



NUEVO MAZDA MX-5

DOSIER DE PRENSA

Este dossier de prensa se encuentra disponible en la web europea de prensa www.mazda-press.com y en el portal en español www.mazda-press.es



mazda

ÍNDICE

NUEVO MAZDA MX-5

1. DE UN VISTAZO	3 – 13
<i>Nuevo Mazda MX-5</i>	
2. INTRODUCCIÓN	14 – 15
<i>Más diversión real</i>	
3. DISEÑO EXTERIOR E INTERIOR	16 – 20
<i>Amor a primera vista</i>	
4. CONECTIVIDAD, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO	21 – 24
<i>Sintoniza, enciende el contacto y conduce</i>	
5. CADENAS CINEMÁTICAS	25 – 31
<i>Mucho más de lo que uno se espera por ese precio</i>	
6. CHASIS Y CARROCERÍA	31 – 36
<i>Jinba Ittai: por el placer de conducir</i>	
7. SEGURIDAD	37 – 40
<i>Tranquilidad sin límites</i>	
8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS	41 – 45
<i>Nuevo Mazda MX-5</i>	
9. PRODUCCIÓN Y VENTAS	46
<i>Mazda MX-5</i>	
10. CONTACTOS	47 – 49
<i>Mazda Motor Europe</i>	



1. DE UN VISTAZO

Nuevo Mazda MX-5

El nuevo Mazda MX-5 toma el testigo del deportivo más vendido de todos los tiempos. Con la cuarta generación de su legendario roadster, Mazda ha buscado un aspecto más enérgico y el componente tecnológico que espera el público de hoy. Sin embargo, no ha desvirtuado el concepto original de un deportivo ligero, sencillo, accesible y que, por supuesto, ofrece diversión al volante en estado puro.

- Diseño KODO especial con una expresión más profunda del movimiento y la agilidad. Las proporciones del vehículo son perfectas y su aspecto fantástico, con la capota abierta o cerrada.
- Es el Mazda MX-5 más ligero desde la primera generación. A pesar de su avanzado equipamiento de seguridad y de sus sistemas de información y entretenimiento, pesa 100 kg menos* que el modelo anterior.
- Tecnología SKYACTIV por primera vez en un Mazda MX-5, en la versión con mayor eficiencia de consumo hasta la fecha, siempre fiel a los principios fundamentales del deportivo ligero de Mazda:
 - motores y transmisión especialmente adaptados la configuración de motor delantero en la parte media del vehículo y tracción trasera,
 - distribución ideal del peso al 50:50 entre los ejes, y voladizos aún más cortos,
 - bajo momento de inercia y el centro de gravedad más bajo hasta la fecha,
 - el chasis rediseñado mejora aún más la agilidad legendaria del MX-5.
- Un interior pensado para las personas sitúa al conductor en perfecta simetría con los pedales, el volante, la palanca de cambios, el mando giratorio HMI y otros controles importantes.
- Medidas especiales para controlar el ruido aerodinámico, nuevos altavoces en los reposacabezas y una capota de lona sorprendentemente fácil de manejar amplifican el disfrute de conducir con la capota abierta.
- Reducción de la posibilidad de accidente, gracias a las tecnologías de seguridad activa i-ACTIVSENSE más novedosas; y, además, una protección pasiva sobresaliente de los ocupantes y los peatones.
- Está previsto que salga a la venta en Europa en agosto**.

* Según mercados y especificaciones del vehículo.

** Según mercados



Exterior

El exterior del Mazda MX-5 expresa todo lo que tiene que ser un deportivo: ligero, ágil y atractivo. Transmite sensaciones de movimiento de una forma deliciosamente estética, incluso cuando está parado, en línea con el diseño KODO. Cuando se mueve es aún mejor.

- Un diseño KODO muy inspirado consigue un delicado equilibrio entre tradición y estilo contemporáneo, con líneas amplias y fluidas, voladizos cortos y una planta más ancha.
- Frontal elegante, potente y más agresivo, en el que destacan:
 - Grupos ópticos delanteros ultracompactos, con cuatro lámparas LED,
 - Luces LED de conducción diurna*, que acentúan la anchura del modelo,
 - Líneas de carácter nítidas, que producen sensación de fuerza y se extienden desde la parte superior de la parrilla hasta los faros.
- Cuando se mira desde delante o desde atrás presenta un perfil bajo, ancho y trapezoidal, muy acorde con su tensa musculatura.
- Los grupos ópticos traseros tienen reminiscencias de los modelos anteriores, pero con un guiño a la nueva generación.
- La cabina se ha desplazado hacia atrás, para dar mayor equilibrio a las proporciones con la capota abierta o cerrada.
- En negro, a juego con la capota de lona, los pilares A, el remate superior del parabrisas, los retrovisores exteriores y las barras de los respaldos de los asientos subrayan el estilo cockpit del habitáculo.
- La capota de lona se recoge limpiamente en un espacio muy compacto, contribuyendo a una silueta más aerodinámica.
- Disponible con llantas de aleación de 16 o 17 pulgadas*:
 - con diseño deportivo de ocho radios y cuatro tuercas,
 - fabricado mediante electroformación de aluminio, ligera y duradera.
- Se presenta en siete colores de carrocería: Soul Red Metallic, Ceramic Metallic, Arctic White, Crystal White Pearl, Blue Reflex, Meteor Grey y Jet Black.

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.



Interior

Su interior deportivo conecta al conductor con el vehículo y contribuye a esa inconfundible sensación *Jinba Ittai*. Además, los diseñadores de la cabina —articulada en torno al conductor— han introducido importantes avances en el confort y la ergonomía

- Un plano exterior, que se extiende desde las aletas delanteras hasta la parte superior del guarnecido de las puertas (del mismo color que la carrocería*) crea continuidad visual entre el interior y el exterior del nuevo Mazda MX-5.
- Habitáculo acogedor, como en las generaciones anteriores, pero más ergonómico y confortable, para prevenir la fatiga y reducir la distracción.
- Un único eje centrado en el conductor, con:
 - el volante, el panel de instrumentos y los pedales en perfecta simetría,
 - todos los controles repartidos de forma ideal, con el uso más eficiente posible del espacio disponible,
 - más espacio para las rodillas y la cabeza.
- La capota se ha mejorado con un muelle de asistencia que facilita aún más su manejo desde los asientos.
- Volante compacto clásico de tres radios, muy suave y con un diseño en la estela de la tradición roadster.
- Asientos deportivos, más cómodos y con una sujeción que permite disfrutar al máximo de las prestaciones del coche.
- Tres paquetes de interior disponibles*:
 - piel negra deportiva con costuras rojas,
 - tela negra con costuras rojas o negras,
 - asientos Recaro negros con una combinación de tapicería Alcantara y napa con costuras rojas.
- Maletero con formas optimizadas y capacidad para dos maletas de mano.

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.



Conectividad, funcionalidad y equipamiento

La interfaz hombre-máquina de nueva generación de Mazda proporciona a los conductores un acceso fácil y seguro a la innovadora tecnología de información y entretenimiento del Mazda MX-5, que incluye el sistema de conectividad para smartphone MZD Connect.

- Los controles vitales, como los pedales, el volante, la palanca de cambio y el mando HMI, están perfectamente ubicados, para potenciar esa sensación de que el nuevo Mazda MX-5 es una extensión natural del conductor.
- Se ha aplicado el concepto Heads Up Cockpit adoptado en otros modelos. Dicho concepto ayuda al conductor a explotar al máximo la tecnología del vehículo sin perder la concentración en lo más importante: conducirlo.
- Elegantes relojes analógicos, con tacómetro en el centro, velocímetro a la derecha y otros indicadores a la izquierda.
- Pantalla independiente de 7 pulgadas*, situada en el salpicadero, con información relacionada con la comunicación y el entretenimiento.
- El mando giratorio HMI* de la consola permite manejar las funciones de la pantalla de 7 pulgadas sin desviar la vista de la conducción.
- El sistema de conectividad a través de smartphone MZD Connect* proporciona acceso a Internet dentro del vehículo, sin reducir la seguridad durante la conducción:
 - manejo mediante el mando HMI o mediante control por voz,
 - conexión a través de Bluetooth: permite utilizar el teléfono, enviar y recibir mensajes de texto, y leer o responder a mensajes de correo electrónico, todo en modo manos libres,
 - incluye aplicaciones, como AhaTM y StitcherTM, de radio a través de Internet, servicios de redes sociales y otros contenidos adaptados al uso a bordo del vehículo,
 - incluye un sistema de navegación* que permite hacer búsquedas en Internet; se incluyen tres años de actualizaciones de los mapas NAVTEQ y soporte en 19 idiomas en audio y 26 en texto,

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.



- también ofrece aplicaciones de Mazda como Eco-display, que se encarga de llevar un seguimiento del consumo de combustible.
- Sistema de sonido premium BOSE®, con nueve altavoces* especialmente diseñado para un roadster descapotable; incorpora, entre otros elementos, altavoces UltraNearfield™ montados en los reposacabezas del conductor y el acompañante.
- Sensores traseros de aparcamiento*

Cadenas cinemáticas

Una combinación ganadora: el Mazda MX-5 adopta SKYACTIV, en lo que constituye la primera aparición de esta tecnología en un vehículo con motor delantero y tracción trasera. Los motores de gasolina de alta eficiencia y las transmisiones manuales SKYACTIV se adaptan a la perfección a este deportivo de leyenda.

Motores de gasolina de inyección directa SKYACTIV-G

- Motores atmosféricos ligeros, con aceleración lineal desde parado hasta la línea roja y consumos sobresalientes en condiciones de conducción real.
- Relación de compresión de 13,0:1; los inconvenientes tradicionales de esta opción se compensan con todo un despliegue de innovaciones, como doble distribución variable de válvulas, inyectores multiorificio y pistones con cavidades especiales.
- Sistemas de admisión y escape más compactos y ligeros, adaptados para sacarle el mayor rendimiento a estos motores y llevar a nuevas cotas la diversión que ofrece el Mazda MX-5:
 - el sistema de admisión mejora la eficiencia y pesa un 30% menos que el del modelo anterior,
 - escape ultracompacto 4-2-1 optimizado que mejora el desarrollo de par y el sonido del motor.
- Dos motores disponibles en Europa: **1.5 I. SKYACTIV-G** y **2.0 I. SKYACTIV-G**.

