



Mazda6

Nuevo motor 2.2 litros diésel

2 - 5
6 - 16

1. Actualizaciones de un vistazo
2. Mazda6: nuevo motor 2.2 LITROS diésel



1. Mazda6: nuevo motor 2.2 litros diésel

Actualizaciones de un vistazo

Nuevo motor de 2,2 litros

- Motor 2,2 litros turbodiésel de última generación. Combina potencia Zoom-Zoom con bajas emisiones y consumos ajustados.
- Disponible en tres niveles de potencia, para cubrir las necesidades de una gran variedad de clientes de diésel en Europa:

- **2,2 litros diésel 185 CV (acabados Sportive y Luxury):** desarrolla 136 kW/185 CV a 3500 rpm y 400 Nm de par motor a 1800 rpm, con consumos (combinado) de sólo 5,6 litros de combustible a los 100 km (Sedán y 5 puertas) y 5,7 litros (Station Wagon). Sus emisiones de CO₂ se sitúan en 149 g/km (Sedán y 5 puertas) y 152 g/km (Station Wagon).

- **2,2 litros diésel 163 CV (acabados Active, Sportive y Luxury):** ofrece 120 kW/163 CV a 3500 rpm y 360 Nm de par motor a 1800 rpm, con consumos (combinado) de apenas 5,5 litros de combustible a los 100 km (Sedán y 5 puertas) y 5,6 litros (Station Wagon). Emite 147 g/km (Sedán y 5 puertas) y 149 g/km de CO₂ (Station Wagon).

- **2,2 litros diésel 125 CV (acabado Active):** genera 92 kW/125 CV a 3500 rpm y desarrolla 310 Nm de par entre 1800 y 2600 rpm. Su consumo (combinado) es de sólo 5,5 litros de combustible a los 100 km y sus emisiones de CO₂ se sitúan en 147 g/km (motor sólo disponible en carrocerías Sedán y 5 puertas).

- Nuevo sistema common rail con inyectores de diez orificios de pulverización (en lugar de los seis del motor 2,0 litros) y electroválvulas de mayor sensibilidad respuesta, para una entrega de potencia con bajas emisiones.
- La presión de inyección del common rail se ha incrementado hasta 200 MPa, lo que la sitúa entre las más altas de la industria. En combinación con las nuevas electroválvulas, se logra una mayor potencia, ahorro de combustible y excelentes niveles de emisiones.
- Baja relación de compresión, de 16,3:1, posible gracias a la adopción de inyectores de alta pulverización. Produce un efecto refrigerante que contribuye a un bajo consumo.

- Turbocompresor de geometría variable y gran eficiencia, con álabes curvados y sello de estanqueidad: favorece un par motor robusto a bajas revoluciones y una respuesta enérgica del motor.
- Sistema de doble árbol de levas en culata (DOHC) con cadena de distribución, exento de mantenimiento.
- Sub-bloque inferior de aluminio de alta rigidez combinado con cadena de accionamiento de baja fricción y conjunto de ejes contrarrotantes, para reducir la sonoridad y vibraciones del motor.
- Sistema de filtro de partículas de nuevo diseño y alta resistencia térmica, con una innovadora estructura tipo matriz cerámica que acelera la regeneración.
- Refrigerador de gases de escape (EGR) de nuevo diseño, con mayor eficiencia de refrigeración.



Nuevo asistente de cambio de carril

- Pionero entre las marcas japonesas vendidas en Europa (de serie en acabados Sportive y Luxury).
- Elemento de seguridad activa totalmente independiente que detecta la aproximación de otros vehículos y advierte al conductor antes de que éste cambie de carril indebidamente.
- El sistema emplea dos radares de microondas de 24 GHz situados en la parte derecha e izquierda del paragolpes trasero. Con ellos, se cubren los dos laterales del coche, con un alcance de alrededor de 50 m.
- Calcula automáticamente la distancia a la que se encuentra el siguiente vehículo y su velocidad relativa con respecto a la del Mazda6.
- El sistema emplea dos “indicadores luminosos de proximidad”, situados en la base de cada uno de los pilares A. Estos indicadores avisan al conductor de que se aproxima un vehículo por la parte trasera derecha o izquierda, o de que el vehículo que se acerca ya ha penetrado en el ángulo muerto del conductor.
- Si el conductor pone el intermitente correspondiente al lateral por el que se le acerca otro vehículo, el indicador luminoso parpadea y se emite un pitido que avisa al conductor para que no cambie de carril.

