadro.
- Asientos delanteros semi-bucket especiales, con estilo deportivo y ergonomía superior.
- Interior en color negro MPS especial, con elementos gráficos en rojo por toda la cabina (en los asientos, el guarnecido de las puertas y el salpicadero) y puntadas en rojo en volante, guarnecido de las puertas, palanca de cambios y reposabrazos central deslizante.

Cadena cinemática

- Uno de los compactos de tracción delantera más potentes del mercado, con un motor MZR gasolina de 2,3 litros DISI** turboalimentado que desarrolla 191 kW/260 CV a 5500 rpm, y un par de 380 Nm a 3000 rpm.
- El efecto de refrigeración de los cilindros producido por la inyección directa incrementa el par en aproximadamente un 10% en comparación con los motores turboalimentados de la misma cilindrada con admisión convencional.
- El control avanzado de la presión de sobrealimentación elimina los picos abruptos de par y produce una entrega más lineal.
- Se han optimizado los ejes de transmisión izquierdo y derecho para minimizar la influencia del par en la dirección.
- Diferencial autoblocante (LSD) con sensor de par de serie, que suministra un amplio par motor a la parte interior de la rueda durante los virajes.
- Velocidad máxima de 250 km/h y aceleración de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos.
- Comportamiento aerodinámico, calibración del motor, dirección asistida electrohidráulica y desmultiplicación ligeramente mayor para un consumo de combustible moderado.
- Con el doble tubo de escape, el sonido del motor resulta más deportivo pero, por encima de 5000 rpm, es 10 dB más silencioso que el tubo de escape sencillo del MPS anterior.
- Monta el primer catalizador con nanotecnología simple del mundo, en cuya fabricación se ha reducido el consumo de metales preciosos.
- Transmisión manual de 6 velocidades, con marchas más largas.

**DISI = Direct Injection Spark Ignition (encendido por chispa, inyección directa)



- Sincronizadores de triple cono para la primera, segunda y tercera marchas, y sincronizador de doble cono para la cuarta marcha, para optimizar el funcionamiento de la palanca de cambios.
- Fluido de transmisión de baja viscosidad: reduce el esfuerzo del cambio cuando el motor está frío.

Chasis y seguridad

- Carrocería y chasis revisados para ofrecer un mayor control y estabilidad, y una diversión al volante insuperable.
- Niveles de ruido, vibración y rumorosidad entre los mejores de su segmento: aumento del confort de conducción y sonido del motor más deportivo.
- Refuerzos especiales en el interior de las escuadras delanteras de la cubierta del motor, elementos del túnel más grandes y aproximadamente un 17% más de acero de alta resistencia: ofrecen una mejora del 41% en el desplazamiento diagonal del portón y un incremento del 15% en histéresis en comparación con el MPS anterior.
- Estabilizadores de mayor diámetro con más separación entre los puntos de fijación, para una rodadura más lineal.
- Se han modificado los coeficientes de los muelles helicoidales en las barras MacPherson de la suspensión delantera y en la suspensión multibrazo trasera.
- Amortiguadores especiales con mayor fuerza de amortiguación: menor tendencia al vuelco.
- Al igual que el nuevo Mazda3, el MPS ahora cuenta con tres casquillos de montaje muy rígidos que soportan la dirección, en lugar de los dos utilizados en el modelo anterior, para mejorar la respuesta a los movimientos del volante.
- Nuevos y exclusivos neumáticos Dunlop de 18 pulgadas, más anchos (de 215 a 225), con una superficie lateral más rígida y mayor fuerza de amortiguación; mejoran el agarre y proporcionan una sensación más intensa de seguridad al volante.
- La nueva dirección electrohidráulica asistida (EHPAS) permite ahorrar combustible, sobre todo a altas velocidades, y ofrece un tacto óptimo de la dirección.
- Frenos de discos ventilados delanteros de 320 mm de diámetro y discos macizos traseros de 280 mm; servofreno tándem de 8+9 pulgadas y cilindro maestro de 1 pulgada de diámetro para una frenada potente y estable.
- Nuevo sistema electrónico de asistencia a la frenada, que se suma al ABS y el DSC a las cuatro ruedas, todo ello de serie.
- Nuevo sistema de iluminación frontal adaptativa con faros bixenón pivotantes que iluminan las curvas de noche.