1.5 I. SKYACTIV-G

- Se han introducido modificaciones en el calado de distribución y en los elementos móviles (por ejemplo, se ha adoptado un cigüeñal de acero especial) para llevar la línea roja hasta 7.500 rpm.

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.



- Aumento de la potencia máxima con respecto a las versiones de este motor que ya se montan en el Mazda2 y Mazda3.
- Su potencia es superior a la del anterior motor 1.8 l. del Mazda MX-5, y los consumos son notablemente mejores.

Entrega

- 96 kW / 131 CV a 7.000 rpm y 150 Nm a 4.800 rpm

Consumo de combustible y emisiones de CO₂**:

- 6,0 l / 100 km y 139 g/km

Normativa de emisiones: Euro 6

2.0 I. SKYACTIV-G

- Ajustado especialmente para una mejor entrega de par en la banda de revoluciones bajas y medias.
- 8 kg más ligero que el anterior motor 2.0 l. gasolina del Mazda MX-5; con más par, aceleración más rápida y un consumo muy inferior.
- Disponible con el sistema de corte de ralentí i-stop de Mazda (arranca el motor en tal solo 0,5 segundos) y con una versión aligerada del sistema de freno regenerativo i-ELOOP de Mazda.

Entrega

- 118 kW / 160 CV a 6.000 rpm y 200 Nm a 4.600 rpm

Consumo de combustible y emisiones de CO₂**:

- 6,9 l / 100 km y 161 g/km
- Con i-stop y i-ELOOP: 6,6 l / 100 km y 154 g/km*

Normativa de emisiones: Euro 6

* Solo modelos con volante a la izquierda.

** Datos de Mazda en ciclo combinado



Transmisión manual de seis velocidades **SKYACTIV-MT**

- Ofrece el tacto preciso con recorridos cortos del Mazda MX-5.
- Sexta marcha más directa, con relación final de desmultiplicación más baja; estructura más liviana del varillaje para reducir la resistencia. Reduce el consumo en condiciones reales de conducción y permite cambios más suaves.
- En torno a un 7% más ligera que la transmisión manual de seis velocidades anterior gracias, por ejemplo, a una caja en fundición de aluminio y a un mejor control del flujo de aceite.
- El diferencial, que también es más pequeño y ligero, logra reducir su peso de 7 a 10 kg (según el motor) con respecto a su predecesor. Igualmente, reduce en un 25% las pérdidas de transferencia de energía.

Chasis y carrocería

Mazda ha conseguido perfeccionar aún más las características de comportamiento y agilidad *Jinba Ittai* del MX-5, sin rival entre los deportivos ligeros de precio asequible. El modelo de nueva generación es más ligero y más corto. Tiene el centro de gravedad más bajo y ha ganado en rigidez y seguridad.

SKYACTIV-Chassis

- Más que nunca, es una prolongación del conductor del MX-5.
- Para aligerar el peso, se han revisado varios componentes de la suspensión delantera de doble trapecio y de la suspensión trasera multibrazo; al mismo tiempo ha mejorado la estabilidad en curva:
 - se ha aumentado el ángulo de avance de las ruedas delanteras para mejorar la tracción y reducir el subviraje,
 - se ha añadido al subchasis trasero de la suspensión una estructura de apoyo que proporciona más rigidez,
 - se han reubicado los brazos traseros para mejorar el control en los virajes.
- Suspensión deportiva Bilstein en las versiones más equipadas con motor 2.0 I.
SKYACTIV-G



- Se ha adoptado un sistema de dirección asistida dual, eléctrica y de piñón, con el fin de ahorrar espacio; al mismo tiempo:
 - el sistema se ha posicionado más cerca de las ruedas delanteras, para obtener un tacto más directo,
 - se ha reducido un 4,3% la desmultiplicación de la dirección, con vistas a obtener una respuesta más rápida.
- Mejora en el servofreno, de modo que el funcionamiento de los frenos resulte mejor y más refinado.
- Mejoras en el control durante los cambios de carga; con ello se suaviza la transición entre la aplicación y la liberación del pedal del freno. El resultado es más confort y una experiencia mejorada en curvas.
- El sistema de suspensión pesa 12 kg menos que el del modelo anterior; a pesar de ello, el chasis es más rígido, debido al uso de estructuras reforzadas y materiales más ligeros, entre otras medidas.

Carrocería SKYACTIV-Body

- Más resistente y, al mismo tiempo, más ligera, con una proporción sensiblemente mayor de aceros de alta resistencia y aluminio (ahora, esos materiales suponen el 71% de la carrocería, frente al 58% anterior):
 - se ha empleado aluminio en numerosos componentes, como los pasos de rueda delanteros, los refuerzos de los parachoques y las barras de los respaldos de los asientos; la proporción total de este metal ha aumentado del 0,1 al 9%.
- Siempre que es posible se utiliza un bastidor recto y continuo; por ejemplo, se emplea un travesaño longitudinal (característico del Mazda MX-5) con una sección transversal mayor y, simultáneamente, se han reforzado las uniones entre secciones del travesaño.
- Una estructura en forma de anillo mejora la rigidez de los soportes de la suspensión a la carrocería.

* Basado en mediciones internas.



- Se han reforzado las torretas de la suspensión trasera, atenuando con ello la deformación de la carrocería como consecuencia de las irregularidades del firme.
- Los asientos están montados directamente en el bastidor B, mejorando con ello la rigidez local.
- A pesar de ser más ligero, el nuevo MX-5 resulta más suave y silencioso, gracias a una serie de medidas que mejoran las características NVH:
 - se han rediseñado los pilares A, el remate superior del parabrisas y el borde trasero del capó con el objetivo de optimizar el flujo de aire; de este modo se ha eliminado ruido aerodinámico, en especial con la capota abierta,
 - las ventanillas laterales suben automáticamente cuando se sube la capota de lona, mejorando el sellado,
 - La capota se ha modificado y ahora absorbe más ruido y no ondea con el viento,
 - todas estas medidas han reducido en torno a un 40% el ruido del viento en el interior del habitáculo*.

* Basado en mediciones internas.



Seguridad

El nuevo Mazda MX-5 incorpora el concepto de seguridad proactiva de Mazda. Ante todo, el equipamiento de tecnologías de seguridad activa i-ACTIVSENSE de Mazda ayuda a los conductores a evitar accidentes. Pero como, a veces, los accidentes son inevitables, la innovadora carrocería SKYACTIV-Body se encarga de limitar las lesiones, tanto de los ocupantes como de los peatones, en caso de atropello.

Seguridad activa de vanguardia i-ACTIVSENSE*:

- El **Control de ángulo muerto (BSM)** hace uso de un radar de 24 GHz para vigilar los vehículos que se acercan desde atrás por los carriles contiguos. Si el conductor del MX-5 señala un cambio de carril mientras se le acerca otro vehículo, el sistema hace parpadear un indicador en el retrovisor del lado correspondiente y emite una señal acústica.
- La **Alerta de tráfico trasera (RCTA)** amplía la funcionalidad del BSM para advertir de la presencia de otros vehículos durante las maniobras marcha atrás.
- El **Sistema de alerta de cambio involuntario de carril (LDWS)** identifica las líneas de la carretera con ayuda de una cámara y avisa al conductor cada vez que se sale de su carril de forma involuntaria.
- El **Sistema de control de luces de largo alcance (HBC)** utiliza una cámara para monitorizar las luces delanteras o traseras de los vehículos a la vista, y cambia automáticamente entre las luces largas y las cortas para no estorbar la visión de los demás conductores.
- El **Sistema de iluminación frontal adaptativa (AFS)** predice los virajes de la carretera y adapta las luces cortas a la trayectoria esperada del vehículo.

* La disponibilidad de estos sistemas depende del nivel de equipamiento y el mercado.



Seguridad pasiva: un roadster auténticamente moderno

- La carrocería SKYACTIV-Body (modificada para adaptarla a la arquitectura de habitáculo con capota de lona del MX-5) se basa en un bastidor continuo con secciones rectas siempre que es posible, pensado para canalizar las fuerzas de un impacto a través de una estructura con varias rutas de dispersión.
- Incremento de la rigidez, gracias al empleo de materiales resistentes aunque ligeros, como:
 - acero estampado en caliente de 1.500 MPa y aceros de alta resistencia de 1.180 MPa en toda la cabina,
 - aluminio serie 7000 de alta resistencia en la viga de los parachoques delantero y trasero.
- En caso de un impacto frontal leve, diversos elementos atornillados, fáciles de sustituir, se encargan de absorber la energía del golpe, limitando los daños al motor y los costes de reparación.
- Las mejoras introducidas en el bastidor elevan la protección en caso de impacto lateral; por ejemplo, hay un nuevo travesaño adicional en los respaldos de los asientos y se han reforzado los pilares A y los estribos laterales.
- Una sección transversal con nueva estructura en forma de doble sombrero, construida en acero de alta resistencia, aporta más protección en caso de impacto trasero. Además, una zona de control de la deformación, la propia suspensión trasera y una estructura elevada forman una ruta de dispersión en distintas direcciones que protege el habitáculo y el depósito de gasolina.
- Los airbags delanteros y laterales de serie aportan protección adicional, incluso con la capota bajada.
- Los asientos y el guarnecido de las puertas están diseñados para proporcionar más sujeción y evitar lesiones.
- Cinturones de seguridad equipados con pretensores y limitadores de carga.
- El asiento del acompañante admite sillas infantiles con anclaje ISOFIX.
- Capó activo evolucionado con tecnología de sensores, para limitar lesiones en la cabeza de los peatones. Por otro lado, la espuma con función de absorción de energía de la viga del parachoques y el refuerzo en su parte inferior protegen las piernas de los peatones en caso de atropello.