Elementos que se mantienen en el Mazda6

Otras cadenas cinemáticas

- Motor gasolina de 2,5 litros, con una potencia máxima de 125 kW/170 CV a 6000 rpm y par máximo de 226 Nm a 4000 rpm.
- Motor gasolina de 2,0 litros, con 108 kW/147 CV de potencia a 6500 rpm y par máximo de 184 Nm a 4000 rpm.



- Motor gasolina de 1,8 litros; desarrolla 88 kW/120 CV de potencia a 5500 rpm y un par motor de 165 Nm a 4300 rpm.
- Transmisiones manuales de cinco y seis velocidades, según modelos; transmisión automática de cinco velocidades con modo manual con el motor de gasolina de 2,0 litros.

Exterior

- Atractivo diseño inspirado en la estética japonesa.
- Tres estilos diferentes de carrocería: Sedán, cinco puertas y Station Wagon.
- Coeficiente aerodinámico (Cx) entre los mejores de su segmento: 0,27 para las versiones Sedán y 5 puertas y 0,28 para el Station Wagon.
- Holguras mínimas entre los paneles de la carrocería, para una apariencia de alta calidad.
- Grupos ópticos traseros con luces LED de serie en Europa.
- Posibilidad de elegir entre llantas de 17 (de serie en el acabado Active) y 18 pulgadas (Sportive y Luxury).
- Paquete Sports Appearance (de serie en el acabado Sportive).

Interior

- Consola del suelo con reposabrazos deslizante en piel (de serie en Sportive y Luxury).
- Más espacio para las piernas (+ 20 mm) y los hombros (+ 9 mm) en las plazas traseras, para una mayor comodidad.
- Óptima visibilidad trasera gracias a la forma especial de los retrovisores exteriores y a los nuevos reposacabezas traseros.
- Palanca de cambios ubicada más cerca del conductor, para facilitar los cambios de marcha.
- Modo de bienvenida con iluminación gradual.
- Sistema de iluminación activo con función de atenuación/ intensificación de la iluminación de los controles de audio.

Chasis y seguridad

- El vehículo pesa 35 kg menos que el Mazda6 anterior, a pesar del aumento en el tamaño y el equipamiento.
- Utilización de aceros de alta resistencia y de resistencia ultra alta.
- Rigidez flexural y torsional incrementada con respecto al anterior Mazda6, con la consiguiente mejora del comportamiento y la seguridad (en la versión Sedán, la rigidez flexural mejora un 32% y la torsional un 14%).
- Suspensión delantera de doble trapecio montada en posición elevada.
- Suspensión trasera multibrazo tipo E.
- Dirección asistida eléctrica de cremallera; tacto más firme y menor consumo de combustible.
- Mejoras en la seguridad activa gracias a unos grandes frenos delanteros con discos de 299 mm.
- ABS, distribución electrónica de la frenada (EBD), asistencia a la frenada, control de tracción (TCS) y control de estabilidad (DSC) de serie en todos los modelos.
- Faros bixenón de alta intensidad, sistema adaptativo de iluminación y sistema de monitorización de presión de los neumáticos (Sportive y Luxury) y sensores de aparcamiento (Luxury).



- Reposacabezas delanteros activos, que disminuyen el riesgo de lesiones cervicales en caso de alcance trasero.
- Pedales del freno y del embrague retráctiles, para disminuir el riesgo de lesiones en las piernas.
- Airbags frontales, laterales y de cortina, de serie en todos los modelos.
- Mejora de la protección a peatones, con un espacio de absorción de energía entre el capó y el motor.
- Espuma especial en la barra del paragolpes y refuerzos de plástico en la parte inferior del paragolpes delantero para disminuir el riesgo de lesiones en las piernas.

Equipamiento

- Hasta tres niveles de equipamiento.
- Sistema de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC) con controles independientes en las dos plazas delanteras (de serie en todas las versiones).
- Controles en el volante, con sistema CF-Net: facilitan el control de los sistemas de audio, navegación y climatización, el ordenador de a bordo y el Bluetooth®.
- Sistema avanzado de apertura y encendido sin llave y botón de arranque (Sportive y Luxury).
- Sistema Bluetooth® para teléfono móvil con controles en el volante, en siete idiomas (todas las versiones).
- Sistema de audio de alta calidad Bose®, con ocho altavoces, tecnología de amplificación digital (Sportive y Luxury) y conexión auxiliar para utilizar reproductores de MP3 con el sistema de audio del coche (todas las versiones).
- Sistema de navegación con pantalla táctil, control por voz y pantalla de 7 pulgadas (opcional en Sportive y Luxury).