- Nuevo sistema de asistente de cambio de carril (RVM). Detecta si se aproxima otro vehículo por la derecha o la izquierda, o por alguna zona ciega, y alerta al conductor antes de un cambio de carril.
- Nueva señalización de parada de emergencia (ESS). Activa las luces de emergencia si el conductor frena bruscamente, para alertar a los demás conductores.
- Nuevo sistema de monitorización de la presión de los neumáticos (TPMS).
- Sensores de aparcamiento.

www.micoche.com



2. Introducción

Emoción refinada

A principios de año se empezó a comercializar el nuevo Mazda3, con un diseño nuevo y emocionante, chasis más rígido y una línea de motores enérgicos que hacen que sea uno de los compactos más deportivos y con mejor estilo de conducción del mundo. De hecho, fue elegido el compacto con más estilo en una encuesta realizada el pasado mes junio por la revista AutoBild entre 200.000 lectores europeos. Ahora Mazda amplía la gama del Mazda3 con una nueva versión de altas prestaciones MPS, que hará las delicias de los entusiastas de los deportivos. Se trata de un compacto que combina de manera única diversión emocionante y carácter práctico en la vida diaria. Este vehículo hereda una versión más evolucionada del motor de gasolina MZR 2.3 DISI del anterior modelo MPS, y posee un diseño dinámico basado en el nuevo cinco puertas, aún más emocional que su predecesor, con una experiencia de conducción refinada, mayor confort y una larga lista de novedades tecnológicas de serie.

El nuevo Mazda3 MPS sustituye a un modelo de referencia que, desde su lanzamiento, se ha ganado un sólido prestigio en todo el mundo. En apenas dos años, el Mazda3 MPS de primera generación se ha hecho un nombre, con la venta de 31.100 unidades en todo el mundo, un tercio de ellas en Estados Unidos. Uno de cada cinco Mazda3 MPS ha sido matriculado en Europa, el segundo mercado en volumen de ventas, con un total de 6.300 unidades. Los principales mercados europeos para el MPS de primera generación son el Reino Unido y Alemania, que representan un tercio del total de ventas en Europa, seguidos de Suiza y España.

El nuevo modelo se encuadra en el segmento C non-premium europeo de compactos deportivos. Este segmento del mercado creció a un ritmo constante hasta 2008, año en el que bajaron las ventas por primera vez desde 2004 como consecuencia de la recesión económica que empezó a percibirse a finales de año. Sin embargo, el Mazda3 MPS tuvo un éxito extraordinario entre 2007 y 2008, partiendo de una cuota de mercado del 0% hasta ocupar el 4,5% del segmento a finales de 2008. Este vehículo atrajo a nuevos tipos de clientes y ayudó a Mazda a consolidar su reputación deportiva Zoom-Zoom.



3. Diseño

Más audaz que nunca

El nuevo Mazda3 MPS prolonga la evolución en el diseño introducida en el Mazda3 de 5 puertas de segunda generación, uno de los vehículos más deportivos y novedosos del segmento compacto. Con este punto de partida, los diseñadores han añadido claves de diseño deportivo que confieren al nuevo MPS una apariencia más dinámica y audaz que nunca, y que lo convierten en uno de los deportivos más aerodinámicos de su clase.

Diseño exterior. Promesa de diversión deportiva

El nuevo modelo de altas prestaciones ha heredado del Mazda3 de 5 puertas una parrilla delantera de cinco puntas de mayor tamaño y unas dimensiones que refuerzan su planta deportiva. Sin necesidad de ir más allá, eso ya le habría dado un estilo más atlético en comparación con el anterior MPS. Sin embargo, los diseñadores de Mazda han añadido nuevos componentes y claves de diseño que distinguen al nuevo MPS del resto de la línea del Mazda3, y que lo hacen destacar sobre sus competidores con más credenciales deportivas.

