

### Índice – Nuevo Mazda6

- 1 La nueva generación del Mazda6
- 2 Introducción
- 3 Diseño
- 4 Confort, funcionalidad y equipamiento
- 5 Cadenas cinemáticas
- 6 Chasis y carrocería
- 7 Seguridad
- 8 Especificaciones técnicas
- 9 Contactos

## 1 LA NUEVA GENERACIÓN DE MAZDA6 – DE UN VISTAZO

El modelo de referencia de la nueva generación de Mazda muestra el diseño “KODO, alma del movimiento”, así como toda la tecnología SKYACTIV y proporciona esa peculiar sensación de fusión con el coche que Mazda denomina Jinba Ittai.

■ Zoom-Zoom sostenible en su forma más avanzada, en uno de los modelos Mazda más seguros y con mayor eficiencia de combustible hasta la fecha:

» Se ha desarrollado siguiendo la Estrategia del gramo de Mazda; por eso, es considerablemente más ligero que el modelo actual.

» Es el primer Mazda con el exclusivo freno regenerativo i-ELOOP, que reduce el consumo de combustible.

» Prestaciones, comportamiento y placer de conducción típicos de Mazda, gracias a SKYACTIV.

■ Es la apuesta de Mazda para el importante segmento CD, que representa el 6,2% de las ventas totales de turismos en Europa.

### Diseño exterior

■ Disponible en carrocerías Sedán y Wagon, el nuevo Mazda6 supone la representación más pura del diseño “KODO, alma del movimiento”, inspirada en los movimientos instantáneos de los animales salvajes, adoptada como símbolo de la vitalidad y la agilidad características de Mazda.

■ Resalta la nueva parrilla en forma de ala que dará un aire de familia a todos los nuevos modelos de Mazda, expresando la fuerza y la profundidad de la marca.

■ Los poderosos pasos de rueda y el habitáculo de baja altura, desplazado hacia atrás, son un anticipo de la potencia que esconde el nuevo Mazda6.

■ El habitáculo estilo cupé, en el que los pilares A se han desplazado 100 mm hacia atrás con respecto al modelo actual, transmiten sensación de solidez, al tiempo que amplían el campo de visión del conductor.

■ Los faros incorporan luces diurnas LED (acabados Style con Pack Safety y Luxury). Se trata de una novedad de Mazda que refuerza el carácter dinámico y el aspecto desafiante del coche, y que mejora la continuidad entre la sección delantera, las líneas de carácter laterales y los grupos ópticos traseros.

■ Cuatro nuevos colores de carrocería: Soul Red Metallic, Blue Reflex Mica, Meteor Grey Mica y Jet Black Mica, diseñados especialmente para potenciar los contrastes.

■ Disponible con llantas de aleación de 17 y 19 pulgadas (acabados Style y Luxury, respectivamente).

### Diseño interior

■ Las dos líneas principales del interior, que fluyen a través del salpicadero y del panel de instrumentos, prolongándose por el guarnecido de las puertas, infunden una sensación de estabilidad y confianza.

- El diseño metódico del interior del Mazda6 refleja una esencia armoniosamente sofisticada.
- Panel de instrumentos orientado al conductor, de líneas limpias y sólidas.

Los mandos están dispuestos de forma que el manejo resulte lo más sencillo posible. El espacio a disposición de los pasajeros ha sido diseñado para crear un ambiente de tranquilidad.

- Acabado en aluminio pulido de alta calidad en elementos tales como los tiradores de las puertas y el pomo del cambio, con materiales blandos en las superficies que más se tocan (por ejemplo, el volante).
- Dos opciones de tapicería de piel (Luxury con Pack Premium) —un cálido y deportivo color marfil o un negro sutil— o tapicería de tela negra (resto de versiones).

### Confort

- La distancia entre ejes de la versión Sedán es una de las mayores del segmento (2830 mm) y se traduce en un habitáculo espacioso y confortable. El Wagon, con una distancia ligeramente más corta, es de todos modos más largo que el Mazda6 actual.
- Tanto el Sedán como el Wagon ofrecen un espacio para las piernas y las rodillas líder en el segmento.
- La interfaz hombre-máquina (HMI) tiene una estudiada ergonomía que transforma el coche en una prolongación del conductor, que puede instalarse en la mejor posición imaginable para manejar el vehículo con total comodidad. Entre sus características destaca:
  - » el asiento del conductor con ajuste eléctrico en 8 direcciones (Luxury con Pack Premium),
  - » el volante, con amplio ajuste en profundidad y altura, y
  - » el pedal del acelerador de talón, que aporta confort y facilita el frenado.
- Los pilares A y los retrovisores exteriores han sido reubicados para acrecentar el ángulo de visión horizontal y vertical del conductor.

