MAZDA3



**Índice**

[1| INTRODUCCIÓN 3](#_Toc66791123)

[2| EL MAZDA3, DE UN VISTAZO 4](#_Toc66791124)

[3| DISEÑO 8](#_Toc66791125)

[4| FUNCIONALIDAD Y MAZDA CONNECT 13](#_Toc66791126)

[5| COMPORTAMIENTO DINÁMICO 20](#_Toc66791127)

[6| SEGURIDAD 28](#_Toc66791128)

[7| ESPECIFICACIONES TÉCNICAS 34](#_Toc66791129)

[8| CONTACTOS MAZDA MOTOR EUROPE 41](#_Toc66791130)

1. INTRODUCCIÓN

**UNA NUEVA ERA DE MAZDA**

El Mazda3, lanzado originalmente en 2003, es el primero de una nueva generación de modelos de la marca. El Mazda3 es uno de los modelos fundamentales de la gama y, desde siempre, ha incorporado los últimos avances en ingeniería y fabricación de Mazda. Además, es un modelo muy importante para la actividad de las plantas de producción a escala internacional. Desde su introducción se han vendido más de 6 millones de unidades en todo el mundo, de las cuales más de un millón han tenido como destino el mercado europeo.

Mazda busca crear un vínculo a largo plazo con sus clientes basado en una profunda conexión emocional. Para Mazda, un coche no debe ser solo un medio de locomoción. Debe existir una sensación de fusión entre el coche y el conductor en la que cualquier interacción resulte natural e intuitiva. Este planteamiento centrado en el ser humano ha encontrado su máxima expresión en el Mazda3. La misión que asumió Kota Beppu, Director de programa, fue crear “un objeto universal de deseo”.

En el Mazda3, todo está ingeniosamente diseñado para producir emoción y alegría en el conductor, en toda clase de circunstancias. La evolución del lenguaje de diseño Kodo que ha adoptado el Mazda3 hunde sus raíces en la esencia de la estética japonesa y se libera de todo lo superfluo. El coche emana serenidad, confort y lujo tanto en su diseño exterior como en el interior.

Además, es el primer modelo comercial que cuenta con algunas de las tecnologías con las que se materializará esa visión a largo plazo “Zoom-Zoom sostenible 2030” de Mazda. Esta estrategia tiene en cuenta las emisiones de carbono desde la extracción al consumo y busca ofrecer una sostenibilidad ambiental real, sin renunciar a unas prestaciones de conducción sobresalientes. La introducción del revolucionario motor de gasolina e-Skyactiv X de Mazda es un paso importante en esa dirección. El Mazda3 es el primer modelo de producción en el que se utiliza este motor.

Mazda ha desarrollado una nueva generación de tecnologías estructurales del vehículo centradas en el ser humano y basadas en estudios exhaustivos del comportamiento de las personas. Mazda las denomina Skyactiv-Vehicle Architecture y hacen la conducción más natural y menos estresante para todos. Conducir un automóvil exige tomar decisiones en fracciones de segundo y ejecutar acciones en línea con lo que ocurre a nuestro alrededor. Adicionalmente, el Mazda3 incorpora sofisticadas tecnologías de seguridad y elecciones de ergonomía pensadas para que todos los ocupantes disfruten de niveles de seguridad y confort nunca vistos. Con este coche, cualquiera puede sentir esa emoción al volante tan exclusiva de Mazda.

1. EL MAZDA3, DE UN VISTAZO

## DISEÑO

* El Mazda3 ha adoptado una interpretación más evolucionada del lenguaje de diseño Kodo, inspirada en la esencia de la estética japonesa.
* El 5 puertas, deportivo y emocional, y el elegante y sofisticado Sedán ejemplifican dos personalidades muy diferenciadas.
* La estética “menos es más” del lenguaje de diseño de Mazda resulta evidente en el nuevo diseño de los grupos ópticos.
* Los sorprendentes paneles laterales de la carrocería son un ejemplo del dominio japonés de los acabados artesanales. Su apariencia dinámica varía según la forma en que la luz incida sobre la superficie, con un movimiento fluido constante.
* El diseño de la sección delantera, rebajado hasta el suelo, y el menor espacio entre los pasos de rueda y los neumáticos acentúan las sorprendentes proporciones del Mazda3.
* Color de carrocería Polymetal Grey, disponible en exclusiva para el 5 puertas.
* El nuevo diseño del puesto de conducción llama la atención por su perfecta simetría, funcionalidad y confort, a la altura de una conducción espontánea y emocionante.
* Entre los nuevos materiales destaca una textura que reproduce fielmente el tacto de la piel y una tecnología de moldeo en dos capas que transmite calidad y diseño artístico.
* Se encuentra disponible una tapicería de piel blanca para el Sedán, mientras que para el 5 puertas se ha desarrollado específicamente una tapicería de piel de color burdeos.[[1]](#footnote-1)1

## FUNCIONALIDAD Y MAZDA CONNECT

* Las novedades en el puesto de conducción y el diseño de los asientos favorecen una postura de conducción más natural y relajada para conductores de cualquier complexión y estatura.
* Se ha revisado el diseño de la consola del suelo, ahora más despejada, para ofrecer mayor comodidad y un acceso más sencillo a sus elementos.
* La palanca de cambios es ahora más confortable.
* El rango de ajuste telescópico del volante se ha ampliado hasta 70 mm.
* También se ha revisado el diseño del pilar A y se ha mejorado la funcionalidad del limpiaparabrisas y la capacidad del conductor para calcular las distancias y la velocidad. Todas estas medidas contribuyen a una mayor visibilidad y mejoran la seguridad general.
* Una pantalla TFT de 7 pulgadas maximiza la facilidad de lectura y el reconocimiento inmediato.
* La pantalla central, de 8,8 pulgadas, ofrece una vista a pantalla partida y es más fácil de manejar.
* Se ha unificado y simplificado el funcionamiento y el aspecto de las pantallas, el mando HMI, los avisos y los controles.
* El sistema Mazda Connect ha evolucionado: ahora ofrece reconocimiento de voz, un sistema de navegación actualizado y un manual digital del propietario que proporciona acceso rápido a información de interés.
* Nueva distribución del sistema de sonido: los altavoces de graves de 3 L se han desplazado a los lados de la rejilla del parabrisas, mejorando notablemente el aislamiento sonoro.
* El sistema de sonido Bose® de 12 altavoces[[2]](#footnote-2) ofrece una calidad de audio sin precedentes.

## COMPORTAMIENTO DINÁMICO

* El Mazda3 es el primer modelo de producción que monta el innovador motor e-Skyactiv X de Mazda, una unidad de combustión con tecnología de encendido por compresión controlado por chispa. El motor e-Skyactiv X desarrolla 186 CV a 6.000 rpm y un par máximo de 240 Nm a 4.000 rpm. Ofrece un consumo de combustible WLTP combinado de 6,5-5,0 l/100 km y unas emisiones de CO2 WLTP combinadas de 146-114 g/km.[[3]](#footnote-3)
* El motor de combustión 2.0 l. e-Skyactiv G se encuentra disponible en 122 CV. Su consumo medio de combustible es de 6,1-5,4 l/100 km y sus emisiones de CO2 de 140-123 g/km. Para mejorar las cifras de consumo, un sistema de desactivación de cilindros alterna entre funcionamiento con dos y cuatro cilindros.[[4]](#footnote-4)
* Tanto el motor e-Skyactiv X como el e-Skyactiv G han adoptado de serie el sistema Mazda M Hybrid, consistente en una batería de ion litio de 24 V y 600 kJ, más un convertidor DC/DC.
* El sistema G-Vectoring Control Plus (GVC Plus) modula los frenos para mejorar el comportamiento y el agarre del vehículo.
* La nueva generación de tecnología de tracción total i-Activ de Mazda ofrece un gran agarre, agilidad y aumenta la conﬁanza del conductor con un bajo consumo.[[5]](#footnote-5)
* Las tecnologías Skyactiv-Vehicle Architecture de Mazda se apoyan en estudios del comportamiento humano para maximizar el confort de marcha.
* Nuevas estructuras anulares multidireccionales incrementan la rigidez de la carrocería y reducen el retardo en la transmisión de energía.
* Se ha revisado la geometría de la suspensión de modo que las irregularidades de la carretera se perciban de forma más lineal.
* Ajustes en el pedal del freno para un mayor control y confort.
* El diseño revisado de los asientos proporciona un apoyo ideal a la pelvis y mantiene la curva natural en S de la columna vertebral.
* Se ha reducido la rumorosidad y el ruido de la carretera mediante una serie de ajustes estructurales.

## SEGURIDAD[[6]](#footnote-6)

* El Mazda3 cuenta con un amplio equipamiento avanzado de seguridad activa y pasiva.
* Un nuevo Detector de fatiga con cámara detecta signos de fatiga en el conductor.
* El nuevo Detector de tráﬁco delantero (FCTA) mejora la seguridad en los cruces.
* Un nuevo Asistente de tráﬁco y crucero (CTS) presta asistencia al manejo del acelerador, el pedal del freno y el volante.
* El Asistente de velocidad inteligente (ISA) evita sobrepasar los límites de velocidad de forma no intencionada.
* Un nuevo Monitor de visión 360° ofrece una visión integral del entorno inmediato del coche.
* Faros Smart Full LED adaptativos mejorados: mayor visibilidad en distintas condiciones de conducción.
* El mayor uso hasta la fecha de acero de resistencia ultraalta contribuye a una carrocería más ligera y notablemente más sólida.
* Los asientos delanteros están diseñados para mitigar los traumatismos cervicales en caso de accidente.
* En caso de colisión, los ocupantes cuentan con la protección adicional del nuevo airbag de rodilla, más un diseño revisado de los cinturones de seguridad.
* La novedosa estructura del capó mejora la absorción de la energía y reduce las lesiones que pueden llegar a sufrir los peatones.

1. DISEÑO

**Belleza de líneas sencillas y atractivo sofisticado**

El diseño Kodo – Alma del movimiento de Mazda ha sido una potente herramienta que ha contribuido a reforzar el valor global de la marca, desde que se presentó el concept Mazda Shinari en 2010. Ahora, Mazda trata el automóvil como un obra de arte, en lo que supone ir un paso más allá en su visión de Kodo. El resultado es un nuevo nivel de sofisticación y elegancia inspirado en los conceptos básicos de la estética japonesa.

Los primeros coches en los que tomó cuerpo este nuevo lenguaje de diseño artístico fueron el concept Mazda RX-Vision, que se exhibió en el Salón del Automóvil de Tokio de 2015, y el Mazda Vision Coupe, otro concept que pudo verse en la edición de 2017. Esta evolución cosechó varios premios de diseño internacionales en 2018: el Vision Coupe fue proclamado Concept Car del Año en el Salón del Automóvil de Ginebra y también fue nombrado *Most Beautiful Concept Car of the Year* con motivo del Festival Automobile International de París. Ahora, el Mazda3 es el primer modelo de producción que ha adoptado esta visión más evolucionada del diseño Kodo.

## DISEÑO EXTERIOR

**Dos personalidades diferenciadas**

El diseño exterior tanto del 5 puertas como del Sedán utiliza una serie de elementos muy depurados para crear un estilo elegante con sensaciones naturales y dinámicas. El equipo de desarrollo miró con nuevos ojos los valores respectivos y se puso manos a la obra para maximizar el atractivo específico de cada versión. El 5 puertas tiene un aspecto poderoso y seductor, que promete experiencias emocionantes. En contrate, la belleza limpia, elegante y sofisticada del Sedán transmite sensaciones de evolución y refinamiento. El resultado son dos versiones de carrocería con personalidades tan diferenciadas que casi parecen dos modelos distintos.

