



90 aniversario de Mazda

1920

- El 30 de enero de 1920, Jujiro Matsuda funda en Hiroshima la Toyo Cork Kogyo Co. que, con el tiempo, se convertiría en la actual Mazda Motor Corporation

1931

- El primer vehículo de la empresa, de tres ruedas, sale de la línea de montaje en 1931, iniciando un historial de casi 80 años de producción de vehículos

1960

- Mazda inicia la producción de automóviles, que continuará durante los siguientes 50 años, con su primer turismo de dos puertas, el encantador R360

1961

- Mazda adquiere la patente de un novedoso concepto de motor, inventado por el alemán Felix Wankel, en el que la energía de combustión se emplea para hacer girar un disco plano, en lugar de para mover verticalmente un pistón

1967

- Mazda desarrolla el prototipo de Wankel hasta convertirlo en un motor comercialmente utilizable y presenta su primer coche con motor rotativo, el Mazda Cosmo Sport 110S

1972

- Fundación de Mazda Motor Deutschland, la primera filial nacional de ventas en Europa

1977

- Presentación del Mazda 323/Familia en el Salón del Automóvil de Fráncfort. Inmediatamente antes de la feria, un Mazda 323 completa un viaje épico desde Japón a Fráncfort, recorriendo todo el sur de Asia sin sufrir una sola avería



1978

- Presentación del deportivo Mazda RX-7. Lleva un motor de dos rotores, cada uno de ellos con una cilindrada de 573 cm³ y una potencia total de 105 CV, e inmediatamente se convierte en un vehículo de culto en Estados Unidos

1979

- El periodista estadounidense Bob Hall dibuja un deportivo biplaza en una pizarra de la oficina del Jefe de Desarrollo de Mazda, Kenichi Yamamoto, en Hiroshima. Diez años más tarde, se convertiría en el legendario MX-5 Miata

1980

- Mazda lanza el 323/Familia con tracción delantera, que gana el premio al Coche del Año en Japón

1982

- Mazda presenta el 626/Capella, también con tracción delantera. De nuevo, gana el premio al Coche del Año en Japón

1985

- Presentación de un motor V6 de ciclo Miller con compresor Lysholm montado en un Mazda 929

1987

- Inauguración del Centro de Diseño de Yokohama, Japón
- Rally de Suecia: Mazda gana su primera carrera del Campeonato Mundial de Rallyes con un Mazda 323 con tracción a las cuatro ruedas
- Lanzamiento del Mazda 626 con dirección a las 4 ruedas, un sistema que refina las características de maniobrabilidad a baja velocidad y la estabilidad a altas velocidades

1988

- Inauguración del Centro de Diseño de Mazda en Irvine, California. En él se concibió y diseñó el legendario Mazda MX-5 Miata
- Apertura del Centro Europeo de I+D cerca de Fráncfort, Alemania

1989

- Presentación del Mazda MX-5 Miata en el Salón del Automóvil de Chicago



www.micoche.com



1991

- Mazda gana las 24 Horas de Le Mans. Es el primer fabricante japonés que gana esta competición, y lo hace con un 787B, el primer (y hasta el momento único) vehículo con motor rotativo que se alza con el triunfo en la prueba.
- Mazda construye su primer automóvil con motor rotativo que utiliza hidrógeno como combustible: el HR-X.
- Lanzamiento del cupé MX-3, que monta el motor V6 más pequeño del mundo (1845 cm³, con 24 válvulas y doble árbol de levas, con una potencia de 130 CV)

1997

- Mazda presenta su nuevo emblema de marca, la "M" de Mazda

1998

- Mazda Motor Europe (MME) se establece en Leverkusen, Alemania. Se funda en Bélgica Mazda Motor Logistics Europe (MLE)

2000

- El Mazda MX-5 entra en el Libro Guinness de los Récords como el deportivo más vendido de todos los tiempos

2002

- En abril se presenta el mensaje de marca Zoom-Zoom
- Un mes más tarde se presenta el primer vehículo Zoom-Zoom de Mazda, el Mazda6

2003

- Lanzamiento del Mazda RX-8. Su motor rotativo RENESIS, gana el premio al Motor Internacional del Año
- El Mazda6, finalista del premio al Coche del Año en Europa
- Lanzamiento del Mazda3. Ese mismo año es finalista del premio al Coche del Año 2004 en Europa

2005

- El Mazda5, un nuevo monovolumen compacto con dos puertas traseras correderas y 7 plazas, es finalista del premio al Coche del Año en Europa
- Presentación del Mazda MX-5 de tercera generación en el Salón del Automóvil de Ginebra



- El Mazda RX-8 establece 40 récords internacionales de velocidad y resistencia de la FIA durante una serie de 24 horas de conducción en el circuito de pruebas de Papenburg, Alemania

2006

- El concept Mazda Senku gana el Grand Prix du Plus Beau Concept Car en la XXI edición del Festival Automobile International de París

2007

- Presentación de las nuevas generaciones de los modelos Mazda2 y el Mazda6. Mazda firma un acuerdo para suministrar RX-8 Hydrogen RE a HyNor, un proyecto destinado a construir infraestructuras de hidrógeno en Noruega.
- Publicación del plan Zoom-Zoom sostenible, mediante el cual se reducirá en un 30% el consumo de toda la gama de Mazda entre 2008 y 2015, gracias a una nueva generación de cadenas cinemáticas, a una estrategia de reducción de peso (-100 kg en cada nueva plataforma) y a mejoras aerodinámicas.
- Introducción del catalizador de nanotecnología simple, una tecnología exclusiva de Mazda que reduce en un 70% el consumo de metales preciosos