2. Mazda6: NUEVO MOTOR 2.2 LITROS DIÉSEL

El diésel de nueva generación limpio y potente de Mazda

El Mazda6 de segunda generación se presentó en noviembre de 2007 y supuso una evolución en el Zoom-Zoom de Mazda. Por su combinación de estilo atractivo, experiencia de conducción exclusiva y equipamiento sorprendente en tres estilos de carrocería, se convirtió enseguida en un nuevo referente para el segmento C-D no premium. Desde su lanzamiento, se han vendido más de 85,000 unidades en Europa. Su contribución al récord de ventas de Mazda Motor Europe en 2008 ha sido decisiva. Ahora, el Mazda6 se va a hacer todavía más popular con la introducción de un nuevo motor turbodiésel de 2.2 litros –uno de los más potentes y silenciosos de su segmento– y un nuevo sistema de asistencia al cambio de carril que incrementa la seguridad activa.

El Mazda6 ha sido siempre un coche para conductores. Con el lanzamiento de la nueva generación el año pasado, aumentó varios enteros el componente de diversión. Inicialmente, la familia de motores del Mazda6 de nueva generación estaba formada por tres motores de gasolina (con cilindradas de 2,5, 2,0 y 1,8 litros y potencias entre 170 y 120 CV) más un turbodiésel de 2,0 litros, con commonrail, que desarrollaba 140CV y 330 Nm de par. Ahora, Mazda presenta un nuevo motor turbodiésel más limpio que sustituirá a éste último y que estará disponible en tres niveles de potencia; una de las unidades más silenciosas y potentes de su clase.

El nuevo turbodiésel de 2,2 litros tiene un carácter enérgico y reinado que ofrece a los propietarios del Mazda6 de segunda generación un experiencia de conducción genuinamente exclusiva. Se presenta en tres niveles de 185, 163 y 125 CV de potencia, con desarrollos de par de 400, 360 y 310 Nm, respectivamente. El 2.2 l. está concebido para adaptarse a las necesidades de un amplio espectro de clientes europeos.



Entrega de potencia y par

Para obtener esta generación de potencia y par con una cilindrada de 2,2 litros, el motor 2.2 l. utiliza un turbocompresor de geometría variable VGT) altamente eficiente, en el que los álabes variables del lado de la turbina (lado del escape) están curvados, en lugar de ser rectos. El resultado es un incremento del par motor máximo en las bandas más baja y más alta de revoluciones, y una mejora de la respuesta a bajas revoluciones (el par máximo se alcanza a partir de 1800 rpm y la curva de par se mantiene prácticamente plana hasta 3000 rpm), que contribuye a un tacto de conducción suave y potente. En el lado del compresor (lado de entrada) se ha incorporado un sello de estanqueidad para reducir el juego entre el álabe y el alojamiento del compresor. De este modo, la respuesta del turbocompresor mejora en todo el intervalo de revoluciones del motor.



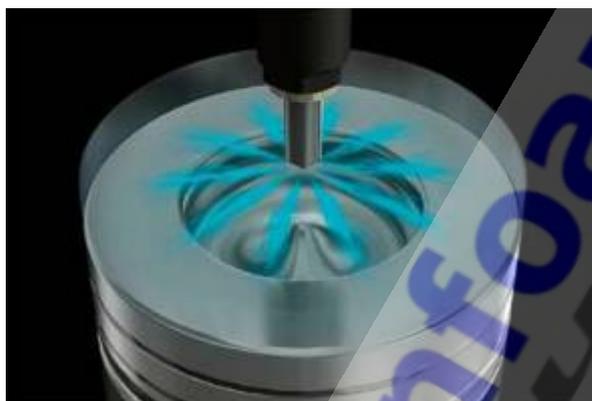
Para convertir la mayor cantidad posible de energía de combustión en par motor se rediseñaron los pistones, de modo que soportasen las altas presiones y temperaturas de combustión. Éstos están hechos de una aleación de aluminio con resistencia mejorada a altas temperaturas. Se utiliza un segmento superior semi- Keystone con capacidad de rascado mejorada, y la ranura para el segmento superior se ha hecho más duradera con la adopción de un portasegmentos que incrementa la capacidad de refrigeración de la ranura.