2. INTRODUCCIÓN

Más diversión real

Mazda lleva más de veinticinco años pensando en todo lo que puede ser un deportivo ligero. En el nuevo Mazda MX-5, ha destilado toda la inspiración *Jinba Ittai* que ha ido ganando a lo largo de tres generaciones de modelos.

Su aspecto, más agresivo, transmite sensaciones de movimiento constante. Incluso cuando está parado, las líneas fluidas de inspiración KODO del MX-5 parecen moverse. Pero luce mejor —y hace brillar a sus ocupantes— en su elemento natural: surcando una carretera interminable con la capota abierta.

El concepto *Jinba Ittai* del jinete y su montura fundidos en una sola entidad, que desde los orígenes ha definido la relación entre el conductor y su MX-5, sigue estando ahí con más intensidad que nunca. Ello se percibe en el modo en que el diseño interior y la estudiada organización del modelo de cuarta generación difumina los límites visuales entre el habitáculo y el exterior.

Simultáneamente, los atributos *Jinba Ittai* más tradicionales se han afinado, acercándolos un paso más a la perfección. Es el caso de la distribución del peso, que ahora está más cerca que nunca del centro de gravedad de un coche más bajo y con voladizos más cortos. Con algunas versiones por debajo incluso de los 1.000 kg*, el nuevo MX-5 pesa un 10% menos que el modelo anterior, y es el más ligero desde el modelo original de primera generación. Y eso a pesar de los avances en seguridad activa y pasiva, la tecnología de conectividad para smartphone o la evolución de la ergonomía, con una interfaz hombre-máquina que ayuda al conductor a explotar todo el potencial del vehículo.

La inspiración cierra el círculo

El Mazda MX-5 ha sido una fuente de inspiración para muchas innovaciones de Mazda; por ejemplo, para la tecnología SKYACTIV, que recientemente se ha implantado en toda la gama de modelos. Ahora, el concepto SKYACTIV cierra el círculo y retorna al nuevo MX-5 en forma de dos motores SKYACTIV-G de alta compresión especialmente modificados, una transmisión manual SKYACTIV-MT que lleva un paso más allá la suavidad y precisión de los cambios, una carrocería



SKYACTIV-Body ligera y excepcionalmente resistente, y un chasis SKYACTIV-Chassis adaptado para realzar la agilidad sobresaliente del icono de Mazda.

Igualmente, es el MX-5 más seguro construido hasta la fecha. Sus sistemas de seguridad activa i-ACTIVSENSE y la protección pasiva incorporada a la carrocería SKYACTIV-Body y al chasis SKYACTIV-Chassis son, sencillamente, extraordinarios para un roadster accesible. Porque la seguridad también forma parte de la diversión.

La suma de todos estos elementos convierte al deportivo más vendido de todos los tiempos en un delirio de diversión. El MX-5 de cuarta generación es, sin duda, la edición más memorable hasta la fecha.

* Dependiendo de la cadena cinemática.



3. DISEÑO EXTERIOR E INTERIOR

Amor a primera vista

El nuevo MX-5 es sumamente llamativo. Una obra maestra del diseño por dentro y por fuera. Representa la culminación de los esfuerzos de Mazda por diseñar un deportivo ligero con unas proporciones perfectas, para una experiencia de conducción electrizante, sobre todo con la capota de lona bajada.

El diseño empieza por las personas. Al fin y al cabo, un roadster es para conducirlo y para ser visto. Ese ha sido uno de los elementos centrales del encanto del MX-5 durante más de veinticinco años. Otro ha sido la fusión entre el conductor y el vehículo, o *Jinba Ittai*. La propuesta de diseño "KODO - Alma del movimiento" del MX-5 de cuarta generación mezcla estos dos conceptos en una potente expresión visual de la esencia del carácter del modelo: rápido, ágil y, sobre todo, divertido de conducir.

Lo más característico del nuevo MX-5, quizás aún más que en el caso de sus predecesores, son sus proporciones ideales. Los ocupantes se sientan, literalmente, en el punto medio del vehículo, más cerca del suelo que en cualquier otro MX-5, en lo que es un reflejo del centro de gravedad más bajo del nuevo modelo. Es el MX-5 más corto de la historia. Sus líneas son también más puras. Cada línea y cada curva están ahí por un motivo muy concreto: acelerar el corazón de quien lo mira.

Un canon de equilibrio

Visto desde el frente, el morro rebajado y los voladizos cortos hablan de la facilidad del coche para agarrarse a la carretera. Unas líneas de carácter afiladas, que corren desde el borde superior de la parrilla en dirección a los dos faros subrayan la profundidad de unos ojos de gato montés, bajo los que lucen unos faros LED ultracompactos de cuatro lámparas. En las esquinas inferiores del parachoques delantero, las luces LED de conducción diurna* realzan la anchura del coche.

* La disponibilidad puede variar en función del nivel de equipamiento.



A la hora de dar forma al exterior, el equipo de diseño se inspiró en la tradición japonesa de la caligrafía, y logró una fluidez llamativamente eficiente en los laterales del coche. La cabina se desplazó ligeramente hacia atrás, contribuyendo a un perfecto equilibrio entre las proporciones del coche, lo mismo con la capota subida o bajada. En color negro, a juego con la capota de lona, los pilares A, el remate superior del parabrisas, los retrovisores exteriores y las barras de los respaldos de los asientos hacen hincapié en el estilo cockpit del habitáculo y en la complexión robusta del MX-5. Y si hablamos de la capota de lona en sí, aparte de que se recoge con mucha limpieza en un espacio llamativamente compacto, dando más nitidez a la silueta del MX-5, también mejora el aspecto general del coche con la capota cerrada, además de su aerodinámica.

Los laterales de la carrocería abundan en formas de interesante estética y parecen estar rebajados en las esquinas. Igualmente, se estrechan por encima de los pasos de rueda. Por delante y por detrás, la eficiencia del diseño del MX-5 resulta evidente en su geometría trapezoidal, baja y ancha, perfectamente en línea con una fibrosa musculatura. La parte trasera también produce una grata impresión. En ella convergen todas las líneas, pasando por unos pasos de rueda sobredimensionados que amplifican visualmente el volumen del coche. Los grupos ópticos traseros conservan reminiscencias de las generaciones anteriores, pero al mismo tiempo poseen las características típicas de iluminación de la nueva generación de modelos de Mazda.

El nuevo deportivo monta llantas deportivas de aleación de 16 o 17 pulgadas con ocho radios* en las que llama la atención un cubo central con cuatro tuercas. Están disponibles en color gunmetal o plata (versión 16 pulgadas) o en gunmetal o plata brillante (versión 17 pulgadas). Sea cual sea la elección, no hay posibilidad de equivocarse: todas están fabricadas mediante electroformación de aluminio, y son ligeras y duraderas.

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento y las especificaciones del motor



Los colores de la diversión sin adulterar

El nuevo MX-5 se presenta en siete colores de carrocería, todos ellos elegidos como símbolos del placer roadster. La oferta empieza por los tonos Soul Red Metallic —el color de lanzamiento— y Ceramic Metallic, que cambia de matices dependiendo de la luz. El MX-5 de cuarta generación también está disponible en Arctic White, Crystal White Pearl, Blue Reflex, Meteor Grey y Jet Black.

Como una segunda piel

En el nuevo MX-5 parecen borrarse las fronteras entre el coche, el conductor, la carretera y el entorno. Por ejemplo, hay un plano exterior que se extiende desde las aletas delanteras hasta la parte superior del guarnecido de las puertas (que tiene el mismo color que la carrocería*), creando continuidad visual entre el interior y el exterior. Este efecto intensifica la tradicional conexión *Jinba Ittai*, con un interior tan acogedor como siempre, solo que ahora aún más confortable y ergonómico.

El diseño interior se caracteriza por un único eje, que sitúa al conductor frente al volante y el panel de instrumentos, en perfecta simetría con las salidas de aire y con los controles principales, incluidos los pedales y la palanca de cambios. También aquí, el espacio de la cabina del nuevo MX-5 está claramente orientado a la conducción. Este tipo de detalles aportan mayor confort y, al mismo tiempo, previenen la fatiga y reducen el potencial de distracción. Y es que los detalles son muchos, desde el volante compacto (ver cuadro) y el pomo ergonómico de la palanca de cambios hasta el diseño perfeccionado de la capota de lona. Esta cuenta ahora con un muelle de asistencia que reduce la fuerza necesaria para manejarla. Así, se puede abrir y cerrar rápidamente desde una posición sentada, en una maniobra intuitiva en un solo paso: algo de lo más práctico cuando nos sorprende de repente un chaparrón.

La posición de conducción mejorada deja más espacio para las rodillas y para la cabeza. De hecho, aunque el conductor está más cerca del suelo, en el nuevo MX-5 goza de un campo de visión más amplio en todas direcciones; hacia arriba, hacia abajo y en horizontal.

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.



Volante clásico, compacto y chic

Según la tradición de los deportivos ligeros, el volante no puede ser un elemento pretencioso, sino una invitación a subir al coche y conducir. El del MX-5 es compacto, de 366 mm de diámetro, forrado en piel negra con costuras en rojo y tres radios cromados satinados, a juego con los mandos del climatizador y la moldura de la base del cambio*. Su funcionamiento es tal y como sugiere su aspecto. En carreteras viradas, el agarre del volante facilita un manejo rápido y preciso, incluso cuando una mano pasa por encima de la otra. Y se desliza con suavidad entre las manos. Los controles que van montados en la parte interior de los radios izquierdo y derecho son de fácil acceso, situados en una posición que no molestan durante la conducción.

El cuadro de instrumentos se ha rediseñado por completo. Presenta tres relojes analógicos, con elegantes detalles y aros cromados, con un tacómetro de gran tamaño en el centro, velocímetro a la derecha y otros indicadores a la izquierda. Concretamente, la parte izquierda lleva el indicador de combustible, el cuentakilómetros y un indicador de la temperatura del agua orientado a las prestaciones, con un intervalo de indicación más amplio que en los modelos anteriores.