2008

- El Mazda2 gana el premio al Coche del Año en el Mundo.
- Presentación de la nueva generación de Mazda3

2009

- Introducción del sistema de corte de ralentí i-stop exclusivo de Mazda (en el Mazda3). Este sistema utiliza energía de combustión remanente del motor para arrancar en la mitad de tiempo que los sistemas de la competencia
 - Se inicia el lease comercial del Mazda5/Premacy Hydrogen RE Hybrid, el primer híbrido del mundo con motor rotativo capaz de funcionar con hidrógeno y gasolina
 - Presentación de Sky Concept, una nueva generación de cadenas cinemáticas que empezarán a montarse comercialmente en 2011. Reducen el consumo de combustible en un 15-20% manteniendo el mismo nivel de placer de conducción característico de Mazda.
- Mazda gana el premio a la calidad otorgado por la revista alemana Auto Zeitung y GTÜ

2010

- Celebración del MX-5 Open Race para celebrar el 20 aniversario del MX-5 en Europa.
- Presentación del Mazda5 de nueva generación en el Salón del Automóvil de Ginebra



MAZDA6

Versión renovada 2010

Índice

Mazda6 versión renovada

-
- 1 Novedades de un vistazo
 - 2 Introducción
 - 3 Diseño
 - 4 Funcionalidad, confort y equipamiento
 - 5 Dinámica de conducción
 - 6 Cadenas cinemáticas
 - 7 Seguridad
 - 8 Especificaciones técnicas
-



1. Novedades de un vistazo

Mazda6 versión renovada

Diseño exterior

- Tres estilos exclusivos de carrocería: 4 puertas, 5 puertas y Station Wagon
- Nueva imagen de familia, con un aspecto más deportivo
- Nuevas ópticas delanteras y traseras cromadas con motivos en forma de ala
- Embellecedores de los faros antiniebla con nuevo diseño de líneas fluidas
- Llantas de 17 y 18 pulgadas rediseñadas
- Diez colores de carrocería, con dos tonos inéditos en la gama Mazda (Clear Water Blue Mica y Midnight Bronze Mica) y dos nuevos en el Mazda6 (Graphite Mica y Black Mica)
- Su coeficiente aerodinámico sigue siendo uno de los mejores de su segment (0,27 para el 4 y 5 puertas, 0,28 para el Station Wagon)

Diseño interior

- Niveles más altos de calidad visual y táctil en la zona de los asientos, con nuevos diseños de tapicería
- Nuevos relojes y mandos con marcos cromados de alta calidad
- Radios del volante y paneles de control de audio y del climatizador rematados con un nuevo embellecedor negro piano (todas las versiones)
- Nuevos acabados decorativos en el salpicadero: tonos plata mate (todas las versiones except Sportive) y brillante (acabado Sportive).

Cadenas cinemáticas

- El nuevo motor 2.0 l. DISI* gasolina (que sustituye al 2.0 l. anterior), con 114 kW/155 CV a 6200 rpm y 193 Nm de par máximo a 4500 rpm, consume 6,9 litros de combustible a los 100 km (combinado) y emite 150 g/km de CO2 (aproximadamente un 6% menos; 4/5 puertas, combinado).

* Encendido por chispa, inyección directa



- Transmisión automática actualizada de cinco velocidades con nuevo convertidor de par optimizado para el motor DISI de 2,0 litros. Combina altas prestaciones y bajo consumo de combustible.
- El motor turbodiésel common-rail de 2,2 litros incorpora en sus tres niveles de potencia un nuevo turbocompresor más pequeño que reduce la inercia de la turbina. Tiene una mejor respuesta y optimiza la entrega de par en el rango bajo y medio de revoluciones.
- Disponible en tres potencias diferentes. Todos ellos reducen el consumo de combustible y cumplen la normativa de emisiones Euro V:
 - La versión más potente es un motor que desarrolla 132 kW/180 CV a 3500 rpm y un par de 400 Nm entre 1800 y 3000 rpm, a pesar de consumir tan sólo 5,4 litros de combustible a los 100 km (aproximadamente un 5% menos) y emitir 142 g/km de CO₂ en ciclo mixto.
 - La versión intermedia ofrece 120 kW/163 CV a 3500 rpm y entrega un par máximo de 360 Nm entre 1800 y 3000 rpm. De nuevo, consume sólo 5,4 litros de combustible a los 100 km (aproximadamente un 4% menos) y emite 142 g/km de CO₂ (ciclo combinado).
 - La versión de acceso viene equipada con un turbocompresor especial mejorado y una cabeza de pistón revisada para desarrollar 95 kW/129 CV de potencia máxima (+3 kW) a 3500 rpm. Genera un par máximo de 340 Nm (+ 30 Nm) entre 1800 y 2600 rpm con un consumo de tan sólo 5,2 litros a los 100 km (aproximadamente un 7% menos) y emite 138 g/km de CO₂ en circulación combinada.
- El motor de gasolina de 2,5 litros (se mantiene respecto a la versión anterior) desarrolla una potencia máxima de 125 kW/170 CV a 6000 rpm y un par de 226 Nm a 4000 rpm, al tiempo que produce 186 g/km de CO₂ (aproximadamente un 4% menos; 4 y 5 puertas, combinado).
- El motor de gasolina de 1,8 litros (se mantiene respecto a la versión anterior) entrega 88 kW/120 CV a 5500 rpm, y un par de 165 Nm a 4300 rpm. Se ha revisado para que consuma tan sólo 6,4 litros de combustible a los 100 km en ciclo mixto, (en el 4 puertas la reducción es de aproximadamente un 6%) y rebaja las emisiones a 152 g/km de CO₂ (combinado).
- Todos los motores de gasolina incorporan un catalizador de nanotecnología simple de Mazda. Esta unidad produce excelentes resultados de tratamiento de los gases de escape a largo plazo. Además, supone una importante reducción en el consumo de metales preciosos durante la fabricación (superior al 70%).
- Todos los motores diésel incorporan un filtro de partículas exclusivo, con tiempos de regeneración reducidos.