### CONCEPTO DE DISEÑO DEL 5 PUERTAS: CONDENSADO Y EMOCIONAL

La limpieza de líneas y las proporciones del compacto deportivo transmiten sensaciones de expectación y energía que le dotan de un fuerte atractivo emocional. Los robustos pilares C contribuyen a un diseño de la sección trasera muy especial, en el que el habitáculo y la carrocería parecen formar un único cuerpo. Para conseguir este aspecto tan característico, Mazda ha eliminado todas las líneas de carácter y lo ha basado todo en el uso de paneles de carrocería estéticamente curvados, que reflejan el entorno circundante. Por delante, el tono metalizado oscuro y la atrevida parrilla en forma de ala lo distinguen claramente de la versión Sedán.

### CONCEPTO DE DISEÑO DEL SEDÁN: ELEGANTE Y SOFISTICADO

Mientras tanto, el diseño del Sedán tiene un estilo más tradicional, en el que el capó, el habitáculo y el maletero forman tres volúmenes claramente diferenciados. No obstante, en el Mazda3 estos elementos se elevan a nuevas cotas estéticas. La fluidez y continuidad de las superficies desde la sección delantera a la trasera busca la belleza sencilla y crea una silueta llena de elegancia. Todos los elementos de los cuerpos delantero y trasero adoptan una distribución horizontal que acentúa la sensación de una planta ancha y de baja altura. El contorno cromado de la parrilla es una clara manifestación de calidad. El resultado combinado es una expresión de elegancia más refinada y evolucionada.

### COMPROMISO CON EL TRABAJO ARTESANO

En el Mazda3, los departamentos de diseño, ingeniería y producción de Mazda han colaborado estrechamente para dar vida a toda la belleza del diseño Kodo. Uno de los resultados más llamativos de este esfuerzo de crear acabados artesanos es la especial superficie de los paneles laterales de la carrocería. Dependiendo del ángulo de visión y del modo en que la luz incide sobre la superficie, se crean suaves transiciones en los reflejos de los paneles. Por otro lado, el Mazda3 tiene un novedoso diseño de la sección delantera, más rebajado hasta el suelo, que aporta ﬂuidez y belleza a las proporciones del coche. Ha sido posible integrando las funciones de varios elementos del frente del vehículo, lo cual ha permitido maximizar la eficiencia del espacio. Adicionalmente, a la altura de los pasos de rueda, los bordes de los paneles se pliegan sobre sí mismos, llevando los neumáticos hacia el exterior. El menor espacio existente entre los neumáticos y los pasos de rueda potencia la elegancia de este coche.

### LUCES CON DISEÑO DINÁMICO

En el Mazda3 se ha revisado el diseño de las luces, eliminando todos los elementos innecesarios hasta dejar solo lo esencial. El diseño redondeado resultante transmite profundidad y un dinamismo único de Mazda. Los faros del Mazda3 siguen un patrón sencillo, con una luz circular en el centro y acentos de iluminación en la sección lateral. Los grupos ópticos traseros cuentan con cuatro luces redondas. La iluminación sigue una gradación que crea el efecto de proyectar la luz hacia adelante.[[7]](#footnote-7)1 Además, el diseño tridimensional de las lentes exteriores del 5 puertas confiere solidez visual, mientras que las luces del Sedán se encuentran más próximas entre sí para transmitir una mayor sensación de elegancia.

### GAMA DE COLORES

El tono Polymetal Grey, de nueva creación, es exclusivo de la versión de 5 puertas. Este color combina partículas brillantes de aluminio con un pigmento opaco, y fusiona la dureza del metal con la suavidad lustrosa característica del plástico. La tonalidad del color cambia dependiendo de la luz incidente y acentúa la belleza formal del 5 puertas. La paleta de colores también incluye dos tonos tan emblemáticos de Mazda como son el Soul Red Crystal y el Machine Gray, y se completa con los colores Titanium Flash, Deep Crystal Blue, Snowﬂake White Pearl, Arctic White, Sonic Silver y Jet Black. En total, nueve opciones para la versión de 5 puertas y ocho para la variante Sedán.

## DISEÑO INTERIOR

**Más confort y elegancia con menos elementos**

Como no podía ser de otra manera, el interior del Mazda3 sigue el ideal minimalista de esta versión más evolucionada del diseño Kodo en el que “menos es más”. Se ha buscado la máxima sencillez en todos los elementos que quedan fuera del puesto del conductor, con el fin de dar un protagonismo añadido a la zona de conducción. Para mejorar la conexión entre el coche y el conductor, todos los elementos del puesto de conducción están organizados con una simetría horizontal perfecta, centrada en el conductor. La ﬁlosofía centrada en el ser humano transversal a todo el diseño de Mazda busca que todos los elementos del vehículo aporten comodidad al conductor.

### UN PUESTO DE CONDUCCIÓN CON UN DISEÑO MÁS SENCILLO Y ATRACTIVO

El puesto de conducción del Mazda3 utiliza una distribución simétrica y una orientación horizontal, con las que busca un diseño más sencillo, de gran belleza, coherente con la ﬁlosofía de que “menos es más”. Se han suprimido todos los elementos innecesarios, hasta alcanzar unos niveles de calidad y confort ordenado nunca vistos hasta ahora. El volante, el panel con tres relojes y las salidas de ventilación introducen una simetría perfecta en la cabina del conductor. Asimismo, el diseño del puesto de conducción pone un mayor énfasis en el concepto del “punto de fuga”, ya utilizado en el anterior Mazda3. El radio del volante situado en la posición de las seis en punto es más estrecho y vertical. Los indicadores izquierdo y derecho del panel de instrumentos forman un ángulo hacia el interior, para mirar directamente al conductor. La pantalla central también forma un ángulo hacia el conductor y su marco cuadrado está orientado hacia el punto de fuga. Este planteamiento del diseño hace énfasis en un eje articulado en torno al conductor que recorre la zona de conducción de adelante atrás. Pero, además, hay un segundo eje horizontal que organiza el espacio y que se extiende desde el panel de instrumentos hasta las molduras de ambas puertas.



### NUEVOS MATERIALES PARA UNA MAYOR RIQUEZA EXPRESIVA

En los materiales de nuevo desarrollo del Mazda3 resulta evidente el dominio de los acabados artesanales y la delicadeza del diseño japonés. El salpicadero, por ejemplo, es de un material que recrea muy bien la piel genuina y que tiene una textura hecha en exclusiva para Mazda. Para reproducir la variedad de patrones que se encuentran en la piel auténtica, Mazda ha introducido arrugas con diferentes formas y profundidades, que imitan las marcas naturales del cuero. De este modo se ha obtenido un nuevo grano que aporta al interior una expresión más rica y auténtica. El panel de la palanca de cambios también es de nuevo diseño y se beneﬁcia de una tecnología de moldeo en dos capas. Tiene una primera capa de color negro, grabada por láser, que se cubre con una segunda capa transparente. Cuando la luz incide en el panel, atraviesa la capa transparente y se refleja, dispersándose, en la capa grabada inferior. El acabado resulta más brillante y tiene una transparencia más profunda, que acentúa el carácter deportivo y elegante del Mazda3.

### PALETA DE COLORES DEL INTERIOR

El interior de las versiones Sedán y 5 puertas se presenta en tapicerías de cuero negro o tela negra. Existe también una tapicería de piel blanca como opción exclusiva para el Sedán.[[8]](#footnote-8)1 Igualmente, se ha desarrollado una tapicería de piel de color rojo burdeos como opción exclusiva para el 5 puertas.1 Los diseñadores de Mazda han añadido un toque de azul al color ﬁnal, para obtener un tono de rojo un punto más fresco, que se adapta a la perfección al atractivo seductor del 5 puertas y le conﬁere un aspecto más profundo y expresivo. La piel del interior en burdeos tiene un tratamiento especial que le proporciona un acabado más brillante.

### NUEVAS LLANTAS DISPONIBLES[[9]](#footnote-9)2

Tanto la carrocería 5 puertas como la Sedán cuentan con llantas de aleación de 16” en color silver metallic. En el caso del Sedán, las llantas de 18” están disponibles en tono silver metallic o bright silver. 1 En el 5 puertas se pueden montar en color grey metallic o black metallic.

1. FUNCIONALIDAD Y MAZDA CONNECT

**El conductor y su coche, en perfecta armonía**

El planteamiento centrado en el ser humano que Mazda aplica al desarrollo de sus vehículos tiene la ﬁnalidad de crear coches que ofrezcan una experiencia de conducción cómoda y placentera. La filosofía *Jinba Ittai* busca una conexión absolutamente natural e intuitiva entre el coche y el conductor. Para hacer realidad esa unión perfecta, Mazda ha realizado estudios exhaustivos del modo en que las personas nos movemos de manera natural y de lo que nos produce estrés mientras conducimos. Las conclusiones de estos estudios han hecho posible que el Mazda3 saque a relucir las habilidades innatas del ser humano, evitando a la vez cualquier tensión física o mental.

Con esta visión en mente, Mazda ha diseñado minuciosamente un habitáculo y un puesto de conducción que facilitan el manejo y reducen el ruido visual causante de distracciones. Por ejemplo, los indicadores de la consola central tienen una iluminación más intensa que otros mandos y controles, con el ﬁn de dar una apariencia más uniﬁcada al habitáculo por la noche. Mazda también ha aplicado las tecnologías y conocimientos más avanzados al diseño de la posición de conducción, la visibilidad, la interfaz hombre-máquina (HMI), el sistema Mazda Connect y la calidad del equipo de sonido. Todo para que el tiempo que pasamos en el coche sea lo más cómodo y agradable posible.

## DISEÑO DEL HABITÁCULO: ADAPTACIÓN PERFECTA

Una postura de conducción natural y relajada ayuda a minimizar la carga sobre los músculos del conductor cuando maneja el vehículo. Y eso, a su vez, retrasa la aparición de la fatiga. Por este motivo, los ingenieros de desarrollo de Mazda han elegido un diseño de los asientos que sujeta la pelvis con ﬁrmeza. Igualmente, han introducido ajustes en la disposición de los pedales y el volante del Mazda3, que ayudan al conductor a mantener una postura natural.

### ORGANIZACIÓN DE LA CONSOLA DEL SUELO

Mazda ha hecho importantes adaptaciones en la consola central para evitar que el acceso a cualquiera de los elementos resulte incómodo. Los diseñadores han desplazado hacia adelante la posición de la palanca de cambios y del mando HMI, de manera que el brazo pueda adoptar un ángulo más natural. Ahora, el reposabrazos es casi el doble de largo que antes. Así, al conductor le resulta más sencillo y relajado manejar el mando HMI. Otro elemento que contribuye al confort es la altura del reposabrazos central, que es idéntica a los de las puertas. Los posavasos se han reubicado frente al selector de marchas, dentro del campo de visión del conductor, para que este pueda alcanzar cómodamente su bebida sin apartar la vista de la carretera.

### MANEJO DEL CAMBIO

La palanca de cambios se ha desplazado hacia adelante y se ha situado en una posición más elevada, tanto en las versiones con cambio automático como manual. En esa nueva posición, al conductor le resulta más cómodo mover la mano del volante a la palanca. Los cambios de marcha son limpios y fluidos. La palanca de cambios de los modelos con transmisión manual tiene la parte superior y los laterales más aplanados, para guiar mejor las marchas.

### AJUSTE DE LA POSICIÓN DEL CONDUCTOR

La columna de la dirección tiene 10 mm adicionales de ajuste por cada uno de los lados. El intervalo de regulación tiene en total 70 mm y permite adaptar con mayor precisión la posición de conducción. En el Mazda3 también se ha revisado el sistema de elevación del asiento. El conductor puede ajustar el asiento con mayor precisión hasta encontrar su postura de conducción óptima, con un campo de visión ideal. De forma complementaria, el ajuste de inclinación de la banqueta de los asientos delanteros es ahora parte del equipamiento de serie. De este modo, se evita que el ángulo del asiento deje sin apoyo los muslos del ocupante sobre la banqueta o que reciban una presión excesiva. Como consecuencia, el asiento ofrece un apoyo más firme que mantiene la pelvis en una posición más vertical.

## VISIBILIDAD MEJORADA

Se ha modificado la forma del pilar A. Asimismo, ha mejorado la funcionalidad del limpiaparabrisas y la capacidad del conductor para calcular las distancias y la velocidad. Todo ello ayuda al conductor a mantener un postura de conducción correcta, con una visión clara y continua de lo que ocurre por delante y alrededor del coche.