La simetría continúa en el impecable salpicadero en forma de ala, que se extiende en horizontal creando más sensación de espacio en el lado del acompañante, y difuminando aún más la separación entre el MX-5 y el entorno. Este efecto se complementa con la fluidez de los paneles, que parecen fundirse con los guarnecidos de las puertas. Sus formas transmiten una sensación dinámica que fluye de adelante a atrás. Como elemento de realce del diseño, el material blando con costuras decorativas de los reposabrazos y las secciones centrales de los guarnecidos de las puertas contrastan agradablemente con los tonos de las secciones superiores de las puertas.

El nuevo Mazda MX-5 incorpora asientos deportivos de alta calidad, con tapicerías de piel o de tela, que combinan una sofisticada estética con una funcionalidad óptima (ver cuadro). Acogedores, como manda la tradición del MX-5, las banquetas y los respaldos tienen una nueva estructura en forma de red que potencia el confort, adaptándose a los ocupantes, pero con la firmeza suficiente para proporcionarles una adecuada sujeción en curva.

* En función del nivel de acabados.



Otra mejora inteligente se encuentra en el maletero de 130 l del nuevo Mazda MX-5, que ahora es 35 mm más ancho y 36 mm más profundo que en el modelo anterior: lo justo para que quepan dos maletas de mano de 550 x 400 x 220 mm. Y, sin embargo, es más pequeño que el del modelo anterior.

Tapicería: refinamiento y estilo deportivo

El nuevo Mazda MX-5 llega con una tapicería deportiva en piel negra con costuras en rojo, o bien una de tela negra con costuras rojas o negras*. En las versiones más equipadas se encuentran disponibles asientos Recaro negros con una combinación de tapicería Alcantara y napa con costuras rojas*. En todos los casos, los guarnecidos de las puertas y el acabado de la parte inferior del salpicadero son los mismos.

Los asientos de piel llevan un pliegue en la sección central con las mismas costuras en forma de diamante que se emplearon en la silla KODO que se exhibió con la Milan Design Week de 2013. El detalle y la precisión tridimensional son otro buen ejemplo del nivel de acabados que se ha utilizado en el nuevo interior de este deportivo. La tapicería de tela, por su parte, sigue un patrón en forma de rejilla de aspecto funcional y minimalista que, asimismo, contribuye a mejorar la sujeción y potencia las sensaciones Jinba Ittai.

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento



4. CONECTIVIDAD, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO

Sintoniza, enciende el contacto y conduce

Al igual que los demás modelos de nueva generación de Mazda, el nuevo Mazda MX-5 conecta al conductor y su acompañante con el mundo a su alrededor, de forma segura y sin esfuerzo. Y concentrándose en lo que más importa: el puro placer de un deportivo legendario.

La interfaz hombre-máquina de nueva generación de Mazda y la conectividad a través de smartphone desempeñan un papel protagonista en la funcionalidad del habitáculo del nuevo MX-5. El diseño y la ubicación de los controles más importantes —los pedales, la palanca de cambio, el volante y el mando HMI— producen esa sensación *Jinba Ittai* tan característica de Mazda; como si el MX-5 fuera una extensión del cuerpo de su conductor.

La disposición de los controles sigue un concepto Heads Up Cockpit y ayuda al conductor a explotar al máximo la información que le proporciona la avanzada tecnología del vehículo. Pero con total seguridad, sin desviar la atención de la conducción. Para aumentar la satisfacción del conductor, el equipo de desarrollo ha apostado por una simplicidad que hace más fácil el manejo.

En la parte superior del salpicadero se ha montado una pantalla independiente de 7 pulgadas*; por otro lado, el sistema de conectividad para smartphone MZD Connect* se presenta por vez primera en el Mazda MX-5 (ver cuadro). El conductor puede utilizar el mando HMI de la consola del suelo para controlar sin esfuerzo la oferta de información y entretenimiento de la pantalla. Muchas funciones pueden incluso controlarse a través de voz. Lo único que tiene que hacer el conductor es bajar una mano del volante al mando de la consola central, con un movimiento rápido y natural que no requiere desviar la vista de la carretera. Buena parte de la funcionalidad es accesible mediante control por voz; por ejemplo, las funciones de reproducción, detener o saltar pista del sistema de audio, o las de acercar o alejar el zoom del mapa del navegador. Todos los sistemas de audio ofrecen DAB (emisoras digitales) y RDS.

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.



La ubicación de la pantalla no puede ser más ergonómica, a la altura y distancia ideales del conductor. La pantalla reduce al mínimo la distracción visual y permite disfrutar de manera segura de comunicaciones, medios y contenidos de Internet.

Alineación visual

Por su parte, el cuadro de instrumentos se ha sometido a un rediseño en profundidad. Presenta un tacómetro analógico en posición central, con el velocímetro a la derecha y otro display a la izquierda con información sobre el nivel de combustible, consumo, temperatura del agua y otros datos. Lógicamente, los avisos urgentes que afectan a la seguridad aparecen en el tacómetro. En línea con la perfecta simetría orientada al conductor del interior del vehículo, el centro del cuadro de relojes está en el mismo eje que el centro del volante.

MZD Connect: siempre activo

Redes sociales, envío y recepción de correo electrónico, mensajes de voz y texto... El sistema MZD Connect* se sincroniza automáticamente con un smartphone a través de Bluetooth o USB, y mantiene conectados de forma segura a los ocupantes del nuevo MX-5 mientras están en la carretera. MZD Connect ofrece una experiencia multimedia más rica, con:

- Acceso a AhaTM, una plataforma en la Nube con decenas de miles de emisoras de radio, podcasts, audiolibros y mucho más.
- Incluye StitcherTM, una aplicación de radio a través de Internet.
- Actualizaciones de audio de Twitter y Facebook con los últimos tweets o posts, para que los usuarios contesten con un “me gusta” o publicar mensajes de audio mediante la función Shout.
- El sistema puede personalizarse con servicios basados en la ubicación a la medida de las necesidades de los usuarios:
 - por ejemplo, búsquedas mediante voz en los mapas del navegador para localizar destinos potenciales.
- Incluye aplicaciones de Mazda como Eco-display, que lleva un seguimiento del consumo de combustible, así como recordatorios de mantenimiento y advertencias.
- Puede manejarse desde el mando HMI o mediante control por voz.

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.



El MZD Connect incluye además un navegador con software de mapas, que se presentan en la pantalla central de 7 pulgadas, con las características siguientes:

- puede utilizar la red de un smartphone para buscar destinos concretos en Internet, como estaciones de servicio cercanas —o incluso consultar el precio de la gasolina—, buscar información actualizada sobre el estado del tráfico y otra información relativa a las condiciones de circulación,
- utiliza tarjetas SD con mapas NAVTEQ para Europa**, con tres años de actualizaciones bianuales gratuitas; es compatible con 19 idiomas en audio y 26 en texto,
- permite establecer destinos a partir de búsquedas mediante control por voz de puntos de interés, información meteorológica, restaurantes, etc

Sistema de audio de primera calidad Bose®

Mazda y Bose® han unido sus fuerzas para desarrollar un sistema de sonido premium* adaptado a las características del nuevo Mazda MX-5, con el objetivo de ofrecer una experiencia de alta fidelidad incluso con la capota abierta.

El sistema utiliza altavoces UltraNearfield™ instalados en los reposacabezas del conductor y del pasajero, junto con un circuito de procesamiento digital de señal TrueSpace®. El resultado es una zona de sonido individual en cada asiento. El circuito TrueSpace® crea una percepción del sonido mucho más amplia que la distancia que realmente existe entre los altavoces. El sonido parece venir de más allá de los confines de la cabina, lo mismo con la capota abierta que cerrada.

El sistema cuenta con:

- nueve altavoces de altas prestaciones, incluidos altavoces Bose® UltraNearfield® en ambos reposacabezas,
- un altavoz de graves de 13 cm, situado en una canasta especial situada bajo la zona para los pies del lado derecho,

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.

** La disponibilidad de los servicios y las tarifas pueden variar según el país.



- un amplificador digital con procesamiento digital de señal Bose[®], situado debajo del espacio de recogida de la capota de lona, con:
 - 7 canales de ecualización personalizada y optimización automática del sonido, con la capota abierta y cerrada,
 - tecnología de compensación de ruido AudioPilot[®] 2,
 - circuito de procesamiento de señal TrueSpace[®].

* Disponibilidad en función del nivel de equipamiento.

** La disponibilidad de los servicios y las tarifas pueden variar según el país.



5. CADENAS CINEMÁTICAS

Mucho más de lo que uno se espera por ese precio

El Mazda MX-5 no ha buscado nunca velocidades de vértigo, sino un cuidado e inteligente equilibrio entre potencia, peso, respuesta y agilidad. Son esos y no otros los ingredientes de la diversión máxima. Por eso el nuevo Mazda MX-5, con sus motorizaciones SKYACTIV, lleva este legendario roadster un paso más cerca de la perfección.

El nuevo Mazda MX-5 se presenta con dos motores de gasolina de inyección directa, con prestaciones bien contrastadas: un 1.5 l. SKYACTIV-G y un 2.0 l. SKYACTIV-G, los dos especialmente adaptados a la nueva interpretación del icono de Mazda. Ambos se complementan con un cambio manual de seis velocidades SKYACTIV-MT, de altísima precisión, optimizado para el formato clásico de motor en posición longitudinal atrasada y tracción trasera del MX-5.

Estos motores tienen mucho en común con las unidades atmosféricas que se montan en otros modelos Mazda de nueva generación, como las cavidades de los pistones, los puertos de alta admisión, los inyectores multiorificio, pistones con cavidades especiales, la doble distribución variable de válvulas y otras medidas que elevan la eficiencia (ver cuadro). Sin embargo, en el caso del 1.5 l. SKYACTIV-G, muchos componentes (de hecho, la mayoría) se han modificado para adaptarlos a la distribución y al tamaño del coche, aprovechando de paso para mejorar sus prestaciones y reducir el peso. Se buscaba además una respuesta ligera e inmediata a la presión del acelerador, que respondiera fielmente a las intenciones del conductor.