Chasis y seguridad

- La suspensión se ha perfeccionado para mejorar la estabilidad y el confort de marcha.
- Se han mejorado las fijaciones de montaje de la horquilla de la dirección; también se han revisado los cojinetes de montaje y se ha ajustado el sistema de dirección asistida.
- Suspensión delantera de doble trapecio montada en posición elevada, con los casquillos de las estabilizadoras optimizados para aumentar la estabilidad a alta velocidad.
- Los anclajes de la suspensión trasera multibrazo son más rígidos. Los casquillos de la cuna trasera se han realineado para obtener una mayor estabilidad general.
- Los anclajes perfeccionados de la cuna del subchasis delantero favorecen un mayor confort de marcha.
- Se han optimizado las características de los amortiguadores delanteros y traseros para que se ajusten mejor a distintos firmes.
- Los topes de suspensión mejorados y los casquillos de arrastre incorporados a la suspensión trasera proporcionan un mayor confort de marcha.
- Un nuevo deflector y spoiler delanteros más anchos y unos deflectores más grandes en los neumáticos traseros permiten reducir las turbulencias en las llantas y aportan una mayor estabilidad a alta velocidad.
- Nuevo sistema de faros bixenón y Sistema de Iluminación Frontal Adaptativo (AFS) para mejorar la iluminación en curva (de serie en Style+ y Sportive).
- La nueva Señal de parada de emergencia (ESS) advierte a los vehículos que circulan por detrás en caso de frenada repentina, activando automáticamente y a gran velocidad las luces de emergencia (de serie en todas las versiones).
- Nuevo Asistente de ayuda en pendientes (HHA)* de serie en los modelos con transmisión manual (excepto en acabado Active). Ayuda al conductor a arrancar suavemente en cuesta, haciendo uso del control de estabilidad (DSC) para evitar que el coche caiga hacia atrás antes empezar a acelerar.
- Nueva función de intermitentes inteligentes: cuando el conductor acciona ligeramente la palanca de los intermitentes, éstos parpadean tres veces (de serie en todas las versiones).
- Asistente de cambio de carril (RVM), que avisa al conductor cuando se acerca un coche por detrás por el carril izquierdo o derecho (de serie en Style+ y Sportive).



2. Introducción

La evolución de una fórmula de éxito

La segunda generación de modelos Zoom-Zoom comenzó hace dos años con credenciales medioambientales mejoradas, mayor seguridad, carácter deportivo y calidad, y con un diseño de gran atractivo. Ahora esta evolución entra en su segunda fase con el lanzamiento en Europa de un renovado Mazda6 que hace evolucionar la fórmula ganadora de este modelo. Mazda ha reforzado las virtudes del anterior modelo, mejorando la seguridad y el comportamiento medioambiental. Además, ha aprovechado para introducir un frontal renovado y más deportivo.

El actual Mazda6 ha sido un éxito desde su lanzamiento, tanto entre los clientes como en los medios, especialmente en Europa. En total, se han vendido 281.000 unidades en todo el mundo, casi la mitad de ellas, 138.000, en el Viejo Continente (hasta finales de diciembre de 2009). El Mazda6 también ha sido galardonado con 32 premios de los medios y la industria en tan sólo 25 meses. Disfruta de una gran aceptación y entre los premios recibidos destacan sus 13 premios al "Coche del Año", el de "vehículo de gasolina más ecológico" del ECOTEST 2008, otorgado por el Royal Dutch Touring Club, pasando por el de "Best New Car" 2008 de Fleet World, en el Reino Unido.

La estrella de Mazda del segmento CD ofrece tres valores esenciales para el cliente, que constituyen el secreto de su popularidad:

1. Atractivo emocional y deportivo por su presencia y conducción.
2. Experiencia exclusiva para el propietario, por su aspecto y sensación de alta calidad, con un equipamiento de serie que en su segmento está reservado a los modelos más equipados.
3. Tecnologías de Zoom-Zoom sostenible que proporcionan un excelente comportamiento medioambiental y un paquete de seguridad con 5 estrellas NCAP.

El Mazda6 versión renovada es una propuesta aún más atractiva, en la que estos atributos han evolucionado de manera sustancial.



“Pensamos que esta segunda fase de la evolución Zoom-Zoom del Mazda6 era una oportunidad para reforzar la competitividad y el atractivo de marca del modelo actual, y para acercar aún más el Mazda6 al ideal de coche del segmento CD”.

Minoru Takata, Director de programa del Mazda6

www.micoche.com



3. Diseño

Más expresivo y dinámico

El atractivo de su diseño exterior, combinado con un interior espacioso y funcional, es uno de los argumentos de venta más poderosos del actual Mazda6. La versión renovada introduce una nueva imagen de familia Mazda, con una planta más fuerte y deportiva de sólida calidad constructiva. En el interior se han realizado una serie de cambios para que el habitáculo resulte aún más refinado. Incorpora nuevos materiales en el salpicadero y el volante, así como novedades en colores y tapicerías.

Diseño exterior

Se han añadido nuevos embellecedores en los faros antiniebla más angulosos y fluidos. Estos enmarcan un “ojo interno” formado por un faro antiniebla redondo situado bajo una fluida cubierta inferior, lo que transmite una fuerte imagen de refinamiento. Los faros delanteros son de nuevo diseño y la parrilla superior luce un nuevo logotipo alado de Mazda de color negro en todos los acabados excepto en el Sportive, que es del color de la carrocería. Las pronunciadas líneas de carácter que parten de la parrilla y discurren entre las aletas y el capó configuran el frontal del Mazda6 más atlético de la historia.