Una nueva toma de aire situada en medio del capó proporciona al Mazda3 MPS un aspecto indiscutiblemente deportivo, a la vez que mejora la eficiencia del intercooler. La sección delantera es exclusiva del MPS y ha sido diseñada para darle el aspecto atlético y muscular de un velocista. Cuenta con un nuevo paragolpes delantero más esculpido y con guardabarros delanteros especiales más grandes que los de la línea convencional. Las llantas, de 18 pulgadas, son nuevas y retoman el mismo tema de diseño tridimensional de las llantas de aleación del Mazda RX-8. La parrilla delantera y las secciones inferiores del parachoques comparten el mismo acabado en negro metalizado, que aporta un toque de alta calidad, enmarcado por los frontales de los grupos ópticos delanteros, ahora mucho más grandes que los del Mazda3 MPS de primera generación. Ahora, los faros son bixenón e incorporan un sistema de iluminación frontal adaptativa (AFS), que gira para iluminar las curvas de noche. Los intermitentes tienen forma de bumerán y transmiten gran calidad.

En los laterales, los diseñadores han combinado las llamativas líneas de carácter en los paneles laterales presentes en el Mazda3 de 5 puertas con spoilers laterales que rebajan visualmente el centro de gravedad del vehículo y añaden una nota deportiva adicional. Los



retrovisores laterales llevan incorporados los exclusivos intermitentes MPS. En la parte trasera, se ha introducido un nuevo alerón más grande, montado en el techo y lámparas LED que proporcionan un aspecto aún más poderoso a la sección trasera del coche.

Comportamiento aerodinámico. Forma funcional

El diseño exterior del nuevo Mazda3 MPS no sólo ofrece diversión al volante de altas prestaciones, sino que también optimiza el comportamiento aerodinámico. El punto de partida es el nuevo Mazda3 de 5 puertas, que cuenta con uno de los coeficientes aerodinámicos (Cd) más bajos del segmento C, con apenas 0,30. En la versión MPS se han añadido elementos deportivos, como la toma de aire en el capó, guardabarros especial y spoilers laterales bajos, que elevan el coeficiente aerodinámico del MPS hasta 0,32, con un área de proyección frontal de 2,217 m². Para compensar este incremento, los diseñadores han empleado tecnologías Mazda de gestión del flujo de aire en el diseño del paragolpes delantero, con el fin de desarrollar formas con superficies especiales. También han introducido un spoiler trasero más grande aumentando la presión aerodinámica y disminuyendo la sustentación vertical a 0,03, así mejora la estabilidad de conducción, sobre todo a alta velocidad.

Diseño interior. Emoción y carácter práctico para la vida diaria

Por dentro, el nuevo compacto de referencia de Mazda es una combinación única de carácter deportivo y práctico. Igual de funcional que el 5 puertas normal, puede transportar a cinco adultos, y cuenta con una amplia consola central de tapa deslizante y asientos traseros abatibles 60/40, por si hay que llevar cosas voluminosas. Al mismo tiempo, el interior contribuye a una experiencia de conducción francamente emocionante. Los ocupantes de las plazas delanteras viajan envueltos en asientos deportivos especiales, con un adecuado soporte lateral y ahora con más apoyo para los muslos y la espalda en comparación con los asientos del anterior MPS. La palanca de cambios de la transmisión manual de seis velocidades se ha posicionado 60 mm más arriba y más inclinada hacia el conductor, reduciéndose así la distancia entre ésta y el volante, lo que favorece una conducción deportiva más cómoda.

Ante los ojos del conductor se abren nuevos indicadores con el logotipo MPS, y un nuevo lector LCD de presión de sobrealimentación, situado incrustado entre los indicadores principales del cuadro. Esta acogedora y deportiva cabina, con unos indicadores que vibran al ritmo de las prestaciones que desarrolla el motor, hacen que conducir el nuevo MPS sea



una experiencia única y potencian ese vínculo tan intenso entre vehículo y conductor que se ha convertido en una marca de la casa.