### LOS AJUSTES EN EL DISEÑO DEL PILAR A REDUCEN LOS ÁNGULOS MUERTOS

Los ingenieros de Mazda han modiﬁcado la anchura y la forma del pilar A con el ﬁn de reducir los obstáculos a la visión. El equipo de desarrollo calculó exactamente cuál es el grado óptimo de movimiento del cuello y los ojos del conductor. A partir de esa información, diseñaron minuciosamente la forma del pilar hasta el último detalle para que ofrezca un campo de visión natural. El nuevo diseño reduce sensiblemente los ángulos muertos por delante del coche y mantiene en todo momento una postura natural del conductor.

### EVOLUCIÓN DE LA FUNCIONALIDAD DE LOS LIMPIAPARABRISAS

Los limpiaparabrisas ajustan constantemente su ángulo de funcionamiento en pequeños incrementos, con el objetivo de ofrecer en todo momento el mayor campo de visión posible. Llegan a limpiar casi hasta el borde del parabrisas y garantizan una buena visibilidad en las proximidades del pilar A del lado del conductor, sea cual sea la velocidad del vehículo. Los limpiaparabrisas quedan ocultos bajo el capó, con el fin de no obstruir el campo de visión por la parte baja del vehículo. Crean una película de agua fina y uniforme que redunda en una mejor visibilidad. Las boquillas del lavaparabrisas están integradas en los brazos del limpiaparabrisas. De esta forma, el líquido se elimina inmediatamente en cuanto se aplica. Esta funcionalidad evolucionada proporciona al conductor un campo de visión más despejado cuando se circula con lluvia.

### MEJORAS EN EL CÁLCULO DE DISTANCIAS Y VELOCIDADES

El diseño del puesto de conducción del Mazda3 tiene en cuenta la capacidad inconsciente de las personas para reconocer ejes espaciales y para calcular distancias y velocidades cuando estamos en movimiento. Por ejemplo, la línea de la cintura que recorre la sección superior de las molduras de las puertas y las líneas de la consola del suelo prácticamente coinciden con la trayectoria de las marcas de la carretera. Las líneas de la visera del cuadro de instrumentos se extienden hacia adelante en dirección al punto en el que convergen las marcas viales. Todos estos ejes potencian la conciencia espacial de los conductores. En conjunto, este diseño ayuda al conductor a calcular mejor las distancias y velocidades, y contribuye a que la conducción del Mazda3 resulte más sencilla

## UNA INTERFAZ HOMBRE-MÁQUINA INTUITIVA

La última versión de la interfaz hombre-máquina (HMI) de Mazda ayuda a los conductores a controlar el coche mediante acciones intuitivas. Al mismo tiempo, reduce las diﬁcultades de manejo que pueden ser fuentes de distracción. Todos los aspectos de la información que transmiten los indicadores se han diseñado meticulosamente pensando en la simplicidad.

### PANEL DE INSTRUMENTOS CON PANTALLA TFT DE 7 PULGADAS

La pantalla TFT de 7 pulgadas situada en el centro del cuadro de instrumentos presenta información clara y sencilla, reconocible al instante. Está alineada con la pantalla Head Up Display, cuya misión consiste en concentrar información crítica para la conducción segura en una zona superior central, donde el conductor pueda verla al instante. Las indicaciones y avisos escritos también se muestran en un lugar central, con el fin de ayudar al conductor a detectar rápidamente cualquier irregularidad. El cambio a un panel LCD elimina la necesidad de mostrar al mismo tiempo la velocidad en km/h y millas por hora, lo que hace que la pantalla quede más despejada. El aspecto resulta más atractivo y, sobre todo, ofrece mayor facilidad de lectura.

### PANTALLA CENTRAL DE 8,8 PULGADAS

El Mazda3 dispone de una nueva pantalla central de 8,8 pulgadas con posibilidad de vista a pantalla doble. Mientras el usuario se desplaza por el menú de la parte izquierda de la pantalla, la parte derecha muestra una vista ilustrativa que ayuda a entender de manera intuitiva las opciones disponibles. Igualmente, la información sobre navegación y audio se puede presentar agrupada, para utilizar más cómodamente la funcionalidad de comunicación y entretenimiento.

### ASPECTO Y TACTO UNIFICADOS Y OPTIMIZADOS

**Pantallas y mando HMI**

La pantalla Head Up Display, los indicadores y la pantalla central se han rediseñado con el ﬁn de presentar la información de manera más sencilla. La fuente de letra se ha uniﬁcado y ahora tiene un aspecto más agradable y coherente. La lógica de manejo del mando HMI también se ha unificado para que resulte más intuitiva. Ahora, la secuencia es “girar para moverse, presionar para seleccionar”.

**Avisos**

En el Mazda3, la función de las alertas sonoras y los avisos se ha separado claramente, con el objetivo de transmitir la información importante de forma sencilla y precisa en cualquier situación. Por un lado, se utilizan sonidos para llamar la atención del conductor o para graduar el nivel de urgencia; por otro, las pantallas describen la situación y el modo de resolver el problema. Las pantallas de instrumentos utilizan un lenguaje sencillo y fácil de entender, y explican claramente al conductor lo que tiene que hacer para conducir con seguridad. Por otro lado y al mismo tiempo, la pantalla central ofrece explicaciones más detalladas sobre la gravedad de un problema dado y —sobre todo— cómo devolver el vehículo a su estado normal.

**Manejo de los mandos**

El manejo de los mandos y controles del Mazda3 se ha unificado, sobre la base de una serie de estudios de psicología cognitiva. En el diseño del vehículo se han tenido en cuenta hallazgos sobre cuáles son las características de los mandos que desencadenan reacciones positivas, cuando se pulsan, cuando se tira de ellos o cuando se hacen girar o se pulsan. Los mandos del volante combinan el uso de pulsadores y conmutadores, que optimizan la operatividad. Todos los mandos tienen la superﬁcie en relieve para que se puedan identiﬁcar al tacto al instante. El manejo de los mandos es más intuitivo que nunca, porque el conductor reconoce sin diﬁcultad el punto de división de un movimiento hacia arriba o hacia abajo.

## SISTEMA MAZDA CONNECT EVOLUCIONADO

El sistema Mazda Connect del Mazda3 se ha renovado por completo, con el objetivo de mejorar su seguridad y facilidad de uso. Así, se ha incrementado su capacidad de proceso y se ha optimizado el software hasta el punto de reducir a la mitad el tiempo de arranque de la pantalla del sistema de comunicación y entretenimiento. El navegador, por ejemplo, está listo para el uso casi al instante, en cuanto se enciende el contacto. La calidad de imagen y sonido también han mejorado enormemente, gracias a la digitalización de la transmisión de la señal de la cámara y el sistema de sonido. Ahora, se pueden reproducir en la pantalla central vídeos almacenados en una memoria USB.[[10]](#footnote-10)1

### SISTEMA DE RECONOCIMIENTO DE VOZ MEJORADO

El sistema de reconocimiento de voz ha ampliado sus prestaciones. Su utilización durante la conducción es ahora más sencilla y segura. Se han añadido dos nuevas funciones, denominadas “Barge-in” y “One-shot command”. Con la función “Barge-in”, el usuario puede dar una instrucción incluso cuando el sistema está dando indicaciones de voz. Por su parte, el “One-shot command” permite al usuario dar directamente una instrucción completa, en lugar de una cadena de comandos.

### SISTEMA DE NAVEGACIÓN AVANZADO

Una serie de mejoras y novedades hacen más fiable y sencillo de usar el sistema de navegación del Mazda3. Un nuevo sensor giroscópico 3D, con lógica de control optimizada, calcula con alta precisión la posición del vehículo, incluso en zonas con mala recepción de información GPS. Con CarPlay y Android Auto, esta información de posición se puede utilizar conjuntamente con aplicaciones de navegación para teléfonos móviles. Al mismo tiempo, también ha mejorado la calidad y la velocidad de refresco de los mapas 3D. La visibilidad de los mapas es superior y permite hacerse una mejor idea del entorno cercano al usuario. La nueva función “One Box Search” sirve para que el usuario busque su destino introduciendo palabras clave, como en un navegador web convencional. “One Box Search” predice el destino correcto con menos letras y aprende a priorizar los destinos previamente introducidos.

### NUEVO MANUAL DIGITAL DEL PROPIETARIO

Desde ahora, Mazda Connect incluye un manual digital del propietario que da acceso a información de interés. Los usuarios pueden consultar y buscar las distintas funciones del Mazda3 o, más sencillamente, verificar cualquier mensaje que aparezca en la pantalla central. La funcionalidad de esta aplicación está totalmente adaptada a los mensajes de estado del coche, incluidos los pilotos de aviso del panel de instrumentos. Tan pronto como se ilumina uno de estos pilotos de aviso, la pantalla central indica la gravedad de la situación y presenta otra información pertinente. La indicación del nivel de prioridad se acompaña de un enlace al manual digital del propietario, en donde pueden encontrarse explicaciones, vídeos e instrucciones con la mejor manera de reaccionar.

## UN SONIDO DE CALIDAD QUE PARECE NATURAL

El objetivo de diseño para el sistema de sonido del Mazda3 era conseguir el mismo sonido de alta calidad a cualquier volumen. Para ello, se ha diseñado cuidadosamente la disposición de los altavoces, que proporcionan un sonido nítido bajo cualquier circunstancia.

#### SENSIBILIDAD AL RUIDO

**La importancia de percibir correctamente el sonido**

Durante la conducción, los ocupantes del habitáculo escuchan sonidos muy variados; desde el ruido de la calle o el escape del coche hasta la música que sale por los altavoces. No todos ellos son imprescindibles para la conducción, ni son todos agradables. Otros, en cambio, sí que son absolutamente necesarios. Por ello, la gestión del sonido es una labor muy compleja. La filosofía adoptada a la hora de desarrollar el silencio en el habitáculo y el sistema de sonido del Mazda3 consistió en hacer que todos los sonidos que llegan a los ocupantes resulten agradables. A partir de este principio fundamental, se han dedicado grandes esfuerzos a conseguir una calidad sonora que suene natural al oído.

### DISTRIBUCIÓN MEJORADA DE LOS ALTAVOCES

Los estudios sobre el modo en que se transmite el sonido a través del habitáculo de un coche han demostrado que, en determinados puntos, los bajos se amplifican y reverberan mientras que, en otros, se disipan y desvanecen. Por eso, el equipo de desarrollo ha situado los altavoces de graves en las esquinas, en donde el sonido se amplifica especialmente y permite mejorar la calidad de audio en todo el habitáculo. Los demás altavoces se colocan en ubicaciones —y ángulos— en donde se ven menos afectados por el sonido reflejado. Otro hallazgo es que las personas percibimos mejor la dirección de procedencia de los sonidos de alta frecuencia. Por eso, los altavoces de agudos se han colocado a la izquierda y derecha del habitáculo, y los altavoces de las puertas en la parte superior de las puertas. El hecho de colocar la fuente de sonido a una altura más próxima a los oídos de los ocupantes produce una sensación más natural. Al mismo tiempo, ayuda a percibir mejor la profundidad y la nitidez del sonido.

#### Equipos de sonido

El Mazda3 se presenta con dos posibles equipos de sonido. De serie, ofrece el sistema Mazda Harmonic Acoustics de tres vías y ocho altavoces. Como opción, se puede instalar un sistema Bose® de doce altavoces, adaptado a medida, con bajos más potentes y la calidad depurada que se espera de una marca como Bose®

### Sistema Mazda Harmonic Acoustics

Mazda ha llevado a cabo estudios en profundidad sobre el modo en que el sonido se propaga a través del habitáculo de un coche. Como resultado, los altavoces de graves de 3 litros se han situado en los laterales de la rejilla del parabrisas: el punto donde los sonidos de baja frecuencia se reproducen mejor y el registro de graves resulta más audible.