Los motivos alados del frontal se repiten en los grupos ópticos traseros, gracias a los cuales parecen más anchos y dan la sensación de fluir hacia los paneles laterales. Los pilotos en sí son una combinación de lentes transparentes y LED*. El Mazda6 incorpora también llantas de aluminio de 17 y 18 pulgadas de nuevo diseño con una ligera torsión que produce una apariencia tridimensional muy deportiva. Estas llantas no solo mejoran la silueta con un aspecto de gran calidad; también pesan un kilo menos que las del modelo anterior.

En la nueva versión, los clientes pueden elegir entre 10 colores de carrocería, entre ellos dos colores totalmente nuevos en la gama Mazda (Clear Water Blue Metallic y Midnight Bronze Mica) y dos tonos nuevos en la gama Mazda6: Graphite Mica y Black Mica.



Diseño interior

El interior de la versión renovada ha ganado en refinamiento gracias a materiales que transmiten una mayor sensación de calidad, como son los nuevos detalles cromados y paneles en negro piano. También se han cromado los botones e interruptores que los pasajeros utilizan a diario: los mandos del climatizador y del equipo de sonido, el pomo de la palanca del freno de mano y los tiradores interiores de las puertas. Se ha introducido un nuevo tono negro piano en los paneles de control de audio y del climatizador, en el marco de la consola central, alrededor de la palanca de cambios y en los mandos del volante.

También es novedad el acabado de todos los paneles decorativos: revestimientos en tono plata mate en todos los acabados y plata brillante en el acabado Sportive. Las novedades se completan con nuevos tapizados en tela y una nueva tapicería de piel marrón para los que buscan una mayor sensación de exclusividad.

Acabado Sportive

En lo más alto de la gama Mazda6 se sitúa el acabado Sportive, disponible en todos los tipos de carrocería*, ideal para quienes deseen una expresión aún más dinámica. Entre las características especiales exclusivas de este acabado destaca un logotipo más grande en la parrilla delantera, con molduras aladas del color de la carrocería que se extienden hacia los lados, los grupos ópticos delanteros de nuevo diseño con el nuevo sistema de iluminación frontal adaptativa e intermitentes con motivos en forma de ala, el tono plateado de los nuevos embellecedores de los faros antiniebla y los grupos ópticos traseros con LED y lentes interiores. En el interior, el cliente se encuentra con un acabado en plata brillante en los paneles decorativos y relojes "black-out" sumamente deportivos y refinados. También se encuentra disponible de serie una tapicería especial de piel en negro o marrón.



4. Funcionalidad, equipamiento y confort

Más intuitivo e inteligente

En el Mazda6 renovado, el turismo más grande y exclusivo de la gama europea de Mazda, se ha prestado especial interés a la comodidad de los pasajeros, con funciones fáciles de usar y un equipamiento de serie que normalmente sólo se encuentra en coches de mayor precio.

Espacioso y funcional

El Mazda6 versión renovada, igual que el modelo anterior, es espacioso y funcional. Cuenta con una gran cantidad de pequeños espacios de almacenamiento y una consola de suelo flexible situada entre los asientos delanteros que suma un nuevo compartimento portaobjetos cerca del asiento del conductor. El cenicero ha sido sustituido por una caja con espacio suficiente para guardar artículos pequeños, como tarjetas o el mando de acceso sin llave y encendido. Además, se ha instalado un novedoso soporte para gafas de sol* detrás del retrovisor interior. Se mantiene la flexibilidad Karakuri de los asientos traseros, que se pliegan automáticamente en dos secciones 60/40 al soltar un seguro situado en el maletero (5 puertas y Station Wagon). También se mantiene la cubierta de lona Karakuri, que sube y baja automáticamente al abrir el portón trasero del Station Wagon. Esta cubierta exclusiva despliega una red que separa el habitáculo del área del maletero y contribuye a impedir que entre aire frío/caliente al interior mientras se carga o descarga el equipaje. El maletero del Mazda6 ofrece una de las aperturas más grandes de su segmento (1066 mm en el Station Wagon) y uno de los espacios de carga más anchos (1146 mm). El volumen del maletero con todos los asientos en uso oscila entre 510 litros (5 puertas) y 519 litros (4 puertas, Station Wagon), con espacio suficiente para el equipaje de cinco adultos. Si es preciso, el 5 puertas y el Station Wagon pueden transportar aún más: con los asientos traseros plegados, el maletero del 5 puertas y el Station Wagon tiene 1879 mm y 1926 mm de longitud, respectivamente, y volúmenes de carga de 1751 y 1702 litros (del suelo al techo).



Interior confortable

Un habitáculo silencioso y confortable acoge a los pasajeros del Mazda6 versión renovada. Hereda los materiales de absorción acústica, los pilares A optimizados, la forma de los retrovisores y el perfecto ajuste de las puertas que reduce el ruido aerodinámico. También se conserva del modelo anterior la estructura central del suelo, acústicamente optimizada, junto con el salpicadero y los refuerzos del techo, ruedas más rígidas y amortiguadores dinámicos en los brazos superiores de la suspensión delantera y en los pivotes traseros para reducir el ruido de rodadura. En los motores diésel 2.2 l. se ha reducido la sonoridad que puede producirse durante los arranques en frío. Entre las medidas que se han adoptado para ello, se han revisado las presiones y el patrón y la sincronización de la inyección de combustible.