Aparte de su diseño deportivo, la cabina es altamente funcional. Se ha diseñado siguiendo una filosofía de “distribución por zonas” con avanzadas técnicas de interacción hombre-máquina (HMI) que favorecen un uso más natural e intuitivo de las pantallas y controles. La cabina cuenta, por ejemplo, con una nueva pantalla multifunción interactiva (MID) –situada en un ángulo del campo visual del conductor para reducir al mínimo el movimiento de ojos durante la conducción– que muestra toda la información esencial sobre el vehículo y la navegación integrada. También hay un nuevo mando MID a la derecha del volante que permite al conductor cambiar de pantalla sin apartar las manos del volante.

El MID muestra información sobre el sistema de audio, recordatorios de configuración y mantenimiento, como el ajuste de volumen de las alarmas; también permite cambiar entre kilómetros y millas, o activar y desactivar avisos de mantenimiento programado, como la rotación de los neumáticos. El ordenador de a bordo indica el consumo instantáneo, el consumo medio, la autonomía y la velocidad media. Además, el nuevo MPS incorpora el sistema avanzado de apertura y encendido sin llave de Mazda, con una llavetransmisor que abre automáticamente las puertas y permite arrancar el vehículo mediante un botón de encendido.

Se han elegido cuidadosamente materiales en los que predomina el color negro para transmitir una sensación de calidad y tono deportivo. Los asientos en semipiel presentan un diseño orgánico en rojo, a juego con las puntadas en rojo en el guarnecido de las puertas, el puño de la palanca de cambios, el reposabrazos central (deslizante) y el volante. El equipamiento es de serie e incluye, entre muchos otros elementos, un sistema de audio de primera calidad BOSE® con 10 altavoces, sistema de sonido envolvente Centerpoint® y compensación del ruido AutoPilot2®; un control interactivo del alumbrado y un sistema de activación de la iluminación; y tecnología Bluetooth® para el uso de teléfonos de manos libres y de dispositivos de música MP3 a través del sistema de sonido del vehículo, sin cables.



Control interactivo del alumbrado + iluminación activa

El nuevo Mazda3 cuenta con un sistema de iluminación interior (en función de la categoría) que crea una atmósfera acogedora y agradable cuando se accede al vehículo.

Cuando se desbloquea el coche, un sistema de entrada de iluminación activa un foco en la cabina y varias lámparas en el techo y en la zona de los pies, para dar luz al interior y facilitar el acceso. Cuando se abre la puerta, un sistema de iluminación de bienvenida activa las luces de los tiradores para acoger al conductor y los pasajeros. Una vez que el conductor se ha sentado, la pantalla central y los sistemas de audio y aire acondicionado se van iluminando uno tras otro. Un sistema de iluminación activa a bordo hace que los controles del audio y el aire acondicionado reaccionen intuitivamente al tacto. Por ejemplo, en el caso del sistema de aire acondicionado, el indicador de la temperatura tiene una luz que se ilumina en rojo cuando ésta sube, y se vuelve azul cuando baja.

Sistema de audio de primera calidad Bose®

La colaboración entre Bose y Mazda continúa en el nuevo Mazda3. Con el sistema de sonido envolvente de Bose, especialmente diseñado para la acústica del nuevo compacto, la música suena con más claridad, amplitud y potencia a cualquier volumen. El sistema de procesamiento de señales Bose Centerpoint® ofrece a cada pasajero una experiencia de sonido envolvente de 360° distribuido uniformemente. El amplificador digital Bose y la tecnología de compensación de ruido AudioPilot® 2 ajustan la música para contrarrestar el efecto de los ruidos indeseables del exterior y de la velocidad del vehículo. Y todo esto ocurre de manera automática, con lo que se reduce considerablemente la necesidad de ajustar los controles del sistema de audio.