En cambio, los altavoces de agudos de 2,5 cm están en la base de los pilares izquierdo y derecho, mientras que los de medios de 8 cm se encuentran en la parte superior del guarnecido de las puertas. Con esta disposición, el sonido se transmite directamente al oído de los ocupantes, sin reverberaciones. El origen del sonido se distingue con mayor potencia y naturalidad, cosa que mejora su profundidad y claridad.

### Sistema de sonido premium Bose con BassMatch

El equipo de sonido de alta calidad Bose de doce altavoces se reconoce por una reproducción más profunda e impactante de los bajos, combinada con un sonido general más nítido en todo el habitáculo.

Este sistema de Bose utiliza un concepto de distribución de los altavoces de reciente desarrollo —ideado por Mazda— que sitúa los componentes del equipo en ubicaciones poco convencionales dentro del vehículo. Con la colaboración de los ingenieros de Mazda, Bose ha reconfigurado su sistema BassMatch para elevar las prestaciones de audio.

La configuración del BassMatch utiliza dos altavoces de graves de 115 mm alojados en cajas de baja frecuencia de 3 litros situadas en los extremos inferiores del salpicadero, cerca de las piernas de los ocupantes de las plazas delanteras. Además, bajo el suelo del maletero, en el hueco de la rueda de repuesto, hay un tercer altavoz Richbass de 130 mm en una caja de graves de 8 litros diseñada a medida.

El hecho de alojar las cajas de graves delanteras cerca en los extremos inferiores del salpicadero, en lugar de en su ubicación típica en las puertas, minimiza el zumbido y las vibraciones, incluso con la música a todo volumen. Pero es que, además, esta configuración genera más potencia, porque las cajas BassMatch quedan más cerca de las esquinas del habitáculo. El efecto es similar al de colocar los altavoces en las esquinas de una sala para generar una respuesta de bajos más potente mediante el reflejo del sonido en las paredes.

Las cajas de graves tanto del salpicadero como del hueco de la rueda de repuesto están sintonizadas con precisión para que su funcionamiento resulte equilibrado y esté bien sincronizado, con unos graves intensos y profundos en todo el habitáculo y en todas las plazas.

El equipo Bose se completa con dos altavoces de agudos de neodimio de 25 mm integrados en los retrovisores, en el espacio adyacente a los pilares A; un altavoz twiddler Bose de 80 mm en el centro del panel de instrumentos; cuatro unidades (una en cada puerta) de neodimio de 80 mm de rango medio/alto; y dos altavoces de sonido envolvente de 65 mm, instalados en los pilares C. Conjuntamente con las unidades BassMatch, estos altavoces ofrecen un sonido fluido y equilibrado a todos los ocupantes del vehículo.

Un amplificador digital Bose montado bajo el asiento del copiloto suministra la potencia necesaria. Dispone de nueve canales de ecualización personalizada, procesamiento de señal envolvente Bose Centerpoint y tecnología de compensación de ruido Bose AudioPilot.

Para terminar, el sistema ofrece varias funciones y modos de escucha novedosos, pensados para adaptar todavía más la experiencia a las preferencias individuales.



1. COMPORTAMIENTO DINÁMICO

**La diversión al volante de Mazda**

El objetivo irrenunciable de Mazda es ofrecer la mejor experiencia *Jinba Ittai*, con una armonía perfecta entre el conductor y su coche. Para ello, el Mazda3 está equipado con los motores Skyactiv más avanzados, como el nuevo e-Skyactiv X. También ha adoptado la nueva generación de tecnologías estructurales del vehículo Skyactiv-Vehicle Architecture e incorpora importantes mejoras en la rumorosidad. En conjunto, esas medidas hacen posible disfrutar de una experiencia de conducción a la medida de los movimientos naturales de las personas.

## GAMA DE MOTORES Y TECNOLOGÍAS DE PROPULSIÓN

**El “Zoom-Zoom Sostenible 2030” se da la mano con la fusión *Jinba Ittai***

En el Mazda3, la visión de sostenibilidad a largo plazo de Mazda conﬂuye con el deseo de ofrecer la mejor experiencia de conducción. La gama de motorizaciones tiene lo mejor de la tecnología Skyactiv y combina las ventajas de la gasolina, el diésel y la electrificación para mejorar las prestaciones, sin renunciar a un placer de conducción como nunca.

La estrategia de sostenibilidad de Mazda se expone en su programa de desarrollo tecnológico a largo plazo “Zoom-Zoom Sostenible 2030”. Consiste en una filosofía que tiene en cuenta todo el ciclo de consumo de recursos y que forma parte de la visión de la marca para abordar los problemas que afectan a nuestro planeta. Este planteamiento de extremo a extremo contempla las emisiones de dióxido de carbono a lo largo de todas las fases de extracción del combustible y funcionamiento del vehículo. Dentro de esta perspectiva integral, lo más previsible es que la mayor parte de los vehículos del mundo sigan utilizando motores de combustión interna en el futuro. Por eso, Mazda tiene intención de continuar mejorando la eficiencia de la combustión y las prestaciones de sus motores. No obstante, sus ingenieros también integrarán de manera gradual tecnologías de propulsión eléctrica. Buen ejemplo de ello es el sistema híbrido ligero adoptado en el motor 2.0 l. e-Skyactiv G y en el nuevo motor e-Skyactiv X del Mazda3.

Todos los motores de la gama del Mazda3 están homologados de acuerdo con los requisitos de los procedimientos de ensayo WLTP/RDE y conforme a la normativa de emisiones Euro 6d y Euro 6d-TEMP.

### MOTOR DE GASOLINA 2.0 l. e-SKYACTIV G CON TECNOLOGÍA MILD HYBRID

El Mazda3 monta la versión más avanzada de la unidad de gasolina de alta eficiencia 2.0 l. e-Skyactiv G, asistida por el nuevo sistema Mazda M Hybrid. Tiene un comportamiento muy dinámico y excelentes cifras de consumo y emisiones de partículas.

El motor 2.0 l. e-Skyactiv G se encuentra disponible con una potencia de 122 CV a 6.000 rpm y un par máximo de 213 Nm a 4.000 rpm. Posee un consumo medio de combustible de 6,1-5,4 l/100 km y unas emisiones de CO2 de 140-123 g/km. Es un motor limpio y eficiente, asociado a una transmisión manual de seis velocidades Skyactiv-MT o a un cambio automático Skyactiv-Drive de seis velocidades.

En comparación con las versiones anteriores del Mazda3, en el 2.0 l. e-Skyactiv G se han introducido mejoras en las camisas de los pistones y se ha optimizado el perfil de los segmentos para reducir la fricción mecánica. El sistema de control de refrigerante mejora la gestión térmica y acelera el calentamiento del motor, lo cual reduce a su vez el consumo de combustible. La optimización de la corona de los pistones y de la inyección multietapa ha aportado una mejora notable de la eﬁciencia. Los inyectores pulverizan el combustible a alta presión. Con ello se evita que se adhiera a las paredes de la cámara, con la consiguiente mejora de la combustión. La entrega de par es mayor en toda la banda de revoluciones y el comportamiento dinámico potencia la sensación de fusión *Jinba Ittai* entre el conductor y su vehículo.

**Desactivación de cilindros**

En esta versión más evolucionada del motor 2.0 l. e-Skyactiv G, el consumo baja reduciendo de manera virtual la cilindrada del motor, siempre que sea posible. El motor puede funcionar con dos o con cuatro cilindros, y cambia automáticamente de un modo a otro en función de las condiciones de conducción. En situaciones de carga baja —por ejemplo, cuando se circula en llano a velocidad constante—, el sistema apaga los cilindros 1 y 4. Esta medida rebaja las pérdidas de bombeo y la resistencia mecánica. La admisión de aire, la inyección de combustible y la sincronización del encendido se controlan con precisión para que las transiciones sean fluidas. A pesar del ahorro de combustible, el conductor no nota ningún cambio perceptible en el tacto del coche.

### MOTOR e-SKYACTIV X: TODA UNA REVOLUCIÓN

El Mazda3 es el primer modelo de producción que monta el innovador motor e-Skyactiv X de Mazda. El motor utiliza un método de combustión con encendido por compresión controlado por chispa (SPCCI) desarrollado por la marca, que se utiliza por primera vez en un motor de gasolina[[11]](#footnote-11)2. Este propulsor ofrece una respuesta inicial superior y la economía de consumo típicas de los motores diésel, pero también la respuesta lineal a la presión del acelerador y la viveza de un gasolina.

Al igual que los demás motores del Mazda3, el e-Skyactiv X se complementa con una transmisión manual de seis velocidades Skyactiv-MT o con una transmisión automática Skyactiv-Drive de seis velocidades. Aparte de la tracción delantera, la versión de 5 puertas con motor e-Skyactiv X también está disponible con el sistema de tracción total i-Activ. Por otro lado, incorpora de serie la tecnología Mazda M Hybrid. Desarrolla 186 CV a 6.000 rpm y un par máximo de 240 Nm a 4.000 rpm. Ofrece un consumo de combustible WLTP combinado de 6,5-5,0 l/100 km y unas emisiones de CO2 WLTP combinadas de 146-114 g/km.[[12]](#footnote-12)

### SISTEMA M-HYBRID: ELECTRIFICACIÓN PARA UN CONSUMO MÁS BAJO

Los modelos equipados con motores 2.0 l. e-Skyactiv G y e-Skyactiv X incorporan además un sistema mild hybrid de 24 V que utiliza la nueva tecnología eléctrica de Mazda. Se trata de un sistema compacto y eﬁciente que, por un lado, minimiza el consumo de combustible y, por otro, aporta un ahorro adicional a través de la energía recuperada durante la deceleración, que se emplea para alimentar un motor eléctrico auxiliar que asiste al motor principal. Un generador reversible integrado (ISG), accionado por correa, convierte la energía cinética que se recupera durante la deceleración en energía eléctrica y la almacena en una batería de ion litio de 24 V, con 600 kJ de capacidad. Este sistema utiliza un convertidor DC/DC para corregir la tensión hasta el valor necesario y la suministra a los componentes eléctricos del coche. La batería de ion litio se monta entre las ruedas, para evitar cualquier pérdida de espacio interior. Esta ubicación ayuda a optimizar la distribución del peso y contribuye a la seguridad en caso de colisión. Adicionalmente, el sistema Mazda M Hybrid permite parar el motor en modo i-Stop durante más tiempo, con el consiguiente efecto positivo en el consumo.

El sistema Mazda M Hybrid no solo mejora el comportamiento medioambiental del coche, sino que facilita también la conducción. Cuando el coche arranca, acelera o se detiene, las transiciones resultan fluidas y naturales. Cuando el coche arranca, acelera o se detiene, las transiciones resultan ﬂuidas y naturales. Cuando el par del motor se refuerza con el par de la unidad eléctrica (ISG), la aceleración es la misma que la que proporciona el motor de gasolina, pero el consumo es menor. La velocidad del motor se ajusta con rapidez cuando el conductor sube de marcha, mejorando con ello el tacto del embrague. En deﬁnitiva, el conductor disfruta de todas las ventajas de un híbrido de estas características pero sin penalizar el placer de conducción.

### G-VECTORING CONTROL PLUS

Con el Mazda3 de 2017 hizo su presentación G-Vectoring Control (GVC), la primera de las tecnologías Skyactiv-Vehicle Dynamics de Mazda. Fue el primer sistema de control del motor del mundo que varía la entrega de par para optimizar la carga vertical que recibe cada rueda. Así, el comportamiento del vehículo resulta más preciso y confortable. El sistema G-Vectoring Control Plus (GVC Plus) potencia aún más la estabilidad y la sensación de altas prestaciones mediante el uso de los frenos para controlar directamente el momento de inercia. A la salida de una curva, el GVC Plus aplica una ligera fuerza de frenado a las ruedas exteriores. Con ello, genera un momento de estabilización que ayuda a devolver al vehículo a la línea recta. Este sistema hace posibles unas transiciones más suaves entre movimientos de viraje, balanceo e inclinación, incluso en curvas cerradas y en presencia de aceleraciones importantes. En conjunto, mejora la capacidad del vehículo para responder a movimientos bruscos del volante y salir con limpieza de las curvas. Además, reduce las correcciones del volante y, por consiguiente, disminuye la fatiga del conductor durante los viajes largos. Aparte de mejorar el comportamiento en las maniobras de emergencia para evitar colisiones, el GVC Plus incrementa el confort gracias a transiciones de fuerzas G más suaves, lo que mejora la calidad de vida a bordo. Esta estabilidad aporta una sensación de control muy tranquilizadora en los cambios de carril a alta velocidad o cuando se conduce sobre nieve u otras superﬁcies deslizantes.