También se ha ajustado el control de la recirculación de gases de escape (EGR) y se han incorporado bujías incandescentes que facilitan la combustión.

Interfaz hombre-máquina más fácil de usar

Se ha introducido una interfaz hombre-máquina (HMI) evolucionada, ahora con controles más fáciles de utilizar. Los números que aparecen en el panel de instrumentos son más grandes. El indicador de temperatura ambiente ya no está en el cuadro de instrumentos sino en la pantalla central, donde el acompañante también puede consultarlo.

Los nuevos mandos del volante han sido revisados. Ahora, su manejo es más intuitivo y cada botón tiene una sola función. Con el nuevo botón Info, por ejemplo, el conductor puede llevar un control eficaz del consumo de combustible navegando rápidamente por el sistema de información del conductor (DIS) para obtener los siguientes datos:

- Consumo instantáneo de combustible
- Consumo medio de combustible
- Autonomía restante
- Velocidad media del vehículo

El sistema de teléfono* manos libres Bluetooth® del Mazda6 se ha perfeccionado para que resulte más práctico y fácil de usar. Ahora incluye una conexión de audio para reproducir de forma inalámbrica música de aparatos portátiles.



Cuatro acabados y un completo equipamiento de serie (gama en España)

El renovado Mazda6 está disponible en cuatro niveles de equipamiento*, con una dotación inicial ya muy completa.

Active:

- Climatizador bizona
- Lector de CD/MP3 con seis altavoces y conexión AUX
- Ordenador de abordo con alarma de velocidad
- Volante y pomo del cambio en piel
- Sensor de lluvia y luces
- Seis airbags
- Control de tracción
- Reposacabezas delanteros activos
- Faros antiniebla
- Volante con ajustes en inclinación y profundidad
- Reposabrazos central
- Control de crucero
- Elevalunas eléctricos delanteros y traseros
- Espejo retrovisor interior fotosensible
- Control de estabilidad (DSC)
- Asistencia a la frenada
- Llantas de aleación de 16 pulgadas

Style

- Llantas de aleación de 17 pulgadas
- Sistema de sonido con cargador de 6 CDs y MP3
- Espejos retrovisores exteriores de plegado eléctrico
- Conexión Bluetooth® para teléfono móvil manos libres y conexión de audio para reproducir música de forma inalámbrica desde aparatos portátiles
- Sistema de presión de los neumáticos
- Asistente de ayuda en pendientes (HHA)

Al equipamiento mencionado, el acabado Style+ añade:

- Asistente de cambio de carril (RVM)
- Sensores de aparcamiento delanteros y traseros
- Faros bixenón direccionables
- Sistema de Iluminación Frontal Adaptativo (AFS)
- Equipo de sonido Bose®



Sportive

- Pedales de aluminio
- Llantas de aleación de 18 pulgadas
- Cristales traseros tintados
- Alarma
- Sistema de acceso y arranque sin llave
- Alerón trasero
- Tapicería en piel
- Asientos delanteros con regulación eléctrica y memoria en el asiento del conductor
- Asientos delanteros calefactados

Opciones

- Pintura metalizada (disponible en todas las versiones)
- Pack Premium: techo eléctrico + sistema de navegación (opcional en Sportive 2.5 l. gasolina y 2.2 l. diésel con motor 163 CV. De serie en Sportive 2.2 l. diésel de 180 CV).

Equipo de sonido Bose®

Para potenciar aún más la experiencia de conducción del nuevo Mazda6, el vehículo puede incorporar un equipo de sonido Bose® de ocho altavoces, optimizado para el habitáculo del Mazda6, para que la música suene con la intensidad y emoción de un espectáculo en directo (de serie a partir del acabado Style+). El sistema también se asegura de que el ruido de fondo no interfiera con el placer de escuchar la música. La tecnología de compensación de ruido AudioPilot®2 supervisa y ajusta automáticamente la música para compensar los efectos del sonido exterior no deseado.

8 high-performance speakers

- 1 Altavoz de frecuencias medias y altas de 8 cm de diámetro situado en el salpicadero
- 2 Dos tweeters de 4 cm situados en el panel interior del espejo retrovisor
- 3 Dos altavoces de 16,5 cm de frecuencias bajas y medias en las puertas delanteras
- 4 Dos altavoces de 13 cm de frecuencias bajas y medias en las puertas traseras
- 5 Un woofer Richbass® de 13 cm que se localiza en un compartimento de 10 l. situado en el hueco de la rueda de emergencia (5 puertas/Station wagon)
- 6 Un amplificador digital situado bajo el asiento del conductor
- 7 Un micrófono AudioPilot 2 ubicado en el Salpicadero

*En el modelo de 4 puertas el compartimento para el altavoz de frecuencias bajas se ha sustituido por un Nd woofer de 23 cm situado en la bandeja trasera.



5. Dinámica de conducción

Mayor calidad de conducción y marcha

La extraordinaria combinación de motores dinámicos y refinados, la sensación de fusión con el vehículo y la calidad de marcha hacen del Mazda6 una propuesta única en su segmento. Tomando esto como punto de partida, los ingenieros de chasis hicieron varias modificaciones importantes en los sistemas de dirección y suspensión de la nueva versión para refinar aún más la calidad de conducción y de marcha del coche. La versión renovada se ha desarrollado siguiendo la estrategia de Mazda de aligerar peso en beneficio tanto de la dinámica como de la eficiencia de combustible.