- Los asientos, ligeros y de atractivo diseño, ofrecen una envolvente sujeción deportiva, proporcionan un apoyo sobresaliente y un excelente confort en los desplazamientos largos.
- Entre las características inteligentes y de fácil manejo llama la atención la bandeja ligera del Wagon y las palancas situadas en el maletero para abatir el asiento trasero en dos secciones, 60:40.
- Un maletero líder\*, con una capacidad de 489 l (Sedán) o 522 l (Wagon), ampliable hasta 1664 l (Wagon con los asientos abatidos). Además es muy accesible, gracias a la mayor apertura del Sedán y a la forma optimizada del portón en el caso del Wagon.
- Generosos compartimentos para guardar todo tipo de objetos; se ha priorizado la facilidad de acceso del conductor a elementos de uso más frecuente.

### Equipamiento

- Panel de instrumentos diseñado para facilitar el reconocimiento sencillo e inequívoco de los mandos e indicadores:
  - » Pantalla multifuncional de 3,5 pulgadas, situada en el cuadro principal de instrumentos, con información para el conductor (por ejemplo, consumo de combustible) (de serie en toda la gama).

» Pantalla táctil de 5,8 pulgadas para controlar los sistemas de información y entretenimiento, ubicada en la consola central, en una posición elevada que ofrece una excelente ergonomía (de serie en toda la gama).

■ Equipamiento de información y entretenimiento de alta conectividad que incluye:

» Sistema de sonido envolvente premium BOSE® con 11 altavoces, diseñado exclusivamente para el Mazda6, con tecnología Bose® Centerpoint® 2 de reproducción envolvente virtual (acabado Luxury).

» Sistema de navegación Mazda con tecnología TomTom®, incluidos servicios TomTom LIVE\* en tiempo real tales como HD Traffic con cálculo de rutas dinámico, radares móviles y mucho más (de serie en acabado Luxury y opcional en Style).

» HMI commander en la consola central, para controlar los sistemas de navegación, información y entretenimiento, de forma adicional a los mandos en el volante.

» Conexiones iPod®, USB y Bluetooth® (incluida conectividad móvil manos libres) y toma AUX de serie.

» Mejoras en la supresión de ruido y en la funcionalidad de reconocimiento de voz.

» Nueva función de correo para smartphones con conexión Bluetooth. Permite mostrar y leer SMS, MMS y correo electrónico en la pantalla táctil de 5,8 pulgadas (de serie).

■ Climatizador con dimensiones reducidas y consumo optimizado. Características excelentes de calefacción y aire acondicionado en combinación con una mejor circulación del aire en el habitáculo.

■ Completo sistema de asistencia al aparcamiento, con cámara trasera integrada (Luxury), señal acústica de advertencia y zonas de alerta delantera y trasera con indicación visual (disponible a partir de Style con Pack Comfort).

### **Cadenas cinemáticas**

La gama de motorizaciones de alta eficiencia SKYACTIV de Mazda para el mercado español está formada por dos motores de gasolina y dos diésel, que se combinan con transmisiones manuales o automáticas. Todos ofrecen de serie el avanzado sistema de corte de ralentí i-stop. Por su parte, el nuevo freno regenerativo de Mazda i-ELOOP se encuentra disponible en toda la gama excepto en el motor 2.0 de gasolina de 145 CV.

### **El motor de gasolina de inyección directa SKYACTIV-G de 2 litros ofrece:**

■ Una relación de compresión de 14:1 (la más alta de cualquier modelo de producción en serie\*).

■ Un sistema de escape con esquema 4-2-1 de colectores largos y mejoras en la atomización del combustible, entre otras medidas que compensan los inconvenientes asociados a la alta compresión.

■ Versiones de 145 y 165 CV (la variante de 165 CV no se encuentra disponible en España).

#### **Potencia:**

■ Versión 145 CV: 107 kW/145 CV a 6000 rpm y 210 Nm a 4000 rpm

■ Versión 165 CV: 121 kW/165 CV a 6000 rpm y 210 Nm a 4000 rpm

### **Consumo (combinado) y emisiones de CO<sub>2</sub>\*\*:**

#### **■ Versión 145 CV**

» con transmisión manual de 6 velocidades: 5,5 l/100 km y 129 g/km

» con transmisión automática de 6 velocidades (no disponible en España): 5,9 l / 100 km y 136 g / km

■ Normativa de emisiones: Euro 5

#### **■ Versión 165 CV (no disponible en España)**

» con transmisión manual de 6 velocidades: 5,9 l / 100 km y 135 g / km (con i-ELOOP)

» con transmisión automática de 6 velocidades: 6,0 l / 100 km y 139 g / km

- Normativa de emisiones: Euro 5

### El nuevo motor de gasolina de inyección directa **SKYACTIV-G de 2,5 litros** ofrece:

- Una relación de compresión excepcionalmente alta de 13:1.
- La misma tecnología del motor SKYACTIV-G 2.0, para una compresión de alta eficiencia.
- Ejes contrarrotantes que compensan la vibración adicional que genera el motor SKYACTIV más potente hasta la fecha.
- I-ELOOP de serie.