Los ingenieros de Mazda también han incrementado la presión de inyección de combustible hasta 200 MPa (como referencia, el motor diésel de 2,0 litros de la generación anterior llega hasta 180 MPa). Para ello, introdujeron mejoras funcionales en la bomba de combustible y montaron unos nuevos inyectores con diez orificios por inyector (en lugar de los 6 del 2,0 litros) y diámetro reducido (0,119 mm frente a los 0,13

de la versión de 2,0 litros). Estos cambios hacen posible una mayor precisión en la sincronización de la inyección, en el número de inyecciones y en el caudal inyectado. Igualmente, permiten controlar con más precisión los patrones de inyección de combustible en los estados de transición. Como resultado de todo ello, el Mazda6 2,2 litros proporciona una aceleración superior en las situaciones en las que más se necesita: por ejemplo, en las incorporaciones a las autopistas. Este motor también es superior a sus competidores en la aceleración a baja velocidad. Por ejemplo, la aceleración de 50 a 100 km/h en 3ª resulta 1,7 segundos más rápida que con el motor 2,0 litros.

Bajo consumo de combustible

Este nuevo motor diésel cumple también los requisitos del plan “Zoom-Zoom sostenible” de Mazda al tener un consumo muy ajustado: todos los motores de la gama consumen entre 5,5 y 5,7 litros a los 100 km (combinado), lo que le sitúa entre los valores más bajos del segmento. La inyección common rail utiliza electroválvulas de alta sensibilidad que producen un intervalo mínimo de inyección de sólo 0.2 ms (frente a 0.3 ms en el 2,0 litros). Esta reducción del intervalo mínimo en un 30% mejora la respuesta y rebaja el consumo de combustible. El ahorro de combustible también se ha conseguido aprovechando el efecto refrigerante derivado de rebajar la relación de compresión hasta 16,3:1.



Nuevo inyector de diez orificios

De este modo, se garantiza un tiempo de mezclado mayor hasta el momento de la ignición y se favorecen unos patrones de inyección de combustible más precisos. En conjunto, el consumo oscila entre 5,5 y 5,7 litros (según versión), con unas emisiones de CO₂ entre 147 y 152 g/km. De hecho, el de 2,2 litros desarrolla bastante más potencia y par que el 2.0 l. anterior con los mismos niveles de consumo y emisiones.

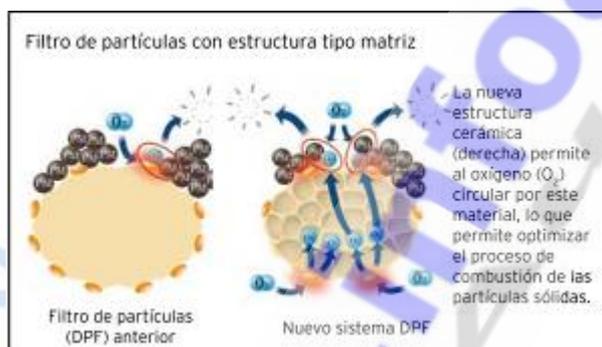
Bajas emisiones: filtro de partículas con estructura tipo matriz cerámica

Los ingenieros de Mazda no se han limitado a crear un motor turbodiésel de 2,2 litros más potente y con consumos más ajustados: también han reducido las emisiones y han mejorado la eficiencia de sus tecnologías de tratamiento. Para empezar, en la inyección de combustible se han incorporado nuevos inyectores de alta sensibilidad (ver más arriba) con características de pulverización optimizadas. Por otro lado, el sistema de recirculación de gases de escape (EGR) posee una estructura de derivación para refrigeración que reduce la cantidad de gases sin quemar y de NO_x; las electroválvulas de alta sensibilidad

ya mencionadas, por su parte, contribuyen a un comportamiento de emisiones mejorado sin sacrificio del desarrollo de potencia.

Por último, las emisiones se tratan en un filtro de partículas con estructura tipo matriz cerámica, original de Mazda y pionera en el mundo: es la primera en su clase que entra en producción. Los anteriores filtros de partículas convertían las partículas (PM) en CO₂ haciéndolas reaccionar con el oxígeno de los gases de escape sobre la superficie de un catalizador, por lo que el tiempo necesario para la regeneración del filtro estaba condicionado por la cantidad de oxígeno disponible en la superficie del catalizador.

Cuando se eleva la temperatura de los gases de escape para acelerar el tiempo de regeneración, pueden aparecer problemas técnicos; por ejemplo, aumenta el consumo de combustible o se sobrepasa el límite de resistencia térmica del material cerámico. Mazda ha resuelto estos problemas empleando un material con alta resistencia térmica para el monolito cerámico de su nuevo filtro de partículas y diseñando una estructura tipo matriz cerámica provista de conductos de circulación de oxígeno, lo que permite utilizar una mayor cantidad de oxígeno en la combustión de las partículas. Con ello, Mazda ha logrado incrementar sustancialmente la velocidad de combustión de las partículas y reducir a la mitad el número de veces que el filtro PM necesita regenerarse (en el modo combinado), mientras que el tiempo requerido para cada regeneración individual se recorta en una tercera parte. Para el propietario del nuevo Mazda6 2,2 litros turbodiésel, esta innovación equivale a no tener que preocuparse por la regeneración del filtro. Además, como se necesitan menos ciclos de regeneración y se completan en menos tiempo, el consumo total es menor.