Mayor estabilidad y menor vibración

La suspensión del Mazda6 renovado incorpora nuevos componentes que favorecen un comportamiento más estable, una respuesta excelente de la dirección y menores vibraciones. La suspensión delantera de doble trapecio sobreelevado monta nuevos casquillos de las barras estabilizadoras delanteras con una constante de rigidez más baja. De este modo, el volante transmite más información desde el primer momento y también se contribuye a mejorar la estabilidad. Por su parte, la suspensión trasera multibrazo tiene ahora nuevos silent blocks más rígidos que antes, lo que contribuye a que la zaga sea más estable en curva. Los ingenieros han rediseñado también el perfil asimétrico de los silent blocks de los brazos del eje trasero, de forma que ahora están orientados más hacia el interior, lo que incrementa la estabilidad trasera en la frenada y ayuda al subchasis trasero a resistir mejor las vibraciones.

Un confort de marcha superior

Con la incorporación de estos nuevos componentes en la suspensión, los ingenieros también han buscado aumentar el confort de marcha sin poner en compromiso el reconocido comportamiento del Mazda6.

Para ello, le han incorporado unos silent blocks con constante elástica más baja en los casquillos de montaje del subchasis delantero. Igualmente, han inclinado hacia adelante la cavidad de los casquillos de los brazos de arrastre traseros, han revisado los amortiguadores delanteros y traseros para reducir la aspereza de los impulsos verticales, así como los topes y los casquillos de la suspensión trasera.



Estos reajustes reducen la vibración vertical del habitáculo en la banda de frecuencia de 4 a 9 Hz y la vibración horizontal en la banda de 10 a 14 Hz, dando como resultado una marcha más suave y cómoda.

Dirección

El sistema de dirección eléctrica del Mazda6 versión renovada se ha recalibrado para que proporcione una mayor sensación de estabilidad.

Se han añadido nuevos muelles de disco a las fijaciones de montaje de la horquilla de la dirección y se ha revisado el software de control de la dirección asistida, lo que da como resultado una dirección más efectiva y predecible. A esto se añaden nuevos casquillos de montaje de la dirección con una menor constante de torsión que proporcionan una confianza óptima de la dirección y mejoran apreciablemente la estabilidad de marcha, especialmente cuando se viaja a velocidad de cruce por autopista.

Aerodinámica

El nuevo diseño del paragolpes delantero confiere al Mazda6 un aspecto fuertemente atlético. Además de la forma de herradura de los deflectores de los neumáticos delanteros, se han añadido nuevos deflectores planos y spoiler delantero más anchos y se han aumentado los deflectores de los neumáticos traseros. Todas estas modificaciones reducen las turbulencias en torno a las ruedas y los laterales del coche y contribuyen a mejorar la aerodinámica. Los coeficientes aerodinámicos de 0,27 para los 4 y 5 puertas y de 0,28 para el Station Wagon están entre los mejores del segmento CD.



6. Cadenas cinemáticas

Nuevo motor DISI gasolina de 2,0 litros y motores diésel más eficientes

Se introduce por primera vez un nuevo motor 2.0 l. DISI gasolina más eficiente, un refinado 2.2 l. turbodiésel disponible en tres potencias diferentes, con catalizador de nanotecnología simple en todos los motores de gasolina. Si sumamos a esto dos motores gasolina que se mantiene de la versión anterior, la gama de motores **estará a la altura de las necesidades de prácticamente cualquier cliente.**

Nuevo 2.0 l. DISI gasolina. Transmisión automática Activematic perfeccionada

En la nueva versión, Mazda sustituye el motor de gasolina de potencia intermedia del anterior modelo por un motor MZR DISI de gasolina de 2,0 litros más rápido, enérgico y eficiente. Este propulsor de gasolina de inyección directa entrega una potencia de 114 kW/155 CV a 6200 rpm y 193 Nm de par máximo a 4500 rpm. Inyecta gasolina pulverizada directamente en los cilindros; cuando la gasolina se vaporiza, hace descender la temperatura de combustión. Esto ayuda a eliminar el golpeteo –un problema común con los motores de gasolina de inyección directa– de forma tan eficaz que se puede emplear una alta relación de compresión, lo que proporciona potencia, poderosa aceleración y consumos ajustados.

Los clientes pueden elegir entre la precisa transmisión manual de seis velocidades de Mazda –con una mayor desmultiplicación para la tercera, cuarta y sexta marchas para aumentar la eficiencia de combustible a altas velocidades– o un nuevo cambio automático Activematic de cinco velocidades con función de cambio manual. La transmisión automática de cinco velocidades ha optimizado las características del convertidor de par para lograr una combinación óptima de aceleración y consumo ajustado. Esta cadena cinemática proporciona una conducción cómoda y deportiva, consumiendo sólo 7,6 litros a los 100 km (combinado) en las versiones de 4 y 5 puertas.

* Disponible en el acabado Style+



A pesar de producir 6 kW/8 CV y 9 Nm más de par que el anterior motor atmosférico de 2,0 litros, la nueva cadena cinemática DISI con transmisión manual consume sólo 6,9 litros de combustible a los 100 km. Su nuevo catalizador de nanotecnología simple está situado inmediatamente a continuación del colector de escape. Con ello se garantiza una rápida activación del catalizador, con la consiguiente reducción de las emisiones durante los arranques en frío. Con el motor DISI, los modelos de 4 y 5 puertas producen un 4,2% menos CO₂ que el motor anterior de gasolina de 2 litros y cumplen la normativa Euro V.

Cadenas cinemáticas diésel. Menor consumo de combustible y emisión de CO₂

Las tres versiones del potente y deportivo 2.2 l. turbodiésel de Mazda son más silenciosas en el arranque en frío gracias a la revisión del avance de la inyección de combustible, el control del EGR y de las bujías incandescentes que facilitan el proceso de combustión.