- A Un altavoz Twiddler® de neodimio (80 mm) para frecuencias medias y altas
- B Dos tweeters de neodimio (30 mm)
- C Dos altavoces de neodimio para amplia frecuencia (165 mm)
- D Dos altavoces de neodimio para amplia frecuencia (130 mm)
- E Dos altavoces Twiddler® de neodimio (80mm) para frecuencias medias y altas
- F Un woofer Richbass® localizado en un hueco de 10 litros situado en el maletero
- G Un amplificador digital Bose situado debajo del asiento del pasajero



4. Cadena cinemática

Altas prestaciones y conformidad con Euro V

El MPS de nueva generación monta una versión puesta al día del motor de gasolina MZR turboalimentado de 2,3 litros e inyección directa del modelo original. En especial, se ha hecho evolucionar el sistema de control del par para proporcionar una experiencia de conducción más refinada; ahora, el motor cumple las estrictas normas de emisiones Euro V sin perder un ápice de potencia ni de par.

MZR 2,3 litros DISI Turbo. Conducción mejorada

El empleo de la tecnología de inyección directa de gasolina a alta presión ofrece importantes ventajas con respecto a los sistemas de inyección clásicos. El par del motor DISI de 2,3 litros ha aumentado alrededor de un 10% a 3000 rpm, debido al efecto de refrigeración que produce la inyección directa de gasolina en la cámara de combustión. El motor del MPS de nueva generación se ha optimizado todavía más con la introducción de una nueva toma de aire en el capó. La mayor eficiencia de la refrigeración ayuda a que la velocidad de rotación de las palas del turbocompresor de paso único aumente de forma más suave y lineal. El resultado es una mayor entrega de potencia con el motor menos revolucionado. El MZR DISI turbo de 2,3 litros desarrolla una potencia máxima de 191 kW/260 CV a 5500 rpm. Responde con soltura a los movimientos del acelerador gracias a un par máximo de 380 Nm, disponible a partir de 3000 rpm, acelera de 0 a 100 km/h en apenas 6,1 segundos y alcanza una velocidad punta de 250 km/h.

Sin embargo, se ha refinado la forma en la que se entrega toda esta potencia para eliminar mejor los picos bruscos de par que en ocasiones aparecen en los vehículos de altas prestaciones. Para ello, se ha ajustado la mariposa electrónica y el volumen de admisión, se ha readaptado la interacción entre el sistema electrónico de presión de sobrealimentación y el diferencial autoblocante con sensor de par del vehículo, y se han optimizado los ejes de transmisión izquierdo y derecho para minimizar la influencia del par en la dirección. Para el conductor del nuevo Mazda3, todo esto se traduce en una conducción más refinada sin sacrificio ninguno de potencia: un auténtico deportivo para la vida cotidiana, con diversión al volante garantizada.



Menos emisiones

En este capítulo, el Mazda3 MPS mejora el comportamiento de su predecesor y cumple las normas de emisiones Euro V, sin reducción de la potencia ni de la diversión. En la transmisión manual de seis velocidades, se ha incrementado ligeramente la desmultiplicación de todas las marchas. Igualmente, se ha introducido una dirección asistida electrohidráulica (EHPAS). Ambos elementos ayudan a mantener el consumo de gasolina al mínimo. El nuevo MPS pesa unos 25 kg menos que su predecesor, tiene un diseño con aerodinámica mejorada, con un coeficiente aerodinámico de 0,32, y una nueva calibración del motor.

La consecuencia de estas medidas es una ligera reducción del consumo (0,1 litros menos a los 100 km en ciclo combinado) y una rebaja de emisiones de 7 gramos de CO₂ a los 100 km (224 g/100 km). El sistema de inyección directa, que suministra a los cilindros una mezcla de aire y combustible muy homogénea, ha permitido a los ingenieros retardar la sincronización del encendido y elevar la temperatura de los gases de escape durante los arranques en frío. De este modo, el nuevo catalizador de nanotecnología simple se calienta más rápidamente (ver cuadro). El turbocompresor, ligero y de paso único, también favorece el calentamiento del catalizador, al limitar las pérdidas de calor en el sistema de escape.

La transmisión manual de seis velocidades completa la experiencia deportiva con un cambio suave y preciso, ya conocido por los amantes del Mazda3. La transmisión manual tiene un diseño de triple eje, con sincronizadores de triple cono para la primera, segunda y tercera marchas, un sincronizador de doble cono para la cuarta, y un fluido de transmisión de baja viscosidad que facilita los cambios con el motor en frío.