Funcionamiento silencioso

Aparte de ofrecer unas prestaciones superiores, unos consumos ajustados y bajas emisiones, el nuevo motor 2,2 litros common rail del Mazda6 es uno de los más silenciosos de su segmento, entre los que generan un par comparable. Su baja rumorosidad permite disfrutar de una experiencia de conducción entre las más exclusivas del segmento no premium. Para lograrlo, el nuevo propulsor cuenta con un sub-bloque inferior con una estructura muy rígida de aleación de aluminio, al que se fijan en 18 puntos independientes las tapas de los cojinetes principales de bancada del bloque de cilindros. Esta alta rigidez estructural, combinada con un conjunto de ejes contrarrotantes (o de balance) tipo cassette en la cadena de transmisión delantera, elimina el sonido de baja frecuencia y reduce la radiación de ruido. También ha ayudado a optimizar la respuesta del pedal y el sonido del motor para lograr una reinada sensación de aceleración.



Ejes contrarrotantes

Organización y gestión del peso

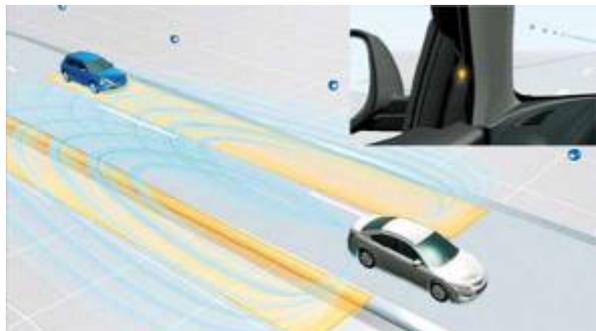
A la hora de garantizar un comportamiento dinámico combinado con un consumo ajustado y bajas emisiones, era esencial que el peso y el tamaño del nuevo 2,2 litros no se alejaran de los del 2,0 litros. De hecho, algunas de las tecnologías de nueva incorporación, como los ejes contrarrotantes y el doble árbol de levas en culata, suponen un incremento del tamaño y del peso. Sin embargo, se introdujeron otras innovaciones destinadas a controlar la ganancia de peso y de tamaño, con el objetivo de mantener las dimensiones externas y limitar el incremento de peso a sólo 6 kg con respecto al 2,0 l. turbodiésel.

Debido al aumento de cilindrada, se prolongó la carrera en 8 mm en comparación con el motor 2,0 litros. Al mismo tiempo, se acortó la longitud de las bielas y se optimizó su diseño. De esta forma, su peso se mantiene invariable con respecto al motor 2,0 litros. La adopción de ejes contrarrotantes que reduce la vibración causada por el movimiento alternativo hizo posible el estrechamiento del bloque de cilindros y la reducción del número de nervios (si el 2,2 l. se fabricara sin estabilizador, el bloque hubiera pesado 1,9 kg más que el del 2,0 l, y el cigüeñal hubiera pesado 1,3 kg más). Adicionalmente se consiguió una reducción de peso y tamaño mediante la conversión del alojamiento del conjunto de ejes contrarrotantes, el alojamiento de la bomba de aceite y el conducto de succión de aceite en una sola estructura. Para incrementar la capacidad de refrigeración y al mismo tiempo reducir peso, el enfriador de aceite se construyó en aluminio (-0,6 kg). También se ha reducido el peso de la tapa de culata, haciéndola de plástico (-1,0 kg).

Mazda6. El primer Mazda con asistente de cambio de carril

El Mazda6 diésel con motor i 2,2 litros cumple todos los requisitos de la estrategia "Zoom-Zoom sostenible" de Mazda: además de ofrecer una alta generación de potencia y par con consumos ajustados, no se olvida de la exigencia de mejorar la seguridad. Para ello, incorpora un nuevo sistema de control del vehículo que se suma al ya de por sí completo equipamiento de seguridad activa de la gama. Este sistema emplea dos módulos de radar de gran angular. Los módulos van instalados en la parte izquierda y derecha del paragolpes trasero y emiten señales de microondas de 24 GHz. Constituyen un elemento de seguridad activa totalmente independiente que, cuando el coche circula a más de 60 km/h, detecta los vehículos que se aproximan y advierte de su presencia al conductor, antes de que éste realice cambios de carril indebidos. También detecta los vehículos que

se encuentran dentro del ángulo muerto del conductor. Esto resulta efectivo incluso en condiciones meteorológicas adversas.