### TRACCIÓN TOTAL i-ACTIV: CÓMO TRANSMITIR TODA LA POTENCIA DEL MOTOR A LA CARRETERA

Las versiones del Mazda3 equipadas con el motor e-Skyactiv X también se encuentran disponibles con tracción total. El sistema de tracción total inteligente i-Activ de nueva generación está diseñado para aportar agarre y agilidad, y se mantiene ﬁel al espíritu *Jinba Ittai* respondiendo a los deseos del conductor sean cuales sean las condiciones de la carretera.

Desde luego, es perfecto para la conducción con lluvia, sobre nieve o en otras condiciones deslizantes. Pero la tracción total i-ACTIV siempre aporta dosis extra de agarre en cualquier situación y contribuye también a acelerar, frenar y tomar curvas con mayor suavidad sobre firmes secos. El equilibrio entre el agarre de los neumáticos delanteros y traseros se controla en todo momento para garantizar una estabilidad imbatible. El sistema utiliza una serie de sensores que suministran información sobre la situación general de conducción, el estado de la carretera y las intenciones del conductor. A partir de ahí, el i-Activ calcula y ajusta continuamente la cantidad de par que se envía a las ruedas traseras con el fin de evitar que derrapen las delanteras. La tracción total i-Activ de Mazda ha evolucionado y trabaja en armonía con el G-Vectoring Control Plus (GVC Plus), para controlar la distribución de par utilizando también datos sobre la fuerza que el conductor aplica al volante y al pedal del acelerador.

Las pérdidas mecánicas se reducen al mínimo, con la consiguiente mejora del consumo. En el interior de la caja tránsfer se ha montado un amortiguador de goma que reduce notablemente las fluctuaciones en el par que se envía a las ruedas traseras. Un nuevo ajuste aplica una pequeña diferencia a la relación de deceleración entre la caja tránsfer y el diferencial trasero, al tiempo que también se minimiza el par de standby. Esta distribución más precisa del par se traduce en una reducción del 60% en las pérdidas mecánicas, en comparación con el anterior sistema.

## SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE Y LA MEJORA DEL EQUILIBRIO

El objetivo de desarrollo del Mazda3 consistía en conseguir un movimiento tan natural y placentero como caminar. Un estudio de la capacidad del ser humano para mantener un equilibrio dinámico ha permitido analizar cómo movemos la pelvis y la columna vertebral para controlar nuestro centro de gravedad. El equipo de desarrollo del Mazda3 ha aplicado estos hallazgos al diseño de los asientos, la carrocería y el chasis. Los neumáticos, la suspensión y la carrocería del coche trabajan de forma coordinada para suavizar la transmisión de las irregularidades de la carretera a la pelvis. Skyactiv-Vehicle Architecture hace que el conductor mantenga en todo momento una posición sentada natural, lo que redunda en un confort de marcha y una estabilidad de marcha que se adaptan a la perfección a la sensibilidad humana.

### ASIENTOS EVOLUCIONADOS, POSTURA OPTIMIZADA

En todos los modelos de Mazda, la sujeción que aporta el diseño de los asientos mantiene estable el cuerpo de sus ocupantes durante toda la experiencia de conducción. Los asientos delanteros del Mazda3 proporcionan un apoyo firme a la pelvis y mantienen la curva natural en S de la columna vertebral. La banqueta y la parte baja del respaldo ofrecen el apoyo necesario para mantener la pelvis recta. Por su parte, la parte superior del respaldo sirve de apoyo a la caja torácica.

Igualmente, la forma optimizada de la banqueta y el respaldo de los asientos delanteros, junto con la optimización de la constante de elasticidad de todas las secciones del asiento, hacen posible que distintos ocupantes con físicos muy variados puedan equilibrar el centro de gravedad de su cuerpo sin hacer un esfuerzo consciente. Así, los ocupantes estabilizan la cabeza de manera natural en respuesta a las irregularidades del firme. Y, dado que esta postura no exige ningún esfuerzo adicional para sujetar el cuerpo, el ocupante percibe una menor fatiga y está más cómodo, incluso en los trayectos largos.

### CARROCERÍA CON ESTRUCTURAS MULTIDIRECCIONALES EN FORMA DE ANILLO

Con Skyactiv-Vehicle Architecture, Mazda ha introducido una evolución en el concepto de carrocería de Mazda, basada en un bastidor recto y en estructuras continuas en forma de anillo. La nueva carrocería introduce nuevas conexiones de adelante atrás que complementan las conexiones verticales y laterales ya existentes en la carrocería anterior, para formar estructuras anulares multidireccionales. Estas conexiones incrementan la rigidez y, al mismo tiempo, reducen el desfase en la transmisión de energía, maximizando con ello la función de los amortiguadores y los neumáticos.

Las nuevas estructuras anulares multidireccionales son capaces de concentrar la energía de las irregularidades de la carretera en puntos específicos seleccionados. En esos puntos de concentración, una estructura de nuevo desarrollo con material de amortiguación se encarga de absorber la energía. Esta medida reduce de manera muy eficaz vibraciones que, de otra manera, causarían ruido. Y sin aumentar el peso del coche.

### UNA SUSPENSIÓN QUE TRANSMITE MEJOR EL TACTO DE LA CARRETERA

La suspensión del Mazda3 está diseñada para atenuar a largo plazo la transmisión de fuerza a la masa suspendida. Se sigue utilizando una versión más evolucionada de la suspensión delantera tipo MacPherson y una novedosa conﬁguración trasera de eje semitorsional.

Concretamente, se han adoptado casquillos con una nueva estructura interna esférica, que hace que la suspensión responda a los estímulos moviéndose adecuadamente en la dirección deseada. Adicionalmente, se ha acortado la distancia entre los casquillos del brazo inferior delantero y las rótulas exteriores, para incrementar la rigidez longitudinal en respuesta a las fuerzas laterales. Como resultado de esta novedad se suprimen los movimientos de adelante atrás y se favorece una transmisión de la tracción más rápida y sin retardo. La geometría de la suspensión tampoco ha escapado a los cambios: se ha reducido la cantidad de cambio de dirección en relación con la carrera de la suspensión, con el ﬁn de que el movimiento resulte más lineal en las curvas. El eje semitorsional trasero tiene ahora una nueva estructura, con diámetros distintos en el centro y en las secciones exteriores. Esta modiﬁcación incrementa la rigidez de los puntos de anclaje de los neumáticos traseros y mejora la respuesta del vehículo.

### EN BUSCA DE LA FRENADA IDEAL

Lo ideal es que los frenos reaccionen al instante cuando el conductor pisa el pedal, y que la fuerza de frenado se aplique con suavidad y proporcionalmente. Del mismo modo, la fuerza de frenado debe liberarse con ﬂuidez cuando el conductor levanta el pie del pedal. Cuando se consigue este comportamiento, los ocupantes del habitáculo pueden maximizar su capacidad innata para mantener el equilibrio, y la experiencia de conducción es más placentera.

Por este motivo, el punto focal del desarrollo del Mazda3 fue ayudar al conductor a sentir el momento en el que se empieza a aplicar fuerza de frenado. De este modo, el conductor puede modular fácilmente la velocidad de deceleración mediante el movimiento del pedal. El pedal presenta una alta rigidez, que se mantiene durante todo el tiempo que el conductor lo pisa con firmeza.

Con este objetivo, se ha rediseñado la estructura de las pinzas de freno y se ha optimizado el movimiento de las juntas de los pistones que aplican presión a las pastillas. El nuevo diseño mantiene un juego constante entre las pastillas de freno y los discos, con independencia de que se pise mucho o poco el pedal del freno. Como consecuencia, se reduce la resistencia de rodadura y mejora sustancialmente el control.

Paralelamente, Mazda ha prestado mucha atención al movimiento muscular necesario para pisar el pedal del freno. Así, ha rediseñado algunas partes del pedal, para aprovechar al máximo el movimiento de los músculos más idóneos para accionar el freno. El conductor se beneﬁcia de un mayor grado de control y nota menos fatiga.

## MEJORAS EN LA RUMOROSIDAD

La exposición prolongada al ruido, las vibraciones y la resistencia mecánica (NVH) termina por causar fatiga al conductor y los pasajeros. En ese sentido, la reducción de la rumorosidad desempeña un papel importante en la seguridad y el confort del conductor. En el Mazda3, los ingenieros han optimizado la estructura de determinado elementos. Además, han llevado a cabo estudios sobre el comportamiento humano, no solo para reducir el ruido, sino para controlar mejor las ﬂuctuaciones en el sonido y las direcciones en que se propaga por el interior del habitáculo. El resultado es un “silencio de alta calidad”, que resulta agradable a todos los ocupantes.

### AISLAMIENTO ACÚSTICO PERFECCIONADO

El Mazda3 incorpora, por primera vez en Mazda, una estructura de “doble panel” con un espacio hueco entre la moqueta del suelo y el panel de la carrocería que se encuentra debajo. Esta medida mejora increíblemente la calidad del aislamiento. El diseño de los dos paneles está adaptado a las características del material de fibra que está unido a la moqueta e incrementa la eficiencia sonora sin añadir peso. La cantidad de material de fibra que se ha colocado bajo la moqueta se ha adaptado a esa ubicación concreta, de modo que su densidad sea la óptima en todo el suelo del habitáculo. Se ha reducido en todo lo posible el número de orificios en la moqueta; los huecos que quedan se han cubierto cambiando la posición de otros elementos cercanos.

### RUIDO MÍNIMO DEL VIENTO Y LA CARRETERA

Otra novedad del Mazda3 es una junta instalada en el interior de las líneas de separación entre el panel del techo y el portón trasero (5 puertas) y entre la luna trasera y el maletero (Sedán). Esta junta suprime con gran eficacia el ruido causado por la entrada de viento en esta holgura. Como resultado, los ocupantes de las plazas traseras disfrutan de un entorno mucho más silencioso cuando el coche circula a velocidades altas.

El equipo de desarrollo tampoco se ha olvidado de minimizar el ruido de la carretera y las vibraciones. Para no sobresaltar a los pasajeros, cualquier cambio en el ruido debe producirse de una forma lineal. Por eso, el revestimiento del techo y la moqueta del suelo del Mazda3 suprimen con rapidez el ruido de alta frecuencia, cuando se produce un cambio de una superﬁcie irregular a otra más lisa. Los neumáticos, con su acción vertical optimizada, absorben las vibraciones y contribuyen a que los cambios en la superﬁcie del ﬁrme se transmitan a los oídos de los ocupantes. En la misma línea, los ingenieros han reforzado sustancialmente la rigidez de las rutas de transmisión de las vibraciones desde los neumáticos a la suspensión y la carrocería del coche. Todas estas medidas reducen las vibraciones en su conjunto, lo cual minimiza a su vez la cantidad de ruido que llegan a percibir los pasajeros.

### ARRANQUES FLUIDOS DEL MOTOR EN CUALQUIER SITUACIÓN

La optimización del sistema de control del motor y de los soportes del motor del Mazda3 suprimen las vibraciones desagradables en los arranques. Los arranques son suaves pero claramente audibles para los ocupantes.

Hay que destacar especialmente el generador reversible integrado (ISG) accionado por correa de los nuevos motores 2.0 l. e-Skyactiv G y e-Skyactiv X.. Cuando el vehículo se para, este sistema detiene los pistones en una posición que facilita el posterior arranque en cualquier situación.