Para las versiones de alta y media potencia, los ingenieros han reducido el diámetro de salida del rotor de la turbina del turbocompresor de 41,5 mm a 36 mm, lo que minimiza la inercia de la turbina en un 24% e incrementa el par. Como resultado, la versión de alta potencia ofrece una aceleración considerablemente mejorada en la sexta marcha de 80 a 120 km/h. La versión de potencia media entrega ahora 10 Nm más de par donde es más necesario –en la banda de 1400 a 1600 rpm– produciendo una agradable sensación de aceleración desde bajo régimen.

La nueva versión diésel de acceso del Mazda6 ofrece una excelente combinación de potencia y bajo consumo. Para conseguirla, se incrementó el par reduciendo aún más el diámetro de salida del rotor de la turbina del turbocompresor (de 41,5 mm a 32 mm). Así, se rebajó la inercia de la turbina aproximadamente en un 51%. Además, se redujo el diámetro de salida del impulsor del compresor en sí de 57 mm a 47 mm para obtener un incremento del par de 30 Nm en la banda de 1400 a 2400 rpm.

Con esto se consigue una gran entrega de par a bajas y medias revoluciones, y una excelente respuesta del motor. Esta mecánica entrega 95 kW/129 CV de potencia a 3500 rpm y 340 Nm de par máximo, consumiendo sólo 5,2 litros de combustible a los 100 km.

Además de eficiente y económica, la versión de 129 CV es limpia. Produce bajas emisiones de CO₂ porque incorpora una combustión optimizada en la cabeza de los cilindros. Esto hace que la cámara de combustión propicie un uso más eficiente del aire de entrada y reduce el CO₂ aproximadamente en un 1,2% con respecto a la forma anterior del pistón.



Los ingenieros también elevaron la desmultiplicación de la transmisión para que, al combinarse con la rápida respuesta de este motor, mejorase la sensación de aceleración. Y eso, con unas emisiones de tan sólo 138 g/km de CO₂ (4 y 5 puertas).

Los tres niveles de potencia de la renovada versión del Mazda6 cumplen la normativa Euro V y van equipadas con colectores y juntas de capacidad térmica reducida, lo que favorece un calentamiento más rápido del catalizador en el arranque en frío y menos emisiones totales de CO₂. También se han introducido ajustes más precisos en la recirculación de los gases de escape (EGR) y los sistemas de inyección de combustible, lo que reduce las emisiones de NO_x. Estas tecnologías están combinadas con un filtro de partículas diésel fabricado en un material cerámico de gran resistencia térmica e incluyen el catalizador diseñado por Mazda. Éste utiliza el oxígeno almacenado en el sustrato, además del oxígeno presente en los gases de escape, para mejorar la combustión de las partículas sólidas, lo que hace que la regeneración del filtro sea más rápida y más eficiente. También consigue un excelente nivel de emisiones, contribuye a la economía de combustible y reduce el número de regeneraciones sin sacrificar las prestaciones o el agrado de conducción.

Catalizador de nanotecnología simple para todos los motores de gasolina

La evolución ecológica de las cadenas cinemáticas de Mazda incluye la introducción de un exclusivo catalizador desarrollado por Mazda para sus motores de gasolina. Los catalizadores tradicionales incorporan metales preciosos que aceleran reacciones químicas en su superficie de purificación de los gases de escape. Dado que estos metales están adheridos al sustrato, con el tiempo tienden a acumularse en grandes partículas, lo que reduce su capacidad para purificar los gases de escape. Para compensar este problema, los catalizadores han usado tradicionalmente grandes cantidades de metales preciosos.

Mazda ha resuelto este problema al introducir con éxito por primera vez nanopartículas (< 5 nm) de metal precioso en el material de base del catalizador. Estas partículas se mantienen en posición durante largos periodos de exposición a las altas temperaturas de los gases de escape, conservando una superficie eficaz para la purificación de gases. La exclusiva nanotecnología simple de Mazda no sólo contribuye a la eficiencia del motor de gasolina sino que necesita aproximadamente un 72% menos de metales preciosos, con lo que se produce un ahorro de estos escasos recursos naturales y se limitan los costes de producción.

Motor 2.5 l. gasolina. Una exclusiva experiencia de conducción

El motor de gasolina más potente, de 2,5 litros, desarrolla 125 kW/170 CV de potencia a 6000 rpm y un par máximo de 226 Nm a 4000 rpm. Con un bloque de aluminio de gran rigidez, dos estabilizadoras, un volante de inercia de doble masa y flexible, este motor desarrolla su potencia de forma suave y refinada.



Esta motorización proporciona una experiencia de conducción auténticamente premium. Su tamaño compacto y su peso ligero, unidos a tecnologías de optimización del combustible como la sincronización secuencial de válvulas (S-VT) y su sistema de admisión variable (VIS) maximizan la potencia y el par en toda la gama de revoluciones, al tiempo que mantienen el consumo de combustible al mínimo. Las mejoras en la aerodinámica, la revisión de la desmultiplicación y el módulo de control de la cadena cinemática (PCM) han reducido ligeramente el consumo (0,1 litros menos a los 100 km), mientras que los reajustes del chasis le han hecho más estable a velocidad de crucero. Incorpora igualmente el nuevo catalizador de nanotecnología simple y cumple las normas de emisiones Euro V.

Motor 1.8 l. gasolina. Consumos aún más ajustados

El motor 1.8 l. gasolina con transmisión de cinco velocidades es una gran combinación de potencia y bajo consumo. Cuenta con un control electrónico de la aceleración que le proporciona una respuesta sobresaliente; sistema VIS, encargado de optimizar el efecto de carga del colector de admisión en función de la velocidad del motor, variando para ello la longitud de los conductos de admisión para conseguir una potencia óptima en todo el rango de revoluciones. Ofrece una potencia de 88 kW/120 CV a 5500 rpm y un par de 165 Nm a 4300 rpm, pero se han revisado las desmultiplicaciones para que consuma menos combustible que la mecánica actual (aproximadamente un 6% menos en el cinco puertas).