Por ejemplo, Mazda ha modificado el calado de distribución, llevando la línea roja del motor 1.5 l. SKYACTIV-G hasta las 7.500 rpm. También ha adoptado un cigüeñal de acero a medida, más adecuado a las características de aceleración del motor. Como resultado, ha aumentado la potencia máxima con respecto a las versiones de este motor que se montan en modelos Mazda con tracción delantera. Ahora, el desarrollo es de 96 kW / 131 CV a 7.000 rpm, con un par máximo de 150 Nm a 4.800 rpm. Eso es más potencia que la del motor 1.8 GE del anterior MX-5, y con consumos más bajos. En el motor 2.0 l. SKYACTIV-G, los ajustes han buscado una mayor entrega de par en el



rango de bajas y medias revoluciones; se han introducido mejoras en la aceleración y en el consumo con respecto al motor 2.0 GE del modelo anterior. La potencia máxima de 118 kW / 160 CV se alcanza a 6.000 rpm, con un par máximo de 200 Nm a 4.600 rpm.

Para aumentar la diversión, ambos motores cuentan con sistemas de admisión y escape más ligeros y compactos, pensados para extraer todo el potencial de estas unidades. El sistema de admisión pesa un 30% menos que el del anterior modelo; reduce sustancialmente la resistencia del flujo de aire y disipa de forma inteligente el calor del escape, mejorando con ello la eficiencia de la admisión. El colector de escape 4-2-1, uno de los elementos más destacados para eliminar la detonación y mejorar la eficiencia del motor SKYACTIV-G, se ha rediseñado para adaptarlo a la configuración de tracción trasera, para generar una curva de par ideal y para producir un agradable sonido del motor. Ni siquiera se ha librado el radiador: ahora es más pequeño y ligero, y tiene conductos de aire y faldones que regulan la presión del aire que recibe del ventilador, mejorando con ello la eficiencia de refrigeración. Adicionalmente, el radiador se ha colocado más cerca del centro de gravedad del coche, en lo que es una más de las medidas para optimizar la distribución del peso en el vano motor. Estas novedades contribuyen a incrementar la agilidad del coche, que ya era sobresaliente, e inciden positivamente en la durabilidad y la rumorosidad.

Originalmente, el exclusivo cambio manual de seis velocidades SKYACTIV-MT se desarrolló para que los demás modelos de Mazda tuvieran algo parecido a los cambios cortos y directos legendarios del MX-5. Ahora, este desarrollo cierra el círculo con un alegre cambio SKYACTIV-MT diseñado en exclusiva para el formato de motor en posición longitudinal retrasada y tracción trasera de este deportivo. ¿Para qué? Ante todo, para intensificar la experiencia *Jinba Ittai* de fusión entre el conductor y su MX-5. Entre las adaptaciones destaca la simplificación del varillaje del cambio, con el objetivo de reducir la resistencia, pero sin mermar esa precisión tan especial del cambio. Como resultado se han conseguido unos cambios de marcha suaves y fluidos, en los que la palanca parece ir sola hasta la posición correcta. Y los recorridos siguen teniendo los mismos 40 mm que ofrecen todos los MX-5, del primero al último.

La sexta marcha, más directa, rebaja la desmultiplicación final y mejora el consumo de combustible en condiciones reales de conducción, reduciendo la resistencia. Igualmente, ha hecho posible el empleo de un diferencial autoblocante ultracompacto y más ligero que, de paso, reduce en un 25%



las pérdidas de transferencia de energía con respecto al MX-5 de tercera generación. Y, como Mazda cree con toda su alma que siempre hay margen para mejorar, los ingenieros han modificado ligerísimamente la longitud de carrera y la presión del pedal del embrague para mejorar la armonía de los cambios y minimizar la fuerza que tiene que ejercer el conductor.

Prestaciones y consumos

Motor	Transmisión	0-100 km/h*	Velocidad máxima	Consumo de combustible**	Emisiones de CO ₂ **
2.0 I. SKYACTIV-G	SKYACTIV-MT (manual 6 velocidades)	7,3 s	214 km/h	6,9 l/100 km	161 g/km
2.0 I. SKYACTIV-G (con i-stop y i-ELOOP)**		7,3 s	214 km/h	6,6 l/100 km	154 g/km
1.5 I. SKYACTIV-G		8,3 s	204 km/h	6,0 l/100 km	139 g/km

SKYACTIV-G: diversión al volante de alta pureza para el mundo real

Características fundamentales:

Dos motores ligeros de gasolina para el nuevo MX-5:

- 1.5 I. SKYACTIV-G (96 kW / 131 CV a 7.000 rpm y 150 Nm a 4.800 rpm), imbatible en agilidad y economía de consumo.
- 2.0 I. SKYACTIV-G (118 kW / 160 CV a 6.000 rpm y 200 Nm a 4.600 rpm), con respuesta mejorada en todo el intervalo de revoluciones.

Ambos motores poseen:

- Un colector de escape 4-2-1 especial, que reduce la cantidad de gases residuales en la cámara de combustión y, con ello, rebaja la temperatura. De este modo:
 - evita la detonación,
 - mejora la combustión (mejor efecto de purgado),
 - entrega un extra de par (especialmente a bajas revoluciones).

* Bajo las condiciones de prueba de Mazda

** Ciclo combinado



- Doble distribución variable de válvulas (SV-T) en admisión y escape. Minimiza las pérdidas de bombeo y mejora el consumo, sobre todo con cargas bajas. Asimismo, suprime la detonación cuando el motor trabaja con carga alta.
- Inyectores multiorificio, para obtener una mezcla aire-combustible ideal.
- Un puerto de alta admisión, que mejora el encendido y la distribución de la llama, lo que redundará en un mayor par.
- Cavidades especiales de los pistones en la corona: reducen las pérdidas por enfriamiento.
- Aceleración rápida, suave y con buena respuesta, desde parado hasta la línea roja.
 - Aspiración atmosférica con una respuesta sobresaliente a bajas revoluciones, sin retardo de turbo.
 - Diseñados para ser eficientes en condiciones prácticas, sin merma en las prestaciones y la diversión.
- Alta relación de compresión de 13,0:1.

Modificaciones especiales en el nuevo MX-5:

- Ambos motores tienen sistemas de admisión y escape más compactos y ligeros, adaptados para explotar todo el potencial y llevar al límite el componente de diversión del coche.
- El sistema de admisión mantiene la eficiencia de la admisión de aire y contribuye a las prestaciones y la mayor entrega de potencia de los motores SKYACTIV:
 - pesa un 30% menos que el sistema de admisión del modelo anterior,
 - conducto y filtro de aire con mayor capacidad,
 - un nuevo conducto de guiado de aire emplea aire del ventilador eléctrico para disipar el exceso de calor del escape.
- Sistema de escape 4-2-1 rediseñado y simplificado. Se ha adaptado al formato de motor delantero longitudinal y tracción trasera (y al espacio) del MX-5. La puesta a punto produce el desarrollo de par y el sonido deseados:
 - escape más ancho y colector más recto, para reducir la resistencia,
 - utiliza dos catalizadores, en lugar de tres, gracias a los avances en la tecnología de emisiones.



- El radiador es 21 mm más corto y 2 mm más fino. Su ubicación es más recta y más cercana al centro de gravedad. Contribuye a la distribución general del peso y permite que el voladizo delantero sea más corto:
 - se han añadido faldones que se abren y cierran en función de la presión del aire del ventilador.

Medidas de reducción del peso del motor:

- El bloque del 2.0 l. SKYACTIV-G pesa 8 kg menos y el bloque del 1.5 l., 14 kg menos que el anterior motor 2.0 GE, gracias a la optimización del espesor de los materiales del bloque motor y a la forma de las nervaduras.
- Los dos motores tienen un volante de inercia especial, más ligero, además de un cigüeñal y pistones más ligeros.
- Radiador más pequeño y más fino, sistemas de admisión y escape de menor peso.
- Tapa del motor en fundición de aluminio, atractiva y fina (1,7 mm), con reminiscencias de modelos anteriores, casi con el mismo peso que una de plástico.
- El motor 2.0 l. SKYACTIV-G se encuentra disponible con el freno regenerativo i-ELOOP, y con i-stop, uno de los sistemas de corte de ralentí más rápidos del mundo.

i-ELOOP:

- Convierte y almacena la energía de deceleración en electricidad, que se emplea para alimentar los consumidores eléctricos del coche (faros, climatizador, etc.).
- Ahorra combustible, porque libera la potencia del motor que normalmente se destinaría a mover el alternador.
- Es la primera versión del i-ELOOP de Mazda que utiliza cableado de aluminio, recortando el peso del sistema en 500 g.



i-stop:

- Apaga el motor en la carrera de encendido/expansión: la posición ideal para el posterior arranque.
- Permite seguir utilizando los sistemas eléctricos con el motor apagado.
- Emplea energía de combustión en el arranque; el motor eléctrico solamente se utiliza para dar impulso durante la primera fase del arranque.
- Arranca el MX-5 en apenas medio segundo.

SKYACTIV-MT: más pequeña, ligera y precisa

El cambio manual de seis velocidades SKYACTIV-MT se inspiró originalmente en el MX-5. Ahora, y por primera vez, se ha adaptado al nuevo MX-5 y a su formato de motor delantero y tracción trasera.