1. SEGURIDAD

**Más ayuda y confianza para los conductores**

El Mazda3 representa un nuevo paso en la evolución de la filosofía de seguridad proactiva de Mazda. Introduce nuevas tecnologías de seguridad activa y pasiva que se suman al equipamiento ya existente y que convierten claramente al conductor en el protagonista de la seguridad.

## SEGURIDAD ACTIVA

**Un paso adelante con i-Activsense**

El conjunto de tecnologías de seguridad avanzadas i-Activsense de Mazda ayuda al conductor a reconocer y evitar peligros potenciales. El Mazda3 incorpora tres elementos de seguridad activa de nuevo desarrollo: el Detector de fatiga con cámara, el Detector de tráﬁco delantero (FCTA) y el Asistente de tráﬁco y crucero (CTS). Todos ellos se encuentran disponibles dentro del acabado Zenith Safety. Asimismo, se han incorporado, mantenido o actualizado otras tecnologías de seguridad previamente existentes.

| Elementos i-Activsense opcionales adoptados en el Mazda3 | | |
| --- | --- | --- |
| Ayuda a la detección de peligros potenciales | Novedad absoluta en Mazda | Detector de fatiga con cámara |
| Detector de tráfico delantero (FCTA) |
| Novedad en el Mazda3 | Asistente de velocidad inteligente (ISA) |
| Monitor de visión 360° |
| Actualización | Faros Smart Full LED adaptativos (ALH)  Evolución: La matriz de ledes se ha dividido en 20 bloques y se ha ampliado el alcance de la iluminación |
| Se mantiene | Control de ángulo muerto avanzado (BSM) |
| Reconocimiento de señales de tráfico (TSR) |
| Asistente de mantenimiento en el carril (LAS) |
| Sistema de aviso y prevención de cambio involuntario de carril (LKA) |
| Detector de fatiga (DAA) |
| Ayuda a la conducción | Novedad absoluta en Mazda | Asistente de tráfico y crucero (CTS) |
| Actualización | Control de crucero adaptativo (MRCC)  Evolución: Se ha añadido la función Stop & Go modelos con transmisión automática |
| Prevención de accidentes y mitigación de daños | Actualización | Frenada de emergencia (SBS)  Se ha integrado la funcionalidad del Sistema de asistencia a la frenada en ciudad avanzado (SCBS avanzado) en el sistema de Frenada de emergencia (SBS)  Evolución: Detección de bicicletas y detección nocturna de peatones |
| Sistema de asistencia a la frenada en ciudad trasero (SCBS R)    Evolución: Se ha añadido el Detector de tráfico trasero con frenada activa (RCTB) |
| Asistencia inteligente a la frenada [Cruces traseros] (SBS RC)  Evolución: Se ha añadido un freno automático al Detector de tráfico trasero (RCTA) |

### DETECTOR DE FATIGA CON CÁMARA

Disponible en el acabado Zenith Safety, el Detector de fatiga con cámara emplea este dispositivo para observar el grado de atención que muestra el conductor al volante. Comprueba si el conductor tiene los ojos abiertos —y durante cuánto tiempo—, el número de veces que parpadea e incluso el ángulo de la boca y del rostro. A partir de esta información, evalúa su nivel de somnolencia o fatiga. Si el sistema detecta que el conductor se está durmiendo o que no es consciente de una posible colisión con otro vehículo, hace sonar una alerta. En combinación con el sistema de Frenada de emergencia (SBS), también acorta el tiempo necesario hasta que se activa la alerta de frenado.

Este sistema hace uso de una cámara infrarroja y un led infrarrojo para monitorizar el estado del conductor, de día y de noche. Funciona de manera fiable incluso aunque el conductor lleve gafas de sol. La cámara está montada en el marco de la consola central y su capacidad para llevar un seguimiento constante del conductor no se ve afectada por los movimientos de manos al manejar el volante.[[13]](#footnote-13)1

### DETECTOR DE TRÁFICO DELANTERO

El Detector de tráﬁco delantero (FCTA), recientemente desarrollado por Mazda, detecta los vehículos que se acercan al nuestro por los ángulos muertos y advierte al conductor de su presencia. Utiliza nuevos radares frontales laterales que barren las diagonales izquierda y derecha por delante del coche y detectan otros vehículos que el conductor no puede ver fácilmente. Este sistema, que se ofrece en el acabado Zenith Safety, funciona cuando el coche se desplaza hacia adelante a velocidades de 10 km/h o inferiores y ayuda a prevenir una causa común de accidentes: la entrada en un cruce con mala visibilidad.1

### ASISTENTE DE TRÁFICO Y CRUCERO

El Asistente de tráﬁco y crucero (CTS), disponible en el acabado Zenith Safety, facilita las operaciones de la conducción y contribuye sustancialmente a reducir la fatiga del conductor. De este modo, suma enteros a una experiencia de conducción más segura y confortable. Cuando el coche está en un atasco, el CTS acciona automáticamente los pedales del freno y el acelerador para mantener una distancia de seguridad correcta entre el Mazda3 y el vehículo precedente. Igualmente, ayuda con los movimientos de volante, para mantener el coche dentro de su carril. El control del volante se limita estrictamente a asistir al conductor; el CTS no conduce el coche por su cuenta si el conductor levanta las manos del volante.1

### ASISTENTE DE VELOCIDAD INTELIGENTE

Cuando el Asistente de velocidad inteligente (ISA) está activo[[14]](#footnote-14)2 y el Reconocimiento de señales de tráﬁco (TSR) de Mazda detecta señales de limitación de velocidad, el ISA adapta la velocidad del vehículo a los límites permitidos. Así, este sistema ayuda al conductor a no rebasar el límite de velocidad de forma involuntaria o por no ver una señal de limitación. Si el sistema no es capaz de controlar debidamente la velocidad del vehículo —por ejemplo, cuando se circula cuesta abajo por una pendiente pronunciada—, aparece un gráfico intermitente en la pantalla y se escucha una alerta sonora.

### MONITOR DE VISIÓN 360°

El Monitor de visión 360° del Mazda3 cubre los cuatro lados del vehículo y muestra el entorno inmediato. Utiliza cuatro cámaras independientes de 1,3 megapíxeles con transmisión de señal digital, con las que obtiene imágenes de alta resolución. Este sistema está disponible en la versión de equipamiento Zenith Safety.

### FAROS LED ADAPTATIVOS MEJORADOS

Los Faros Smart Full LED Adaptativos (ALH), que se ofrecen de serie en el acabado Zenith, mejoran la visibilidad e incrementan la seguridad durante la conducción nocturna. Estos se han puesto al día para el Mazda3 con una versión actualizada en la que la matriz de ledes de cada uno de los faros de las luces de carretera antideslumbramiento está dividida en 20 bloques, que pueden iluminarse o apagarse de forma independiente. El sistema reparte la iluminación de las luces de carretera en tres patrones diferenciados dependiendo de la velocidad del coche. Igualmente, aplica un control direccional en seis etapas, asociado al ángulo de giro del volante.

## SEGURIDAD PASIVA

**Confianza cuando se necesita de verdad**

Por más completo que sea el equipamiento de seguridad activa de un vehículo, lo que protege de lesiones a los ocupantes y peatones cuando se produce un accidente son los elementos de seguridad pasiva. En ese sentido, el Mazda3 supone una evolución muy notable en este apartado, con mejoras que van desde una estructura de carrocería puesta al día hasta un diseño más avanzado de los asientos.

### UNA CARROCERÍA CREADA PENSANDO EN LA SEGURIDAD

En el Mazda3, la proporción de acero de resistencia ultraalta ha aumentado enormemente, pasando del 3% del modelo anterior al 30%. También es el primer automóvil del mundo que monta piezas de carrocería fabricadas en acero de 1.310 MPa de resistencia fabricadas por estampación en frío. Este material contribuye a una estructura de carrocería sustancialmente más sólida.[[15]](#footnote-15)2 Este diseño de carrocería, ligero y de alta rigidez, proporciona al Mazda3 una arquitectura robusta capaz de resistir los impactos. Su bastidor absorbe de manera eﬁcaz la energía de un impacto y reduce la posibilidad de sufrir lesiones.

**Medidas de protección frente a colisiones frontales**

Se ha ampliado la protección del parachoques por ambos lados y se ha agregado un nuevo refuerzo perimetral para reducir la fuerza de impacto en caso de colisiones diagonales. Cuando se produce un contacto con otro vehículo, la viga perimetral dirige la energía hacia las rutas de dispersión de carga. Otras nuevas rutas transmiten la energía del impacto hacia la parte trasera del vehículo. Adicionalmente, el bastidor delantero del Mazda3 ha adoptado una estructura deformable, que recibe el impacto y absorbe la energía de manera gradual.

**Medidas de protección frente a impactos laterales**

La deformación del habitáculo se minimiza dispersando hacia las partes delantera y trasera del coche la energía de impactos procedentes de múltiples direcciones. La zona de las bisagras de las puertas está construida en acero de alta resistencia de 780 MPa, ahora de mayor grosor. Se han añadido nuevos refuerzos a la sección trasera de la carrocería y se ha incorporado material estampado en caliente a los pilares B. Otra novedad es la forma de la sección transversal del material empleado en los pilares B, los estribos laterales y el techo.

**Medidas de protección frente a impactos traseros**

En caso de alcance trasero, los largueros de protección de la parte posterior del Mazda3 se deforman en forma de acordeón. Con esta medida se duplica la eficiencia de absorción de energía con respecto al modelo anterior, sin incremento del peso.

### ASIENTOS DELANTEROS DISEÑADOS PARA EVITAR TRAUMATISMOS CERVICALES

El diseño de los asientos delanteros ha evolucionado para evitar lesiones cervicales. La estructura y la dureza de los asientos reduce la cantidad de movimiento que sufren la cabeza, el tórax y las caderas de los ocupantes en caso de colisión, con lo que se reduce el riesgo de traumatismo cervical. Entre las medidas que ha adoptado el equipo de desarrollo destacan los cambios en la estructura de apoyo del mecanismo de desplazamiento de los asientos y la ubicación del soporte del elevador del asiento. De este modo aumenta la rigidez; la estructura lateral del asiento absorbe energía y minimiza la fuerza de reacción con la que el respaldo del asiento vuelve a su posición original. Con ello, se reduce la probabilidad de que el asiento proyecte hacia adelante la cabeza del ocupante, hasta el punto de causarle una lesión.

### CINTURONES DE SEGURIDAD CON UNA SUJECIÓN RÁPIDA Y SUAVE

Ahora, los puntos de anclaje inferiores de los cinturones de seguridad de las plazas delanteras están unidos al propio asiento. Esta reubicación sirve para reducir la holgura y para que sujeten más rápidamente al ocupante en caso de colisión. El cinturón se combina un pretensor y un limitador de carga, que lo tensan en el momento inicial de la colisión, para después aflojarse de manera controlada. Sujetan al ocupante de manera rápida y suave, y reducen el riesgo de que sufra lesiones. Ahora, también se encuentran disponibles nuevos pretensores y limitadores de carga para las plazas exteriores traseras.

### NUEVOS AIRBAGS ADAPTADOS AL CUERPO HUMANO

Aparte de los airbags delanteros, los de cortina y los laterales en las plazas delanteras, el Mazda3 introduce un airbag de rodilla en la plaza del conductor. Este nuevo elemento, que se ofrece de serie en todas las versiones, evita el movimiento hacia adelante del cuerpo del conductor en caso de una colisión; reduce la carga que aplica el cuerpo al cinturón de seguridad y contribuye a reducir las lesiones en las piernas, el tórax y el abdomen del conductor.

### MEDIDAS PARA REDUCIR LAS LESIONES DE LOS PEATONES

El equipo de desarrollo del Mazda3 ha dedicado un gran esfuerzo a reducir el riesgo de lesiones de los peatones en caso de atropello. Una nueva estructura, consistente en un patrón de columnas paralelas situadas más cerca de la superficie del capó, reduce la deformación del capó en el momento del contacto y favorece una absorción más rápida de la energía. Como resultado, la cabeza del peatón está mejor protegida si se produce un accidente. Simultáneamente, se ha adaptado el parachoques delantero del Mazda3. l diseño modula el impacto en caso de contacto con las piernas de un peatón. Además, esta estructura reduce el impacto en la zona de las rodillas, con lo que ayuda a reducir el riesgo de lesiones.



1. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

## DIMENSIONES

| Tipo de carrocería | | Sedán | 5 puertas |
| --- | --- | --- | --- |
| Puertas | | 4 + portón trasero | 4 + portón trasero |
| Número de plazas | | 5 | 5 |
| **Exterior** | |  |  |
| Longitud total (sin soporte para placa de matrícula) | mm | 4.660 | 4.460 |
| Anchura total | mm | 1.795 | 1.795 |
| Anchura total (de espejo a espejo) | mm | 2.028 | 2.028 |
| Altura total (sin carga) | mm | 1.440 | 1.435 |
| Distancia entre ejes | mm | 2.725 | 2.725 |
| Voladizo delantero (sin soporte para placa de matrícula) | mm | 915 | 915 |
| Voladizo trasero | mm | 1.020 | 820 |
| Ancho de vía delantero | mm | 1.570 | 1.570 |
| Ancho de vía trasero | mm | 1.580 | 1.580 |
| Distancia al suelo entre ejes (con carga), incluido conductor de 75 kg | mm | 135 | 135 |
| **Interior** | |  |  |
| Espacio delantero para la cabeza | mm | 965 | 965 |
| Espacio trasero para la cabeza | mm | 947 | 947 |
| Espacio delantero para los hombros | mm | 1.414 | 1.414 |
| Espacio trasero para los hombros | mm | 1.359 | 1.356 |
| Espacio delantero para la cintura | mm | 1.387 | 1.387 |
| Espacio trasero para la cintura | mm | 1.292 | 1.292 |
| Espacio para las piernas, delantero | mm | 1.075 | 1.075 |
| Espacio para las piernas, trasero | mm | 891 | 891 |
| **Maletero** | |  |  |
| Volumen con los asientos traseros en uso (VDA)[[16]](#footnote-16) | l | 450 | 358 |
| Volumen hasta el techo, asientos traseros abatidos (VDA)[[17]](#footnote-17) | l | 1.138 | 1.026 |
| Altura, del suelo del maletero hasta la bandeja | mm | 431 | 482 |
| Longitud suelo de carga hasta la 2ª fila | mm | 1.105 | 838 |
| Longitud suelo de carga hasta la 1ª fila | mm | - | 1.366 |
| Anchura entre los pasos de rueda traseros | mm | 1.012 | 1.014 |
| Anchura de apertura maletero/portón trasero | mm | 949 | 927 |

## MOTORES

|  | | 2.0 l. e-Skyactiv G  (122 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- |
| Cadena cinemática |  | Tracción delantera | Tracción delantera |
| Tipo de motor |  | 4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas | 4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas |
| Cilindrada | cm3 | 1.998 | 1.998 |
| Diámetro x carrera |  | 83,5 x 91,2 | 83,5 x 91,2 |
| Tipo de inyección de combustible |  | Inyección directa | Inyección directa |
| Relación de compresión |  | 13,0:1 | 16,3:1 |
| Sistema de control de emisiones |  | Catalizador de oxidación | Catalizador de oxidación y GPF |
| Potencia máxima | kW (CV)/rpm | 90(122)/6.000 | 137(186)/6.000 |
| Par máximo | Nm/rpm | 213/4.000 | 240/4.000 |
| Tipo de combustible recomendado |  | Gasolina 95 octanos | Gasolina 95 octanos |
| Capacidad del depósito de combustible | l | 51 | 51 |
| Transmisión |  | 6MT/6AT | 6MT/ 6AT |

## SISTEMA MAZDA M HYBRID

|  | | 2.0 l. e-Skyactiv G  (122 CV) |  | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Voltaje | | Sistema híbrido 24 V | | |
| Tipo de hibridación | | Generador reversible integrado accionado por correa (B-ISG) | | |
| Información sobre la batería | kJ | 600 - Batería de ion litio | | |
| Convertidor DC/DC | kW | 1,7 (máx. 120 A) | | |

## TRANSMISIÓN MANUAL: SKYACTIV-MT

|  | | 2.0 l. e-Skyactiv G  (122 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- |
| Transmisión |  | Manual 6 vel. | Manual 6 vel. |
| Cadena cinemática |  | Tracción delantera | Tracción delantera |
| **Desmultiplicación** |  |  |  |
| 1a |  | 3,363 | 3,272 |
| 2a |  | 1,947 | 1,947 |
| 3ª |  | 1,300 | 1,379 |
| 4a |  | 1,029 | 1,090 |
| 5a |  | 0,837 | 0,880 |
| 6a |  | 0,680 | 0,645 |
| Marcha atrás |  | 3,385 | 3,385 |
| Relación final |  | 3,850 | 3,850 |

## TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA: SKYACTIV-DRIVE

|  | | 2.0 l. e-Skyactiv G  (122 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- |
| Transmisión |  | Automática 6 vel. | Automática 6 vel. |
| Cadena cinemática |  | Tracción delantera | Tracción delantera |
| **Desmultiplicación** |  |  |  |
| 1a |  | 3,552 | 3,552 |
| 2a |  | 2,022 | 2,022 |
| 3ª |  | 1,347 | 1,347 |
| 4a |  | 1,000 | 1,000 |
| 5a |  | 0,745 | 0,745 |
| 6a |  | 0,599 | 0,599 |
| Marcha atrás |  | 3,052 | 3,052 |
| Relación final |  | 4,095 | 4,367 |

## SUSPENSIÓN Y RUEDAS

|  | | 2.0 l. e-Skyactiv G  (122 CV) |  | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Suspensión** |  |  | |  |
| Suspensión delantera |  | Tipo MacPherson | |  |
| Suspensión trasera |  | Barras de torsión | |  |
| **Llantas y neumáticos** |  |  | |  |
| Tamaño de llanta |  | 16x6.5J 18x7J | |  |
| Tamaño de neumático |  | 205/60R16 215/45R18 | |  |

## DIRECCIÓN Y FRENOS

|  | | 2.0 l. e-Skyactiv G  (122 CV) |  | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Dirección** |  |  | |  |
| Tipo de dirección |  | Cremallera y piñón | |  |
| Tipo de dirección asistida |  | Dirección asistida eléctrica (EPS) | |  |
| Radio de giro  (entre bordillos) | m | 5,3 | |  |
| Diámetro de giro  (entre muros) | m | 11,38 | |  |
| **Frenos** |  |  | |  |
| Tipo, delanteros |  | Discos ventilados | |  |
| Tipo, traseros |  | Discos macizos | |  |
| Diámetro, delanteros | mm | 295 | |  |
| Diámetro, traseros | mm | 265 | |  |
| Diámetro servofreno | pulgadas | 10 | |  |

## PRESTACIONES Y PESOS

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | e-Skyactiv X  (186 CV) | | | | | |
|  | | | 5 puertas | | | | Sedán | |
| Transmisión | | | Manual 6 vel. | Automática 6 vel. | Manual 6 vel. | Automática 6 vel. | Manual 6 vel. | Automática 6 vel. |
| Cadena cinemática | | | Tracción delantera | Tracción delantera | Tracción total | Tracción total | Tracción delantera | Tracción delantera |
| **Prestaciones** | | | | | | | | |
| Velocidad máxima (con limitador) | | km/h | 216 | 216 | 210 | 210 | 216 | 216 |
| Aceleración (0-100 km/h)[[18]](#footnote-18) | | s | 8,1 | 8,5 | 8,3 | 8,8 | 8,1 | 8,4 |
| **Consumo de combustible WLTP**[[19]](#footnote-19) | | | | | | | | |
| Combinado | l/100 km | 16 “  18 “ | 5,2  5,3 | 5,8  6,0 | -  6,0 | -  6,5 | 5,0  5,1 | 5,7  5,9 |
| Extra alto | l/100 km | 16 “  18 “ | 5,4  5,6 | 6,3  6,5 | -  6,5 | -  6,8 | 5,2  5,3 | 6,1  6,4 |
| Alto | l/100 km | 16 “  18 “ | 4,6  4,7 | 5,1  5,2 | -  5,0 | -  5,7 | 4,5  4,6 | 5,0  5,2 |
| Medio | l/100 km | 16 “  18 “ | 4,9  5,0 | 5,4  5,5 | -  5,8 | -  6,3 | 4,8  4,9 | 5,4  5,5 |
| Bajo | l/100 km | 16 “  18 “ | 6,5  6,5 | 7,2  7,3 | -  7,5 | -  7,9 | 6,4  6,4 | 7,1  7,3 |
| Emisiones de CO2 (combinado) | g/km | 16 “  18 “ | 118  121 | 133  137 | -  135 | -  146 | 114  117 | 130  135 |
| **Consumo de combustible NEDC**[[20]](#footnote-20) | | | | | | | | |
| Combinado | l/100 km | 16 “  18 “ | 4,7  4,7 | 5,2  5,3 | -  5,1 | -  5,5 | 4,5  4,6 | 5,1  5,4 |
| Extraurbano | l/100 km | 16 “  18 “ | 4,2  4,2 | 4,7  4,8 | -  4,6 | -  5,1 | 4,0  4,1 | 4,6  4,9 |
| Urbano | l/100 km | 16 “  18 “ | 5,6  5,6 | 6,3  6,3 | -  6,0 | -  6,3 | 5,5  5,6 | 6,2  6,4 |
| Emisiones de CO2 (combinado) | l/100 km | 16 “  18 “ | 105  106 | 119  120 | -  116 | -  124 | 101  104 | 117  121 |
| Categoría de emisiones | | | Euro 6d | | | | | |
| **Peso y carga útil** | | | | | | | | |
| Peso mínimo en orden de marcha | | kg | 1.320 | 1.349 | 1.376 | 1.409 | 1.320 | 1.351 |
| Masa máxima autorizada (MMA) | | kg | 1.941 | 1.963 | 1.992 | 2.019 | 1.938 | 1.959 |
| Peso máximo admisible en el eje delantero | | kg | 1.052 | 1.074 | 1.065 | 1.094 | 1.043 | 1.065 |
| Peso máximo admisible en el eje trasero | | kg | 889 | 889 | 927 | 925 | 895 | 894 |
| Peso máximo remolcable, remolque sin frenos | | kg | 600 | | | | | |
| Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%/12%) | | kg | 1.300 | | | | | |
| Capacidad máxima de carga del techo | | kg | 75 | | | | | |