7. Seguridad

Seguridad activa mejorada

El Mazda6 recibió en 2009 cinco estrellas, la calificación más alta, en las nuevas pruebas de seguridad Euro NCAP, gracias a su amplio equipamiento de seguridad activa. La versión renovada hereda estas cualidades e incorpora nuevas tecnologías de seguridad activa que aportan aún más tranquilidad.

Seguridad pasiva

La nueva estructura de carrocería en triple H de la nueva versión del Mazda6 está hecha de acero de alta resistencia con refuerzos prácticamente en todas las partes de la carrocería. Dispersa muy eficazmente la energía de impacto lejos del habitáculo y el sistema de combustible. En el interior, el equipamiento de seguridad de serie incluye reposacabezas delanteros activos, seis airbags, pedales de freno y embrague colapsables, que no invaden el habitáculo en caso de impacto frontal, guarnecido de los pilares y de los paneles laterales del techo con capacidad de absorción de impactos y anclajes ISOFIX y Top Tethers para sillas infantiles en las plazas exteriores traseras.

Protección para los peatones

El Mazda6 versión renovada cuenta con un espacio entre el capó y el motor encargado de absorber energía, y estructuras de absorción de impactos en la parrilla superior del capó y las aletas, con el fin de reducir las posibilidades de causar lesiones graves en la cabeza en caso de atropello. También emplea espuma de absorción de energía en la parte frontal del paragolpes delantero y refuerzos de plástico en la parte inferior, lo que contribuye a reducir la gravedad de posibles lesiones en las piernas.

Seguridad activa. Nuevas tecnologías para la seguridad en carretera

La seguridad activa del Mazda6 renovado está basada en la del modelo anterior. Incorpora grandes discos de freno delanteros de 299 mm con pinzas de un solo pistón de 57 mm y discos traseros de 280 mm con pinzas monopistón de 34,9 mm de diámetro. Los frenos de disco forman



la base de un sistema de frenos con ABS en las cuatro ruedas, distribución electrónica de la frenada, asistencia a la frenada, control de tracción (TCS) y DSC, todo ello de serie.

El Mazda6 dispone, asimismo, de un sistema de control de la presión de los neumáticos (de serie en todas las versiones excepto Active) y un sistema de sensores de aparcamiento (de serie a partir del acabado Style+). También se incluye el sistema de asistencia al cambio de carril.

Este sistema emplea dos módulos de radar de gran angular que 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 por detrás y advierte de su presencia al conductor antes de que éste efectúe cambios de carril peligrosos. También detecta vehículos en el ángulo muerto del vehículo y es eficaz incluso con mal tiempo. Las dos unidades de radar están orientadas hacia el exterior del vehículo con respecto a la línea central, para cubrir los carriles izquierdo y derecho por detrás del coche hasta una distancia de unos 50 m. Estas unidades de radar emiten microondas que se reflejan en un vehículo que vaya detrás –incluyendo pequeños vehículos, como motocicletas– y son recuperadas por las unidades de radar del paragolpes.

La versión renovada añade además estos cuatro nuevos sistemas de seguridad activa que aportan aún más tranquilidad.

Nuevo Sistema de Iluminación Frontal Adaptativo (AFS) + Faros delanteros bixenón

La versión renovada del Mazda6 se ofrece con un nuevo AFS pivotante que proporciona una visión nocturna aún mejor (de serie en los acabados Style+ y Sportive). El sistema utiliza la información sobre la dirección y la velocidad del coche para iluminar mejor las curvas. Para ello, hace pivotar el faro izquierdo o derecho, dependiendo de la dirección del giro, hasta 15° para iluminar la parte de la carretera que el coche alcanzará tres segundos más tarde. Funciona tanto con las luces de xenón largas como con las cortas.

Nueva Asistente de ayuda en pendientes (HHA)

Arrancar en pendiente es fácil con el nuevo sistema HHA del Mazda6 (de serie en todas las versiones excepto Active). Cuando el conductor se detiene en una cuesta, el sistema calcula automáticamente el gradiente usando el sensor de aceleración de la unidad de airbag. Si la pendiente es de 2° o superior, mantiene aplicados los frenos cuando el conductor levanta el pie del pedal, para evitar que el coche caiga hacia abajo. Cuando el conductor levanta el pie del pedal del freno y pisa de nuevo el acelerador, la función de control de frenada del sistema DSC

mantiene el coche en el sitio hasta que se dispone de suficiente par motor para que el coche arranque en pendiente con seguridad.



Señal de parada de emergencia (ESS)

Si el conductor tiene que frenar súbitamente en una situación de emergencia, el Mazda6 envía

inmediatamente una señal a los coches que le siguen que va más allá de la simple luz de freno. Si el conductor circula a más de 50 km/h y decelera un mínimo de 0,7 G, los intermitentes parpadean rápidamente para alertar a los coches que van detrás. Una vez que la velocidad del coche desciende a 10 km/h o se detiene por completo, los intermitentes continúan funcionando pero más lentamente (su ritmo normal) para evitar un impacto trasero al estar detenido. Los intermitentes se apagan automáticamente al levantar el pie del freno.

Intermitentes inteligentes para indicar un cambio de carril

La función de intermitentes inteligentes se introduce por primera vez en el Mazda6 y permite al conductor señalar un cambio de carril simplemente accionando ligeramente la palanca de intermitentes una vez: éstos parpadean entonces tres veces en el lado indicado.

www.micoche.com