- Conserva los cambios rápidos y precisos que tantos elogios han recibido desde la primera generación del MX-5:
 - cambio deportivo con el mismo recorrido de 40 mm que la generación anterior.
- Sexta marcha más directa: rebaja la desmultiplicación final y rebaja la resistencia de la marcha más alta, mejorando el consumo de combustible en condiciones reales:
 - también ha permitido adoptar un diferencial ultracompacto más ligero que, además, reduce las pérdidas de transferencia de energía en un 25%.
- Estructura del varillaje simplificada, para reducir la resistencia y favorecer unos cambios fluidos y precisos, en los que la palanca parece ir sola hasta su posición final.
- Aceite de transmisión de nuevo desarrollo. Mantiene una viscosidad uniforme y facilita los cambios incluso con tiempo frío.
- Ligero retoque de la carrera del pedal del embrague (longitud y presión), para minimizar el esfuerzo que tiene que hacer el conductor en los cambios de marchas.
- El diseño más ligero (en conjunto, 7 kg menos que la transmisión manual de seis velocidades anterior) y con menor fricción interna ayuda a ahorrar combustible:
 - nueva caja de transmisión en fundición de aluminio de espesor variable: el mejor equilibrio posible entre peso y resistencia,
 - mejor control del flujo de aceite, para optimizar la cantidad de aceite de transmisión presente en la caja,
 - uso de plástico en el pedal del embrague y el cilindro.



- Diferencial trasero más pequeño y ligero, gracias a:
 - mejoras en las coronas dentadas, para una desmultiplicación más directa de la sexta marcha,
 - carcasa de aluminio,
 - 7-10 kg más ligero (dependiendo del motor) que el diferencial del MX-5 anterior,
 - se ha revisado la forma y la estructura del bastidor que conecta la transmisión con el diferencial, aligerando el peso sin afectar a la rigidez.



6. CHASIS Y CARROCERÍA

***Jinba Ittai*: por el placer de conducir**

El nuevo diseño del chasis y la carrocería hacen de este Mazda MX-5 la generación más enfocada al usuario y que más confianza inspira hasta la fecha. Este logro puede calificarse de extraordinario, si pensamos que el MX-5 ya era la cota de referencia en cuanto a comportamiento y agilidad entre los deportivos ligeros de precio accesible.

Con tan solo 975 kg*, el nuevo modelo es el MX-5 más ligero desde la primera generación. Además, el equilibrio entre la parte delantera y trasera del coche es perfecto. Más que nunca, el conductor de este nuevo modelo lo nota como una prolongación de su propio cuerpo. Es esa relación tan especial que Mazda llama *Jinba Ittai*, un concepto japonés que hace referencia a la conexión entre el jinete y su montura en una forma tradicional japonesa de tiro con arco a caballo.

Mejorar algo que ya era bueno y extraer aún más placer al volante del modelo de cuarta generación era todo un desafío. El equipo de ingenieros de Mazda lo abordó desde su dilatada experiencia en el desarrollo del SKYACTIV-Chassis; curiosamente, un elemento que se creó para acercar a otros Mazda de nueva generación el delicioso comportamiento del Mazda MX-5. Su objetivo: elevar aún más la confianza que inspira el mítico roadster de Mazda trasladando los principios SKYACTIV al fértil campo de su formato de motor delantero y tracción trasera.

De entrada, conservaron la suspensión delantera de doble trapecio y la suspensión trasera multibrazo, si bien es cierto que rediseñaron varios componentes para incrementar la resistencia y ganar en estabilidad, especialmente en curva, además de ligereza. Para mejorar la tracción y reducir el subviraje, por ejemplo, aumentaron el ángulo de avance de las ruedas delanteras. Asimismo, se ha añadido al subchasis trasero de la suspensión una estructura de apoyo que proporciona más rigidez, y se han reubicado los tirantes de la suspensión trasera para que el vehículo resulte más controlable en las curvas. La versión más equipada con motor 2.0 l. SKYACTIV-G incorpora una suspensión deportiva Bilstein.

* Peso en orden de marcha del modelo con motor 1.5 l. SKYACTIV-G



Tacto directo y preciso

En cuanto a la dirección, el nuevo modelo es el primer MX-5 con una dirección asistida dual, eléctrica y de piñón, que ahorra espacio y que reemplaza al sistema de dirección asistida hidráulica de la versión anterior. El tacto de la carretera es aún más directo, porque Mazda ha situado la dirección más cerca de las ruedas delanteras (y, por tanto, de la superficie del firme). El incremento de la rigidez del sistema por debajo de la columna de la dirección mejora la linealidad, sobre todo con fuerzas g altas. Por otra parte, la desmultiplicación de la dirección ha pasado de 15,1 a 15,5, de forma que el nuevo modelo resulta más divertido de conducir. El resultado es una dirección más ligera en todos los sentidos, más receptiva que nunca y con un tacto de la carretera directo y preciso: exactamente como debe ser un roadster ligero.

En otro orden de cosas, se han revisado las características del servofreno. Ahora, ofrece una respuesta lineal con bajas fuerzas g y una gran potencia de frenado con cargas más altas. En conjunto, sus frenos (de discos ventilados los delanteros y de discos macizos los traseros) ofrecen ahora una frenada más refinada. Estas medidas de control de los cambios de carga potencian la estabilidad, amortiguando las transiciones entre fuerzas g longitudinales y laterales cuando se liberan los frenos. Todo ello se nota en el control y también en la comodidad. En conjunto, el comportamiento del MX-5 en las curvas es mejor que en los modelos previos (que ya eran francamente buenos en este capítulo).

La carrocería SKYACTIV-Body del nuevo MX-5 se suma igualmente a la experiencia general de Mazda, aportando estructuras rígidas y resistentes a los impactos, que no pesan un gramo más de lo indispensable. A semejanza de otros modelos de Mazda, este utiliza un bastidor continuo y recto siempre que es posible. El travesaño longitudinal característico del Mazda MX-5 —un componente crítico para el diseño abierto de este coche— es más recto y tiene una sección transversal más gruesa que en el modelo anterior. Desde luego, se han reforzado las fijaciones de las secciones delantera y trasera a este travesaño.



Más resistente, ligero y silencioso

El nuevo modelo es más resistente. Para aligerar el peso sin perjuicio de la seguridad o la rigidez (lo cual también afectaría a la agilidad), Mazda optó por incrementar notablemente el uso de aceros de alta resistencia y de aluminio (ver cuadro). Una nueva estructura en forma de anillo une los puntos de anclaje de los amortiguadores delanteros y de la suspensión, dotando de más rigidez a los soportes de la suspensión de la carrocería. En la parte trasera, se han añadido materiales de refuerzo a las torretas de la suspensión trasera, suprimiendo con ello la deformación inducida por las irregularidades de la carretera a través de la suspensión. Incluso se han montado los asientos directamente en el bastidor B, mejorando con ello la rigidez local.

Pero el nuevo Mazda MX-5 no solo es más resistente y ligero. También es más silencioso, gracias a una serie de medidas que amortiguan el ruido y las vibraciones. El equipo de ingenieros ha volcado su atención en aspectos como los soportes del motor, la interacción entre los componentes de la suspensión y las características de los paneles de la carrocería. En este terreno, las formas han sido muy importantes. Por ejemplo, se han rediseñado los pilares A, el remate superior del parabrisas y el extremo posterior del capó con el objetivo de optimizar el flujo de aire; de este modo se ha reducido considerablemente el ruido de alta frecuencia del viento, en especial con la capota abierta. Y para garantizar un interior silencioso con la capota cerrada, las ventanillas laterales se levantan automáticamente 6 mm, una vez que se cierran las puertas, para garantizar una estanqueidad eficaz cuando se sube la capota. La propia capota absorbe más sonido que la del modelo anterior. Tiene una nueva cubierta y un panel de aluminio que evita que ondee cuando el coche se mueve. Entre unas cosas y otras, Mazda ha conseguido reducir el ruido de alta frecuencia del viento y la carretera en torno a un 40%*. El habitáculo resulta confortable y los ocupantes pueden conversar sin esfuerzo mientras disfrutan del sonido deportivo del motor.

* Basado en mediciones internas.



SKYACTIV: menos peso, el mismo músculo

Lo más destacado:

- La estructura de dispersión de cargas en varias direcciones de la carrocería SKYACTIV-Body redistribuye la energía de los impactos y la aleja del habitáculo. También ha servido para optimizar los travesaños de la suspensión y aligerarlos 20 kg aproximadamente, manteniendo la misma resistencia estructural.
- En los componentes del bastidor delantero se han adoptado secciones transversales en forma de cruz; igualmente, se han incorporado zonas de deformación y una sección transversal en forma de doble sombrero en los bastidores laterales traseros. Gracias a todo ello, el espesor de los largueros de los bastidores puede ser menor.
- Se han incrementado la utilización de aceros ligeros de alta resistencia (71% en peso frente a un 58% en el anterior MX-5); el uso de aluminio ha aumentado del 0,1% al 9%:
 - en los refuerzos de los parachoques delantero y trasero se emplea aluminio serie 7000, que rebaja 3,6 kg en comparación con el acero estampado en caliente del modelo anterior,
 - el uso de aluminio en los refuerzos de los parachoques delantero y trasero, las aletas delanteras, las barras de los respaldos de los asientos, el travesaño de la estructura inferior de la carrocería, la barra de refuerzo del túnel, el panel del mamparo, el panel de cubierta y las varillas de la capota de lona recortan otros 16 kg,
 - en torno al 20% de la reducción total de peso alcanzada se debe a los componentes de aluminio.
- El sistema de suspensión del chasis SKYACTIV-Chassis pesa 12 kg menos que antes.
- Se ha elevado la rigidez torsional, rebajando a la vez el peso, gracias al uso de una parte del bastidor de la carrocería como subchasis de la suspensión trasera, uniéndolo a un elemento de soporte.
- Se han practicado orificios en los refuerzos, en puntos que no afectan a la resistencia, y se han recortado las secciones terminales, siempre y cuando con ello no se afectase a las soldaduras.



- La mangueta delantera es ahora de aluminio, igual que los brazos delanteros superiores e inferiores, el subchasis del motor, el soporte de los bujes traseros y partes de las carenas.
- El travesaño delantero es de acero de alta resistencia de 780 MPa.



7. SEGURIDAD

Tranquilidad sin límites

El Mazda MX-5 es el paradigma de la diversión al volante que puede ofrecer un deportivo ligero. En el modelo de nueva generación, la diversión va de la mano de la tranquilidad gracias al concepto de seguridad proactiva de Mazda que, en pocas palabras, puede describirse como un excelente nivel de seguridad activa y pasiva para un biplaza de su precio.