El testigo luminoso situado en el pilar A se ilumina ante la proximidad de otro vehículo

Advierte al conductor de la aproximación de otros vehículos por la parte trasera izquierda o derecha

Los dos módulos de radar están orientados hacia el exterior del vehículo desde a su eje central. Con ello, cubren los carriles izquierdo y derecho, con un alcance de aproximadamente 50 m. por detrás del vehículo. Los módulos de radar emiten microondas, que se rebotan en los vehículos que circulan por detrás –funciona incluso con motocicletas y otros vehículos pequeños– y son recogidas por los módulos de radar del paragolpes.

El Mazda6 dispone de dos “indicadores luminosos de proximidad”, situados en la base de cada uno de los pilares A. Cuando detecta un coche aproximándose por detrás, se ilumina el indicador del lado correspondiente. Si el conductor pone el intermitente, indicando su intención de cambiar a un carril ocupado, los dos indicadores parpadean y emiten un tono sonoro.

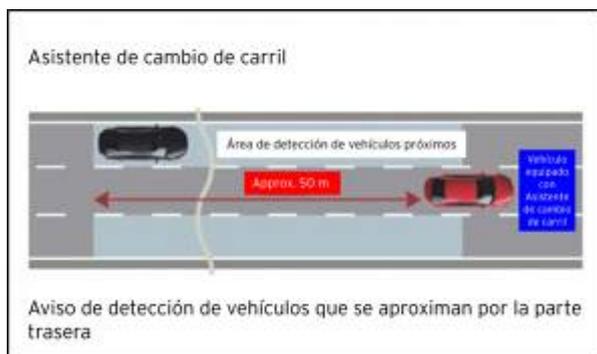
El sistema es capaz de reconocer los carriles situados a ambos lados del vehículo de forma independiente, o ambos a la vez, si ambos carriles están ocupados. No se detectan los vehículos situados por detrás en el mismo carril.

Asistente de cambio de carril

Si el sistema detecta un coche susceptible de alcanzar al Mazda6 en aproximadamente 5 segundos, ilumina el indicador de proximidad para advertir al conductor. Si el vehículo que se acerca pasa a gran velocidad, el indicador de proximidad se mantiene encendido hasta que el Mazda6 es adelantado.

Cuando el vehículo que se acerca termina de adelantar al Mazda6, el indicador del sistema de control trasero se apaga.

Si, de todos modos, el conductor pone el intermitente correspondiente al lateral por el que se le acerca el otro vehículo, el indicador luminoso parpadea y se emite un tono sonoro que avisa al conductor para que no cambie de carril.



Mazda6. Excelencia continuada

Diseño. Estética japonesa en tres estilos de carrocería

Desde su lanzamiento en Europa el año pasado, el diseño exterior atlético y sofisticado y los altos niveles de calidad del Mazda6 no han dejado a nadie indiferente. Su exquisito sentido de la forma, inspirado en la estética japonesa, le confiere una presencia en la carretera única e inequívocamente Mazda.

La versión de 5 puertas mide 4.735 mm de largo, 1.795 mm de ancho y 1.440 mm de alto. Es, además, el modelo de aspecto más deportivo de la gama, con su elegante línea del techo y un pilar C que le confiere una atractiva apariencia de cupé. Por su parte, el Station Wagon mide 4.765 mm de longitud, 1.795 mm de anchura y 1.490 mm de altura. Por supuesto es el más largo de los tres modelos y se caracteriza por una línea de la cintura elevada y audaces ventanas que sugieren la imagen de un deportivo cortando el viento. El Sedán tiene las mismas dimensiones exteriores que el 5 puertas y ofrece a los clientes la sofisticación y la elegancia del formato de tres volúmenes.



El diseño exterior dinámico y brillante del Mazda6 lo convierte también en uno de los vehículos más aerodinámicos de su segmento. Todos los componentes exteriores se han hecho más eficientes para producir un coeficiente aerodinámico (Cx) de tan sólo 0,27 (Sedán y 5 puertas) y 0,28 (Station Wagon), que aporta estabilidad a altas velocidades y contribuye al reducido consumo de combustible.