Nuevo catalizador de nanotecnología simple para el Mazda3 MPS

El Mazda3 MPS de segunda generación dispone de un nuevo catalizador instalado en los bajos que es el primero del mundo en emplear nanotecnología simple. Esta nueva tecnología es un logro más de la estrategia de “Zoom-Zoom sostenible” de Mazda y contribuye a reducir el consumo de metales preciosos en los catalizadores de los motores de gasolina.

Los catalizadores utilizan metales preciosos porque su estructura superficial favorece las reacciones químicas que purifican los gases de escape. No obstante, las altas temperaturas de los gases de escape hacen que las partículas metálicas se muevan y se combinen formando partículas más grandes. Para contrarrestar este efecto, se han utilizado tradicionalmente grandes cantidades de metales preciosos, cosa que resulta muy cara y no constituye un uso eficiente de unos recursos naturales escasos.

Mazda ha abordado este problema desarrollando una nueva estructura de catalizador que permite depositar partículas de metales preciosos de menos de 5 nanómetros (nm) de diámetro. Estas “nanopartículas individuales” permanecen fijas en sus posiciones originales cuando se ven expuestas a los abrasadores gases de escape, sin moverse y sin agruparse en partículas más grandes. También conservan su área superficial, si bien es cierto que continúan experimentando una degradación natural a lo largo de los años.

El resultado es que el catalizador de tres vías del nuevo Mazda3 MPS contiene hasta un 90% menos de metales preciosos (de 0,55 g/litro a sólo 0,15 g/litro). Además, su capacidad de purificación se deteriora mínimamente a lo largo de periodos de tiempo prolongados. El consiguiente ahorro revierte en el cliente y el menor consumo de metales preciosos tiene un menor efecto medioambiental.



5. Chasis y seguridad

Evolución de la diversión al volante

La carrocería y el chasis del nuevo Mazda3 MPS se combinan con un avanzado sistema de control del par del motor para ofrecer un placer de conducción más evolucionado. En comparación con el Mazda3 de nueva generación, esta versión MPS tiene una carrocería más rígida, refuerzos especiales, una suspensión modificada y neumáticos más grandes. Todos estos elementos trasladan a la carretera la potencia y el par del coche de una manera fácil de controlar y divertida de conducir en la vida cotidiana. El Mazda3 MPS cuenta también con uno de los paquetes de seguridad más completos del mercado, redondeado con nuevas tecnologías de seguridad activa.

Nueva carrocería más rígida, ligera y resistente

El nuevo MPS monta una carrocería de nueva generación, en la que se ha empleado un 17% más de acero de alta resistencia y se han aplicado refuerzos especiales. Entre ellos destaca un elemento especial de soporte en las escuadras delanteras de la cubierta del motor, que refuerza las uniones entre las torres de la suspensión trasera y la plancha del suelo trasera. En el túnel se ha instalado un nuevo elemento más grande. En comparación con el anterior MPS, estas medidas han incrementado notablemente la rigidez: la histéresis de la carrocería ha mejorado un 15% y el desplazamiento diagonal del portón lo ha hecho en un 41%.

Novedades en la suspensión y la dirección: mejora de la estabilidad en línea recta

La suspensión del nuevo Mazda3 MPS de altas prestaciones sigue el mismo diseño general que la versión convencional de 5 puertas (barras MacPherson delanteras y suspensión multibrazo trasera), pero con algunas adiciones y ajustes especiales. Por ejemplo, los coeficientes de los muelles helicoidales se han adaptado al nuevo MPS, y se han introducido unos amortiguadores especiales con mayor fuerza de amortiguación. Estas dos novedades mejoran la resistencia al vuelco y aportan mayor control. El MPS emplea también unos estabilizadores de mayor diámetro, con más separación entre los puntos de montaje, para una rodadura más lineal.