La filosofía de seguridad proactiva de Mazda utiliza tecnologías avanzadas para reducir significativamente la posibilidad de que se produzcan accidentes; de este modo, descarga presión del conductor. Y, si el accidente es inevitable, entonces el objetivo es proteger a los pasajeros —y también a los peatones— en la mayor medida posible.

i-ACTIVSENSE es una gama de tecnologías de seguridad activa de Mazda —que nunca bajan la guardia— con las que, por primera vez, se ha equipado al MX-5, y que se concretan en varios sistemas*.

El primero, el **Control de ángulo muerto** (BSM), utiliza un radar de 24 GHz con microondas para detectar los vehículos que se acercan desde atrás y por los ángulos muertos laterales. El BSM actúa a velocidades a partir de 15 km/h. Si el conductor señala un desplazamiento lateral que corta la trayectoria de otro coche, se activa una alerta visual en el retrovisor del lado correspondiente y suena un aviso sonoro. Este sistema se complementa con la Alerta de tráfico trasera (RCTA), que utiliza los sensores y avisos del BSM para advertir al conductor de la presencia de otros vehículos durante las maniobras marcha atrás.

* La disponibilidad de estos sistemas varía con el nivel de equipamiento y el mercado.



El **Sistema de alerta de cambio involuntario de carril (LDWS)** identifica las líneas de la carretera con ayuda de una cámara y avisa al conductor si detecta que el vehículo se sale de su carril de forma involuntaria. Los modelos con sistema de sonido Bose® emiten por el altavoz del lado oportuno un sonido similar al que se produce al pisar las bandas sonoras, para inducir una respuesta rápida del conductor. El LDWS está cuidadosamente calibrado para evitar falsas alarmas.

El **Sistema de control de luces de largo alcance (HBC)** utiliza una cámara para detectar las luces delanteras o traseras de otros vehículos, y cambia automáticamente entre luces largas y cortas para mejorar la visibilidad durante la conducción nocturna y no estorbar la visión de los demás conductores. El HBC también se encarga de apagar las luces largas en ciudad y a velocidades por debajo de 30 km/h. El **Sistema de iluminación frontal adaptativa (AFS)** de Mazda mejora la seguridad durante la conducción nocturna. Predice las curvas de la carretera y dirige las luces cortas hacia la trayectoria esperada del vehículo.

Cuando un accidente es inevitable, el nuevo MX-5 está diseñado para proteger la cabina y sus ocupantes de cualquier daño. La primera línea de defensa es la carrocería SKYACTIV-Body. La carrocería posee una estructura especial con materiales ligeros de alta resistencia que forman un bastidor continuo y vigas rectas siempre que es posible, proporcionando una protección excepcional en caso de colisión (sobre todo, teniendo en cuenta que hablamos de un deportivo descapotable). Este alto grado de protección es aún más meritorio si se tiene en cuenta que los voladizos delantero y trasero son más cortos que en el MX-5 anterior. El secreto está en el modo en que se absorbe y dispersa la energía del impacto, evitando que la cabina se deforme.

En caso de choque frontal, las fuerzas se canalizan por los laterales y la parte inferior del habitáculo, a través de varias rutas de dispersión por los estribos laterales, el bastidor B y la sección del túnel. Para que la protección resultara más efectiva sin añadir peso, se ha utilizado acero estampado en caliente de 1.500 MPa y acero de alta resistencia de 1.180 MPa en el bastidor en torno al centro de la cabina, además de aluminio serie 7000 de alta resistencia en la viga del parachoques delantero. En caso de un impacto frontal de poca consideración, diversos elementos atornillados, fáciles de sustituir, se encargan de absorber la energía del golpe, limitando los daños al vano motor y los costes de reparación asociados.



mazda

Como, en lugar de techo, el MX-5 tiene una capota de lona, carece de la estructura ininterrumpida en forma de anillo que, en otros modelos de Mazda, une el techo y los pilares B a la parte inferior de la carrocería para reforzar la protección frente a los impactos laterales. En lugar de ello, el nuevo roadster lleva un travesaño en los respaldos de los asientos que conecta la parte izquierda y derecha de la carrocería a la altura del extremo posterior de los estribos laterales, por encima del travesaño nº 3. En combinación con otras mejoras, como los refuerzos en los estribos, los pilares A y los respaldos de los asientos, el nuevo MX-5 dispersa con eficacia la energía por toda la carrocería en caso de impacto lateral.

En la parte trasera, los bastidores laterales traseros tienen una sección con una forma de doble sombrero, reforzada con acero de alta resistencia, que mejora la resistencia en caso de impacto por detrás. En el extremo posterior de los miembros del bastidor lateral trasero se han creado zonas de control de la deformación. Al mismo tiempo, la propia suspensión trasera y una estructura elevada forman una ruta de dispersión en distintas direcciones que protege el habitáculo y el depósito de gasolina. La viga del parachoques trasero del MX-5 incorpora nuevos materiales de alta resistencia; en concreto, se ha utilizado en ella aluminio serie 7000, bastante más ligero que el acero que se empleaba en el modelo anterior.

En el interior, los airbags delanteros y laterales forman parte del equipamiento de serie; los airbags laterales utilizan un soporte especial en la parte exterior superior del asiento para proteger las cabezas de los ocupantes incluso con la capota abierta. Los asientos retienen mejor la cabeza y el tórax en caso de impacto por detrás. Se han rediseñado —al igual que los guarnecidos de las puertas— para proteger mejor si el impacto viene por el lateral. Los cinturones de seguridad tienen un pretensor doble (conductor) o simple (acompañante) que se encarga de tensar los cinturones en caso de colisión. Igualmente, llevan limitadores de carga para proteger el tórax de los ocupantes. La columna de la dirección es deformable, absorbe energía en caso de colisión y protege el espacio del conductor. El asiento del acompañante dispone de anclajes ISOFIX para asientos infantiles, incluido un anclaje superior Top Tether.



mazda

En cuanto a los peatones, el capó activo modificado se levanta automáticamente en caso de atropello. Aumenta el espacio entre el capó y los componentes del motor, protegiendo de este modo la cabeza del peatón. El nuevo MX-5 incorpora tecnología de sensores que se encarga de elevar el capó (no hay que olvidar que es más bajo) en caso de colisión. La propia estructura interna del capó, junto con la zona de absorción de impactos situada por encima del motor, ayudan a suavizar los golpes. Para proteger las rodillas de los peatones, la viga del paragolpes delantero contiene una espuma con alta capacidad de absorción de energía. Un labio añadido en la parte inferior del parachoques evita que las piernas puedan quedar atrapadas bajo el coche.



8. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS

Nuevo Mazda MX-5

Dimensiones

Tipo de carrocería		Roadster descapotable
Puertas		2
Número de plazas		2
Exterior		
Longitud total (sin soporte para placa de matrícula)	mm	3.915
Anchura total	mm	1.735
Anchura total (de espejo a espejo)	mm	1.918
Altura total	mm	1.225 / 1.230*
Distancia entre ejes	mm	2.310
Voladizo delantero (sin soporte para placa de matrícula)	mm	760
Voladizo trasero	mm	845
Ancho de vía delantero	mm	1.495
Ancho de vía trasero	mm	1.505
Distancia al suelo entre ejes (sin carga)	mm	141
Longitud total (sin soporte para placa de matrícula)	mm	3.915
Interior		
Espacio para la cabeza	mm	950
Espacio para los hombros	mm	1.325
Espacio para la cadera	mm	1.320
Espacio para las piernas	mm	1.096
Altura de la cadera (desde el suelo del vehículo)	mm	145
Maletero		
Volumen**	l	130
Base del maletero, altura con respecto al suelo	mm	430 / 437*
Profundidad hasta la base del maletero	mm	455
Longitud del suelo de carga	mm	640
Anchura del suelo de carga	mm	1.100
Apertura del maletero, altura con respecto al suelo	mm	821 / 828*
Anchura de apertura del maletero	mm	808

* Con llantas de 16 / 17 pulgadas

** Valor DIN, incluido compartimento inferior

**mazda**

Motores: SKYACTIV-G y SKYACTIV-D

		1.5 l. SKYACTIV-G	2.0 l. SKYACTIV-G
Tipo de motor		4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC 16 válvulas
Cilindrada	cm ³	1.496	1.998
Diámetro x carrera	mm	74,5 x 85,8	83,5 x 91,2
Distribución		Por cadena	Por cadena
Sistema de inyección de combustible		Inyección directa	Inyección directa
Relación de compresión		13,0:1	13,0:1
Tipo de escape		4-2-1	4-2-1
Sistema de control de emisiones		Catalizador de tres vías	Catalizador de tres vías
Potencia máxima	kW(CV)/rpm	96(131)/7.000	118(160)/6.000
Par máximo	Nm/rpm	150/4.800	200/4.600
Tipo de combustible		Gasolina 95 octanos	Gasolina 95 octanos
Capacidad del depósito de combustible	l	45	45
Capacidad de aceite del motor	l	4,1	4,1
Batería		46B24L-S	46B24L-S / N-55(S)*

* Modelos con volante a la izquierda con i-stop y i-ELOOP



Transmisiones:

SKYACTIV-MT y SKYACTIV-Drive

	1.5 I. SKYACTIV-G	2.0 I. SKYACTIV-G
Transmisión	Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades
Cadena cinemática	Tracción trasera	Tracción trasera
Desmultiplicación		
1ª	5,087	5,087
2ª	2,991	2,991
3ª	2,035	2,035
4ª	1,594	1,594
5ª	1,286	1,286
6ª	1,000	1,000
Marcha atrás	4,696	4,696
Relación final	2,866	2,866

Suspensión y ruedas

	1.5 I. SKYACTIV-G	2.0 I. SKYACTIV-G
Suspensión		
Suspensión delantera		Doble trapecio
Suspensión trasera		Multibrazo
Amortiguadores (delanteros y traseros)		Monotubo
Dirección		
Tipo de dirección		Cremallera y piñón
Tipo de dirección asistida		Dirección asistida dual, eléctrica y de piñón
Desmultiplicación de la dirección		15,5
Giros de volante (entre topes)		2,7
Radio de giro (entre bordillos)		4,7
Diámetro de giro (entre muros)		10,4