En el interior, el diseño del Mazda6 eleva a la máxima expresión la apariencia sobresaliente del coche, su alta calidad y el placer de conducción que ofrece por medio de lo que los ingenieros denominan "Kizuna", que puede definirse como un intenso vínculo emocional entre el coche y su propietario. Su habitáculo envolvente hace que el conductor

se fusione con su vehículo y que disfrute al máximo de una experiencia de conducción única que, normalmente, no se encuentra en los coches de este segmento. El interior es atractivo y espacioso, con un salpicadero de apariencia flotante que agranda visualmente el habitáculo. Los acabados son los mejores de la historia de Mazda y la calidad aflora en todas las formas, que son tan agradables a la vista como funcionales en el uso diario.

Espacio, confort y equipamiento: carácter práctico y fácil de usar

Aunque por fuera llame la atención por su aspecto elegante y deportivo, por dentro el Mazda6 rebosa espacio y carácter práctico para toda la familia, lo cual es especialmente importante para los clientes del segmento C/D. En comparación con el modelo anterior, el Mazda6 de segunda generación ofrece 20 mm más de espacio para las piernas en las plazas traseras y 9 mm más de espacio para los hombros. Eso se traduce en más confort exactamente donde más se necesita: en los asientos traseros. También ofrece una visibilidad frontal entre las mejores de su segmento, y eso les encanta a los clientes. Los reposacabezas traseros y los retrovisores exteriores tienen un diseño especial que facilita la visión trasera al conductor, para que el Mazda6 no sólo resulte más seguro de conducir, sino también más maniobrable en espacios estrechos. Su carácter práctico es excepcional. El ángulo de apertura del portón/puerta del maletero es uno de los mayores del segmento y los asientos traseros incorporan el sistema Karakuri. Este mecanismo permite abatir los asientos (60/40) con sólo tirar de una palanca situada en el guarnecido del maletero (5 puertas y Station Wagon). El nuevo modelo también incluye una nueva cubierta de lona Karakuri, que se coloca en posición automáticamente cuando se abre y se cierra el portón trasero (sólo en el Station Wagon).



El Mazda6 se ha diseñado pensando en el confort. Los asientos tienen una forma especial que resulta muy confortable en los desplazamientos largos, pero que también proporciona apoyo lateral en caso de conducción deportiva. Cualquier trayecto resulta confortable, gracias al sistema de calefacción, ventilación y aire acondicionado (HVAC) con controles independientes de temperatura para el conductor y el acompañante. Los relojes ofrecen una fácil lectura gracias a sus indicadores atenuados con sistema de iluminación en rojo-ámbar e iluminación indirecta azul. El volante y la palanca de cambios se han acercado al conductor, en la línea de los coches deportivos, para facilitar el control y los cambios de marcha. El Mazda6 resulta agradable incluso al oído: todos los motores de la gama son sumamente silenciosos. En comparación con el modelo de primera generación, este Mazda6 es 2,5 dB más silencioso cuando circula a 60 km/h por una carretera con el irme desigual (ha pasado de 70 a 67,5 dB. Para más información sobre las medidas de reducción de la rumorosidad del nuevo motor diésel 2,2 l., consultar la sección "Funcionamiento silencioso").

El nuevo Mazda6 dispone de abundantes espacios de almacenamiento que lo convierten en un vehículo práctico y fácil de utilizar en la vida diaria. Dispone de una guantera de gran tamaño, ideal para guardar pequeños objetos, a la que se suma una caja de grandes dimensiones en la consola central, con posavasos en la parte delantera, acabado en piel y un reposabrazos en piel cosida. Las plazas traseras también cuentan con un reposabrazos central abatible con posavasos. Los bolsillos de las puertas delanteras tienen capacidad para almacenar documentación y una botella de 1,5 litros. Igualmente práctico es el nuevo sistema de iluminación activa, que incrementa o atenúa la intensidad de la luz y reacciona de forma interactiva a los controles del reproductor de CD y la radio.

El Mazda6 se encuentra disponible en tres acabados, todos ellos dotados de un completo equipamiento, incluso con algunos elementos inéditos en Mazda. La versión de acceso, denominada Active, cuenta ya con una completa dotación que incluye, entre otros, climatizador dual, cargador de 6 cd's, control de velocidad, llantas de aleación de 17 pulgadas y sistema CF-Net (red interfuncional), que permite controlar desde el volante los siguientes dispositivos: sonido, navegación, climatización, ordenador de a bordo y Bluetooth®. Los acabados Sportive y Luxury añaden faros bixenón, sistema adaptativo de iluminación (AFS), testigo de presión de neumáticos, alarma e, incluso, un sistema de sonido BOSE® con ocho altavoces y tecnología de compensación del ruido AudioPilot®. Ambas versiones permiten contar como opción con un sistema de navegación con pantalla táctil, control por voz y pantalla de 7 pulgadas y techo solar. Además, el acabado Luxury incorpora de serie en exclusiva sensores de aparcamiento y tapicería en piel. La gama se encuentra disponible en 12 colores de carrocería.