Pruebas de estabilidad de conducción en el circuito alemán de Nürburgring

Durante el desarrollo, el equipo de ingeniería de Mazda Motor Europe, con base en Oberursel, Alemania, dedicó semanas a la realización de pruebas de conducción del nuevo Mazda3 MPS en carreteras de toda Europa, hasta dar con el ajuste perfecto de la suspensión y la dirección, y adaptar este nuevo modelo insignia a las expectativas del cliente europeo. El principal objetivo consistió en hacer que el nuevo modelo resultase excepcionalmente fácil de conducir en cuatro situaciones típicas en Europa: conducción a alta velocidad por autopista; conducción en malas condiciones meteorológicas, incluso con vientos fuertes y lluvia densa; firme en mal estado; e incorporaciones a vías principales.

Para optimizar la estabilidad a altas velocidades, era preciso llevar al límite el nuevo MPS. Pero, por supuesto, eso es imposible en las carreteras convencionales. Por ello, se decidió poner a prueba el coche en uno de los circuitos de carreras más duros del mundo: el Nordschleife de Nürburgring, en Alemania.

Este circuito es conocido por contar con superficies variables, muy similares al tipo de carreteras con las que uno se encuentra en condiciones normales de conducción.

Precisamente por eso, era un lugar perfecto para evaluar de forma objetiva –y subjetiva– hasta dónde podía llegar el nuevo MPS.

Durante las pruebas, las mediciones (por ejemplo, temperatura de los frenos, comportamiento de la amortiguación, etc.) se vieron ratificadas por las impresiones subjetivas del testing team de Mazda. De este modo, el equipo europeo de desarrollo de Mazda pudo hacer un ajuste fino del comportamiento y las características de conducción específicamente adaptado a lo que demanda la clientela del Viejo Continente.

Rumorosidad: más confort en la vida diaria

El nuevo Mazda3 MPS es más controlable y divertido de conducir. Por si eso no fuera bastante, también es más confortable. Por ejemplo, el doble tubo de escape de este compacto deportivo es nuevo y, por encima de 5000 rpm, resulta 10 dB más silencioso que el del modelo anterior. El doble tubo produce un sonido deportivo y profundo, más refinado que el del tubo de escape normal de la versión anterior. En el interior del habitáculo, el nivel de ruido se sitúa entre los más bajos del segmento. El ruido de la carretera se ha reducido en 1,2 dB en el nuevo Mazda3 MPS, y el ruido del viento es un 6% más bajo, en comparación con el modelo anterior.



Seguridad: frenos poderosos y nuevas tecnologías de seguridad activa de serie

Indudablemente, un compacto deportivo con estas prestaciones necesita unos frenos potentes. Los frenos de discos ventilados delanteros son 20 mm mayores (320 mm) que los de la gama convencional. Los discos macizos traseros mantienen los 280 mm del Mazda3. El sistema se complementa con un servofreno tándem de 8+9 pulgadas, con un cilindro maestro de 1 pulgada (25,4 mm). Estos componentes ayudan a que el nuevo Mazda3 MPS sea más controlable, con un comportamiento de frenado potente y estable.

El Mazda3 MPS incorpora importantes novedades en su equipamiento de seguridad activa de serie, que ayudan al conductor a evitar accidentes. La asistencia electrónica a la frenada sustituye al anterior sistema mecánico, y se combina con ABS y DSC (control de estabilidad) a las cuatro ruedas de serie. Un nuevo sistema de iluminación frontal adaptativa (AFS) con faros bixenón pivotantes ilumina las curvas de noche.

Además, el conductor conoce en todo momento la presión de los neumáticos gracias a un nuevo sistema de monitorización de la presión (TPMS). El sistema innovador de asistente de cambio de carril (RVM), que avisa al conductor antes de cambiar carril cuando un vehículo se acerca por detrás o se encuentra en el ángulo muerto. La señalización de parada de emergencia (ESS) que activa automáticamente las luces de emergencia cuando el vehículo frena bruscamente en condiciones de tráfico. El sistema de sensores de aparcamiento ayuda a aparcar en los espacios más estrechos. Todo ello de serie en el mercado español.