Dirección y frenos



		1.5 I. SKYACTIV-G	2.0 I. SKYACTIV-G
Llantas y neumáticos			
Tamaño de llanta		16 x 6.5J	17 x 7J
Tamaño de neumático		195/50 R16	205/45 R17
Frenos			
Tipo (delanteros)		Discos ventilados	
Tipo (traseros)		Discos macizos	
Diámetro (delanteros)	mm	258	280
Diámetro (traseros)	mm	255	280
Diámetro servofreno de vacío	pulgadas	8	8
Mantenimiento programado		Cada 20.000 km / 12 meses*	

* Puede variar según el país o la región

**mazda**

Prestaciones y pesos

		1.5 l. SKYACTIV-G	2.0 l. SKYACTIV-G	2.0 l. SKYACTIV-G (con i-stop y i-ELOOP*)
Cadena cinemática		Tracción trasera	Tracción trasera	Tracción trasera
Transmisión		Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades	Manual 6 velocidades
Prestaciones				
Velocidad máxima	km/h	204	214	214
Aceleración 0-100 km/h**	s	8,3	7,3	7,3
Consumo de combustible				
Urbano	l/100 km	7,9	9,3	8,7
Extraurbano	l/100 km	4,9	5,5	5,4
Combinado	l/100 km	6,0	6,9	6,6
Emisiones de CO ₂ (combinado)	g/km	139	161	154
Categoría de emisiones		Euro 6	Euro 6	Euro 6
Peso				
Peso mínimo en orden de marcha	kg	975	1.000	1.015
Peso mín. en orden de marcha (con conductor de 75 kg)	kg	1.050	1.075	1.090
Peso máx. admisible	kg	1.215	1.260	1.260
Peso máximo admisible en el eje delantero	kg	610	645	645
Peso máximo admisible en el eje trasero	kg	605	615	615

* Solo modelos con volante a la izquierda

** Bajo las condiciones de Mazda



9. PRODUCCIÓN Y VENTAS*

Mazda MX-5

Año	Producción total	Europa	Norteamérica	Japón	Australia	China	Otros	Ventas totales
1988	12							
1989	45.266	0	25.879	9.307	657	-	-	35.843
1990	95.640	9.267	39.850	25.226	1.455	-	-	75.798
1991	63.434	14.050	34.196	22.594	698	-	-	71.538
1992	52.712	6.632	27.241	18.648	499	-	-	53.020
1993	44.743	4.824	23.089	16.779	453	-	-	45.145
1994	39.623	5.019	22.573	10.828	404	-	-	38.824
1995	31.886	7.174	21.108	7.171	196	-	-	35.649
1996	33.610	9.585	18.966	4.409	241	-	-	33.201
1997	27.037	10.480	17.812	3.537	206	-	-	32.035
1998	58.682	16.831	20.890	10.174	1.310	-	-	49.205
1999	44.851	21.130	18.936	4.952	1.354	-	30	46.402
2000	47.496	19.268	19.627	4.644	1.038	-	33	44.610
2001	38.870	16.368	17.757	4.211	924	-	6	39.266
2002	40.754	19.670	15.622	2.934	698	-	34	38.958
2003	30.106	18.934	11.999	1.520	540	-	11	33.004
2004	24.232	13.885	10.501	1.646	483	-	248	26.763
2005	29.950	9.852	10.658	3.657	743	-	353	25.263
2006	48.389	19.402	18.479	4.067	1.468	-	827	44.243
2007	37.022	18.899	16.888	3.845	1.170	-	772	41.574
2008	22.886	13.252	12.384	1.858	639	-	610	28.743
2009	19.341	9.709	8.767	1.947	521	720	475	22.139
2010	20.554	10.317	7.106	1.120	440	652	431	20.066
2011	14.995	8.147	6.286	1.104	315	284	446	16.582
2012	15.400	7.207	7.016	941	159	75	438	15.836
2013	11.639	6.113	6.334	768	178	46	331	13.770
2014	12.246	5.813	5.256	595	118	18	362	12.162
2015*	1.885	1.137	1.448	80	7	1	114	2.787
Total	953.261	302.965	446.668	168.562	16.914	1.796	5.520	942.425

* A fecha de marzo de 2015



10. CONTACTOS

Mazda Motor Europe

País	Contacto	Teléfono	Fax
Europa Mazda Motor Europe GmbH www.mazda-press.com	Jerome de Haan JdeHaan@mazdaeur.com	+49 2173 943 505	+49 2173 943 553
Austria Mazda Austria GmbH www.mazda-press.at	Josef Deimel deimel@mazda.at	+43 463 3888 223	+43 463 3888 62
Bielorrusia Atlant-M Holpy	Olga Nikishima Olga_Nikishima@atlantm.com	+375 172 010 10	+375 296 56 69 89
Bélgica Mazda Motor Belux www.mazda-press.be	Peter Gemoets gemoetsp@mazdaeur.com	+32 3 860 66 05	+32 3 860 66 12
Croacia Mazda Motor Croatia www.mazda-press.com.hr	Robert Špiranec spiranec@mazda.hr	+385 1 6060 259	+385 1 6040 746
Chipre Mazda Cyprus A. Stephanides & Son Automotive Ltd	Elena Evgeniou e.evgeniou@gpa.com.cy	+357 2258 1121	+357 2258 1110
República Checa Mazda Motor Czech Republic www.mazda-press.cz	Markéta Kuklová mkuklova@mazdaeur.com	+420 739 681 120	+420 233 029 399
Dinamarca Mazda Motor Denmark www.mazda-press.dk	Jannik Olsen jolsen@mazdaeur.com	+45 43 25 21 06	+45 26 31 88 37
Finlandia Inchcape Motors Finland Oy	Roope Lahti roope.lahti@inchcape.fi	+358 400 886 078	+358 207 704 303
Francia Mazda Automobiles France S.A.S. www.mazda-presse.fr	David Barrière david.barriere@mazda.fr	+33 1 61 01 65 95	+33 1 61 01 65 60
Alemania Mazda Motors (Deutschland) GmbH www.mazda-presse.de	Jochen Münzinger jmuenzinger@mazda.de	+49 2173 943 220	+49 2173 943 468
Hungría Mazda Motor Hungary KFT www.mazda-press.hu	Eszter Burovinc burovinc@mazda.hu	+36 1 464 5007	+36 1 464 5001



País	Contacto	Teléfono	Fax
Italia Mazda Motor Italia Srl www.mazda-press.it	Marilù Granieri mgranieri@mazdaeur.com	+39 06 60297 800	+39 06 60200 125
Luxemburgo Mazda Motor Belux www.mazda-press.lu	Peter Gemoets gemoetsp@mazdaeur.com	+32 3 860 66 05	+32 3 860 66 12
Malta Gasanzammit Motors Ltd.	Sarah Kennard skennard@mps.com.mt	+356 2569 72 06	+356 212 499 80
Países Bajos Mazda Motor Nederland www.mazda-press.nl	Jur Raatjes jraatjes@mazdaeur.com	+31 182 685 080	+31 182 685 035
Noruega Mazda Motor Norge www.mazda-press.no	Wenche Skarpodde wskarpodde@mazdaeur.com	+47 6681 8786	+47 6681 8771
Polonia Mazda Motor Poland www.mazda-press.pl	Magdalena Weglewska mweglewska@mazdaeur.com	+48 223 181 980	+48 2231 81 970
Portugal Mazda Motor de Portugal Lda www.mazda-press.pt	Sandra Ferro sferro@mazdaeur.com	+351 21 351 2774	+351 21 351 2771
Irlanda Mazda Motor Ireland www.mazda-press.ie	Avril Brophy abrophy@mazdaeur.com	+353 1233 476 0	+353 11233 4701
Rumanía Free Communication	Daniel Amzar daniel.amzar@freecomm.ro	+40 21 20 74 740	+40 31 81 55 414
Rusia Mazda Motor RUS www.mazda-press.ru	Maria Maguire mmaguire@mazdaeur.com	+7 499 500 4856	+7 495 589 2482
Eslovaquia Mazda Motor Slovak Republic www.mazda-press.sk	Markéta Kuklová mkuklova@mazdaeur.com	+420 739 681 120	+420 233 029 399
Eslovenia Mazda Motors Slovenia (MMS d.o.o.) www.mazda-press.si	Dimitrij Vušnik dimitrij.vusnik@mazda.si	+386 1 420 40 89	+386 1 420 40 88

**mazda**

País	Contacto	Teléfono	Fax
España Mazda Automóviles España S.A. www.mazda-press.es	Natalia García ngarcia@mazdaeur.com	+34 91 418 5468	+34 91 418 5479
Suecia Mazda Motor Sverige www.mazda-press.se	Per Lidström plidstrom@mazdaeur.com	+46 768 750 815	+46 300 10 299
Suiza Mazda (Suisse) SA www.mazda-press.ch	Giuseppe Loffredo gloffredo@mazda.ch	+41 22 719 3360	+41 22 719 3305
Turquía Mazda Turkey www.mazda-medya.com	Hülya Pamuk hpamuk@mazdaeur.com	+90 216 430 70 60	+90 212 215 30 02
Ucrania AUTO International	Julia Sivak sivak@auto-intl.kiev.ua	+380 442 30 15 04	+380 442 30 15 01
Reino Unido Mazda Motors UK Ltd. www.mazda-press.co.uk	Graeme Fudge gfuedge@mazdaeur.com	+44 1 322 622 691	+44 1 322 622 701
Bulgaria, Moldavia, Macedonia Mazda Central and South East Europe	Eszter Burovinc burovinc@mazda.hu	+36 1 464 5005	+36 1 464 5001
Serbia, Montenegro, Bosnia, Albania Mazda Central and South East Europe	Robert Špiranec spiranec@mazda.hr	+385 1 6060 259	+385 1 6040 746

Descubre un espacio con historias diferentes en

www.mazdarebels.es