Chasis y seguridad: deportivo, predecible y seguro

Desde su lanzamiento, el Mazda6 llevó a un nuevo nivel las características de comportamiento y maniobrabilidad que tanto prestigio han dado a Mazda. Porque el Mazda6 no es sólo más grande y está mejor equipado que el modelo de primera generación: también es más ligero. El Mazda6 es el tercer vehículo –tras el MX-5 de tercera generación y el Mazda2– que se beneficia de la estrategia de control del peso de Mazda, que aligera los vehículos y reduce el consumo de combustible. La carrocería del Mazda6 incorpora un 7% más de acero de resistencia alta y ultra alta que el anterior Mazda6. Como consecuencia, la rigidez flexural y torsional ha aumentado en más de un 10% en todos los modelos, sin añadir un solo gramo de peso. Si a esto se le añaden ahorros de peso en otros puntos, resulta que el actual Mazda6 es 35 kg más ligero que su predecesor, tiene mejor comportamiento y consumos más ajustados, e incluso es más resistente a los impactos.



La suspensión delantera de doble trapecio, montada en posición elevada, incorpora dos nuevos puntos de anclaje que conectan el bastidor perimétrico con la carrocería (en total seis, en lugar de los cuatro del anterior Mazda6). Se han añadido nuevos amortiguadores dinámicos en los brazos superiores para absorber el ruido y las vibraciones y, en general, los amortiguadores son más firmes, con el resultado de una mayor rigidez general y un confort de conducción extraordinario.

El brazo inferior de la suspensión pasa a ser de un único pivote, lo cual redundará en una dirección más precisa y predecible. En el eje trasero se ha montado una suspensión multibrazo tipo E en la que los casquillos del brazo de arrastre (de gran diámetro) se han situado 25 mm más altos que en el modelo anterior. De este modo se ha variado la geometría para conseguir un mayor control de la elevación trasera y una variación más lineal del ángulo de convergencia-divergencia al acelerar.

Los amortiguadores traseros están montados en posición más vertical, lo que favorece un movimiento más lineal del vehículo y una mayor sensación de estabilidad. La dirección asistida eléctrica de cremallera tiene un tacto firme y también influye positivamente en el consumo de combustible.

Los atributos del Mazda6 se completan con una larga lista de elementos de seguridad activa y pasiva. Además del nuevo sistema de control trasero del vehículo, el Mazda6 también dispone de un sistema adaptativo de iluminación que optimiza la iluminación en las curvas; igualmente, ofrece faros bixenón y un exclusivo sistema CF-NET que limita al mínimo absoluto el tiempo que las manos del conductor se separan del volante para accionar los mandos de los sistemas del coche.

El vehículo dispone de frenos de discos ventilados delanteros de 299 mm y frenos traseros con discos de 280 mm, para una deceleración fiable, que dispone de ABS, distribución electrónica de la frenada (EBD), asistencia a la frenada, control de estabilidad (DSC) y control de tracción (TCS) de serie en todos los modelos.

La carrocería del Mazda6 es robusta y resistente. Presenta una extensión del bastidor perimetral en la parte frontal del vehículo y varias uniones entre los largueros delanteros y el bastidor perimetral, gracias a lo cual se ha conseguido mejorar en un 10% la capacidad de absorción de impactos en comparación con el modelo anterior.

En el interior se han montado nuevos reposacabezas activos, que reducen el efecto látigo sobre el cuello de los ocupantes de las plazas delanteras en caso de alcance trasero, seis airbags, cinturones de seguridad delanteros con pretensores y limitadores de carga, y pedal del freno y del embrague retráctiles, que reducen el riesgo de lesiones en las piernas en caso de impacto frontal. El Mazda6 también está equipado con anclajes ISOFIX para sillas infantiles y anclajes Top Tether en las plazas exteriores traseras, y cuenta además con un testigo avisador de cinturones para las plazas traseras. Los pilares están guarnecidos con una estructura encargada de absorber la energía de impacto. También se han reforzado las medidas de protección de los peatones.

Gama de colores



Brilliant Black



Copper Red



Galaxy Grey



Sunlight Silver



Arctic White



Aurora Blue



Radiant Ebony



Stormy Blue



Velocity Red



Crystal White Pearl



Lilac Silver



Sparkling Black