## PRESTACIONES Y PESOS

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | 2.0 l. e-Skyactiv G  (122 CV) | | | |  | | | |
|  | | | 5 puertas | | Sedán | |  | |  | |
| Transmisión | | | Manual 6 vel. | Automática 6 vel. | Manual 6 vel. | Automática 6 vel. |  |  |  |  |
| Cadena cinemática | | | Tracción delantera | Tracción delantera | Tracción delantera | Tracción delantera |  |  |  |  |
| **Prestaciones** | | | | | | | | | | |
| Velocidad máxima (con limitador) | | km/h | 197 | 197 | 202 | 200 |  |  |  |  |
| Aceleración (0-100 km/h)[[21]](#footnote-21) | | s | 10,4 | 10,8 | 11,2 | 12,3 |  |  |  |  |
| ***Consumo de combustible WLTP****[[22]](#footnote-22)* | | | | | | | | | | |
| Combinado | l/100 km | 16 “  18 “ | 5,5  5,6 | 6,0  6,1 | 5,4  5,4 | 5,9  6,1 |  |  |  |  |
| Extra alto | l/100 km | 16 “  18 “ | 5,6  5,8 | 6,1  6,2 | 5,5  5,5 | 6,0  6,2 |  |  |  |  |
| Alto | l/100 km | 16 “  18 “ | 4,7  4,8 | 5,2  5,3 | 4,6  4,6 | 5,1  5,2 |  |  |  |  |
| Medio | l/100 km | 16 “  18 “ | 5,4  5,5 | 5,8  5,9 | 5,4  5,4 | 5,7  5,8 |  |  |  |  |
| Bajo | l/100 km | 16 “  18 “ | 7,3  7,3 | 8,2  8,3 | 7,2  7,2 | 8,2  8,2 |  |  |  |  |
| Emisiones de CO2 (combinado) | g/km | 16 “  18 “ | 126  128 | 138  140 | 123  124 | 136  139 |  |  |  |  |
| **Consumo de combustible NEDC**[[23]](#footnote-23) | | | | | | | | | | |
| Combinado | l/100 km | 16 “  18 “ | 5,1  5,1 | 5,4  5,6 | 4,9  5,0 | 5,3  5,5 |  |  |  |  |
| Extraurbano | l/100 km | 16 “  18 “ | 4,5  4,5 | 4,7  4,9 | 4,2  4,4 | 4,6  4,8 |  |  |  |  |
| Urbano | l/100 km | 16 “  18 “ | 6,2  6,2 | 6,8  6,9 | 6,1  6,1 | 6,7  6,8 |  |  |  |  |
| Emisiones de CO2 (combinado) | l/100 km | 16 “  18 “ | 114  115 | 122  127 | 110  114 | 120  125 |  |  |  |  |
| Categoría de emisiones | | | Euro 6d | | | | | | | |
| **Peso y carga útil** | | | | | | | | | | |
| Peso mínimo en orden de marcha | | kg | 1.274 | 1.299 | 1.275 | 1.300 |  |  |  |  |
| Masa máxima autorizada (MMA) | | kg | 1.875 | 1.907 | 1.869 | 1.902 |  |  |  |  |
| Peso máximo admisible en el eje delantero | | kg | 985 | 1.016 | 982 | 1.010 |  |  |  |  |
| Peso máximo admisible en el eje trasero | | kg | 890 | 891 | 887 | 892 |  |  |  |  |
| Peso máximo remolcable, remolque sin frenos | | kg | 600 | | | | | | | |
| Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%/12%) | | kg | 1.300 | | | | | | | |
| Capacidad máxima de carga del techo | | kg | 75 | | | | | | | |

1. CONTACTOS MAZDA MOTOR EUROPE

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Países | Contactos | Teléfono |
| **Europa**  Mazda Motor Europe GmbH  www.mazda-press.com | John Rivett  jrivett@mazdaeur.com | +49 160 3354 786 |
| **Austria**  Mazda Austria GmbH  www.mazda-press.at | Iris Schmid  iris.schmid@mazda.at | +43 463 3888 226 |
| **Albania**  Mazda Central and  South East Europe | Ivana Mudrovčić  mudrovcic@mazda.hr | +385 1 6060 264 |
| **Bielorrusia**  Atlant-M Holpy | Elena Bolotnikova  elena\_bolotnikova@atlantm.com | +375 172 189 906 |
| **Bélgica**  Mazda Motor Belux  www.mazda-press.be | Peter Gemoets  gemoetsp@mazdaeur.com | +32 3 860 66 05 |
| **Bosnia Herzegovina**  Mazda Central and  South East Europe | Ivana Mudrovčić  mudrovcic@mazda.hr | +385 1 6060 264 |
| **Bulgaria**  Mazda Central and  South East Europe | Ivana Mudrovčić  mudrovcic@mazda.hr | +385 1 6060 264 |
| **Croacia**  Mazda Motor Croatia  www.mazda-press.com.hr | Ivana Mudrovčić  mudrovcic@mazda.hr | +385 1 6060 264 |
| **Chipre**  Mazda Cyprus  A.Stephanides & Son  Automotive Ltd | Liza Pieridou  l.pieridou@gpa.com.cy | +357 22 581 254 |
| **República Checa**  Mazda Motor Czech Republic  www.mazda-press.cz | Markéta Kuklová  mkuklova@mazdaeur.com | +420 739 681 120 |
| **Dinamarca**  Mazda Motor Danmark  www.mazda-press.dk | Jannik Olsen  jolsen@mazdaeur.com | +45 43 25 21 06 |
| **Finlandia**  Inchcape Motors Finland Oy | Sampo Salovuori  sampo.salovuori@inchcape.fi | +358 50 572 6000 |
| **Francia**  Mazda Automobiles France S.A.S.  www.mazda-presse.fr | David Barrière  david.barriere@mazda.fr | +33 1 61 01 65 95 |
| **Alemania**  Mazda Motors (Deutschland) GmbH  www.mazda-presse.de | Jochen Münzinger  jmuenzinger@mazda.de | +49 2173 943 220 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Países | Contactos | Teléfono |
| **Grecia**  Mazda AutoOne | Maria Katsarea  mkatsarea@autoone.gr | +30 213 0140 430 |
| **Hungría**  Mazda Motor Hungary KFT  www.mazda-press.hu | Eszter Burovinc  burovinc@mazda.hu | +36 1 464 5007 |
| **Irlanda**  Mazda Motor Ireland  www.mazda-press.ie | David Bannon  dbannon@mazdaeur.com | +353 86 348 8635 |
| **Italia**  Mazda Motor Italia S.r.L  www.mazda-press.it | Erika Giandomenico  egiandomenico@mazdaeur.com | +39 06 60 297 800 |
| **Luxemburgo**  Mazda Motor Belux  www.mazda-press.lu | Peter Gemoets  gemoetsp@mazdaeur.com | +32 3 860 66 05 |
| **Macedonia del Norte**  Mazda Central and  South East Europe | Ivana Mudrovčić  mudrovcic@mazda.hr | +385 1 6060 264 |
| **Malta**  GasanZammit Motors Ltd. | Sarah Kennard  skennard@mps.com.mt | +356 2569 72 06 |
| **Moldavia**  Mazda Central and  South East Europe | Eszter Burovinc  burovinc@mazda.hu | +36 1 464 5005 |
| **Montenegro**  Mazda Central and  South East Europe | Ivana Mudrovčić  mudrovcic@mazda.hr | +385 1 6060 264 |
| **Países Bajos**  Mazda Motor Nederland  www.mazda-press.nl | Jur Raatjes  jraatjes@mazdaeur.com | +31 182 685 080 |
| **Noruega**  Mazda Motor Norge  www.mazda-press.no | Petter Chr. Grüner Brinch  pbrinch@mazdaeur.com | +47 66 81 87 81 |
| **Polonia**  Mazda Motor Poland  www.mazda-press.pl | Szymon Soltysik  ssoltysik@mazdaeur.com | +48 223 181 980 |
| **Portugal**  Mazda Motor de Portugal Lda  www.mazda-press.pt | Sandra Ferro  sferro@mazdaeur.com | +351 21 351 2774 |
| **Rumanía**  Free Communication | Daniel Amzar  daniel.amzar@freecomm.ro | +40 21 20 74 740 |
| **Rusia**  Mazda Motor RUS  www.mazda-press.ru | Maria Maguire  mmaguire@mazdaeur.com | +7 499 500 4856 |
| **Serbia**  Mazda Central and  South East Europe | Ivana Mudrovčić  mudrovcic@mazda.hr | +385 1 6060 264 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Países | Contactos | Teléfono |
| **Eslovaquia**  Mazda Motor Slovak Republic  www.mazda-press.sk | Markéta Kuklová  mkuklova@mazdaeur.com | +420 739 681 120 |
| **Eslovenia**  Mazda Motors Slovenia (MMS d.o.o.)  www.mazda.si | Dimitrij Vušnik  dimitrij.vusnik@mazda.si | +386 1 420 40 89 |
| **España**  Mazda Automóviles España S.A.  www.mazda-press.es | Natalia García  ngarcia@mazdaeur.com | +34 91 418 54 68 |
| **Suecia**  Mazda Motor Sverige  www.mazda-press.se | Johan Lagerström  jlagerstrom@mazdaeur.com | +46 300 31 810 |
| **Suiza**  Mazda (Suisse) SA  www.mazda-press.ch | Giuseppe Loffredo  gloffredo@mazda.ch | +41 22 719 3360 |
| **Turquía**  Mazda Turkey  www.mazda-medya.com | Tamer Atsan  tatsan@mazdaeur.com | +90 216 430 7040 |
| **Ucrania**  AUTO International | Julia Sivak  sivak@auto-intl.kiev.ua | +380 442 30 15 04 |
| **Reino Unido**  Mazda Motors UK Ltd.  www.mazda-press.co.uk | Graeme Fudge  gfudge@mazdaeur.com | +44 1 322 622 691 |

#Mazda3

#DriveTogether

#Mazda

Para más información visite nuestro Portal de Prensa  
www.mazda-press.es

1. 1 Solo disponible en combinación con el motor e-Skyactiv X. [↑](#footnote-ref-1)
2. De serie en el acabado Zenith. [↑](#footnote-ref-2)
3. Valores de consumos y emisiones de CO2 medidos según procedimiento de homologación WLTP; Reglamento (UE) 1151/2017; Reglamento (UE) 2007/715. Consumo de combustible NEDC: 5,5-4,5 l/100 km; emisiones de CO2: 124-101 g/km. Para proporcionar comparabilidad, se indican los valores NEDC determinados conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 1153/2017. [↑](#footnote-ref-3)
4. Valores de consumos y emisiones de CO2 medidos según procedimiento de homologación WLTP; Reglamento (UE) 1151/2017; Reglamento (UE) 2007/715. Consumo de combustible NEDC del e-Skyactiv G de 122 CV: 5,6-4,9 l/100 km; emisiones de CO2: 127-110 g/km. Para proporcionar comparabilidad, se indican los valores NEDC determinados conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 1153/2017. [↑](#footnote-ref-4)
5. [↑](#footnote-ref-5)
6. La disponibilidad de los elementos de seguridad i-Activsense depende del nivel de equipamiento y del mercado. [↑](#footnote-ref-6)
7. 1 En función del nivel de acabados. [↑](#footnote-ref-7)
8. 1 Solo disponible en combinación con el motor e-Skyactiv X. [↑](#footnote-ref-8)
9. 2 Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y del mercado. [↑](#footnote-ref-9)
10. 1 Uso limitado durante la conducción, por motivos de seguridad. [↑](#footnote-ref-10)
11. 2 Según un estudio interno. [↑](#footnote-ref-11)
12. Valores de consumos y emisiones de CO2 medidos según procedimiento de homologación WLTP; Reglamento (UE) 1151/2017; Reglamento (UE) 2007/715. Consumo de combustible NEDC: 5,5-4,5 l/100 km; emisiones de CO2: 124-101 g/km. Para proporcionar comparabilidad, se indican los valores NEDC determinados conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 1153/2017. [↑](#footnote-ref-12)
13. 1 Según mercados y especificaciones. [↑](#footnote-ref-13)
14. 2 El sistema funciona en combinación con el limitador de velocidad. [↑](#footnote-ref-14)
15. 2 Según un estudio interno de Mazda [↑](#footnote-ref-15)
16. Sedán: volumen hasta la bandeja incluido compartimento inferior / 5 puertas: volumen hasta la línea de cinturones incluido compartimento inferior, sin equipo de sonido BOSE® [↑](#footnote-ref-16)
17. Incluido compartimento inferior, sin equipo de sonido BOSE® [↑](#footnote-ref-17)
18. Bajo las condiciones de Mazda. [↑](#footnote-ref-18)
19. Valores de consumos y emisiones de CO2 medidos según procedimiento de homologación WLTP; Reglamento (UE) 1151/2017; Reglamento (UE) 2007/715. [↑](#footnote-ref-19)
20. Para proporcionar comparabilidad, se indican los valores NEDC determinados conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 1153/2017. [↑](#footnote-ref-20)
21. Bajo las condiciones de Mazda. [↑](#footnote-ref-21)
22. Valores de consumos y emisiones de CO2 medidos según procedimiento de homologación WLTP; Reglamento (UE) 1151/2017; Reglamento (UE) 2007/715. [↑](#footnote-ref-22)
23. Para proporcionar comparabilidad, se indican los valores NEDC determinados conforme al Reglamento de Ejecución (UE) 1153/2017. [↑](#footnote-ref-23)