#### Potencia:

- 141 kW/192 CV a 5700 rpm y 256 Nm a 3250 rpm

#### Consumo (combinado) y emisiones de CO<sub>2</sub>\*\*:

- Con transmisión automática de 6 velocidades: 6,3 l/100 km y 148 g/km
- Normativa de emisiones: Euro 5

\* Datos actualizados a septiembre de 2012

\*\* Todos los datos corresponden a la versión Sedán

\*\*\* Disponible a partir de mediados de 2013

### El motor **diésel common-rail SKYACTIV-D de 2,2 litros** ofrece:

- Una relación de compresión de 14:1 (la más baja del mundo\*).
- Doble turbocompresor de geometría variable.
- Versiones de 150 y 175 CV.
- Ejes contrarrotantes que compensan la vibración adicional que generan los potentes motores SKYACTIV-D.
- i-ELOOP de serie en todos los modelos.

#### Potencia:

- Versión 150 CV: 110 kW/150 CV a 4500 rpm y 380 Nm a 2000 rpm
- Versión 175 CV: 129 kW/175 CV a 4500 rpm y 420 Nm a 2000 rpm

#### Consumo (combinado) y emisiones de CO<sub>2</sub>\*\*:

##### ■ Versión 150 CV

- » con transmisión manual de 6 velocidades: 3,9 l/100 km y 104 g/km\*\*\*
- » con transmisión automática de 6 velocidades: 4,8 l/100 km y 127 g/km

- Normativa de emisiones: Euro 6

##### ■ Versión 175 CV

- » con transmisión manual de 6 velocidades (no disponible en España): 4,5 l/100 km y 119 g/km
- » con transmisión automática de 6 velocidades: 4,8 l/100 km y 127 g/km

- Normativa de emisiones: Euro 6

### La transmisión automática de seis velocidades **SKYACTIV-Drive** proporciona:

- Intervalo ampliado de bloqueo del embrague del convertidor
- Cambios rápidos y directos

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

- Arquitectura ligera y compacta
- Ofrece el tacto ligero y preciso del Mazda MX-5

### CHASIS Y CARROCERÍA

Junto a los motores y transmisiones SKYACTIV, el SKYACTIV-Chassis y la carrocería SKYACTIV-Body hacen que conducir el nuevo Mazda6 resulte una auténtica delicia, gracias a su comportamiento lineal y refinado, a su seguridad —referencia en su segmento—, a su diseño eficiente y a su arquitectura ligera.

#### SKYACTIV-Chassis

- Intensifica la sensación de conexión directa entre el conductor y el vehículo, sobre todo en la aceleración, las curvas y la frenada, gracias a:
  - » Una suspensión trasera con mayor agarre que el modelo actual.
  - » Distancias de frenado más cortas, como consecuencia de la estabilidad del chasis (también influye el pedal del freno, que tiene un recorrido más corto, y la mejora en la refrigeración de los discos de freno).
- Suspensión delantera tipo MacPherson y trasera multibrazo. Pesa menos aunque es más rígida, y está optimizada para proporcionar agilidad a bajas velocidades y estabilidad a alta velocidad, con una conducción confortable en cualquier situación.
- La dirección asistida eléctrica, con un ratio de desmultiplicación líder en su clase, ajusta la sensibilidad en función de las condiciones de conducción.

#### SKYACTIV-Body

- Carrocería más ligera y robusta que la del modelo actual, gracias al empleo de más acero de resistencia ultra alta y a otras innovaciones que refuerzan su estructura.
- Ofrece una mayor seguridad en caso de impacto; absorbe y dispersa la energía de colisión a lo largo de su estructura, siguiendo un concepto de dispersión de la carga en distintas direcciones. Además, varios elementos curvados se han sustituido por estructuras rectas continuas.
- Aerodinámica líder en su clase (valor objetivo del coeficiente aerodinámico: 0,26\*), para una mejor estabilidad y menor consumo.
- Habitáculo excepcionalmente silencioso. El ruido indeseable del motor y la carretera se bloquea y suprime mediante innovadores materiales y estructuras.
- Es una de las berlinas medias más ligeras y aerodinámicas del mercado.

\* Modelo Sedán, en función del nivel de equipamiento.

### SEGURIDAD

El nuevo Mazda6 incorpora un amplio equipamiento de avanzadas tecnologías de **seguridad activa**:

- **Control de crucero adaptativo (MRCC)**: mantiene una distancia de seguridad con respecto a los vehículos precedentes, a velocidades de hasta 200 km/h, controlando la velocidad y los frenos cuando es preciso (acabado Luxury con Pack Travel y cambio automático).
- **Frenada de emergencia (SBS)**: también efectúa un seguimiento de la velocidad de los vehículos precedentes en el intervalo comprendido entre 15 y 145 km/h; avisa al conductor si el Mazda6 se acerca demasiado a otro vehículo y frena automáticamente si detecta una colisión inminente. Este dispositivo, junto con el Sistema de asistencia para el reconocimiento de distancia (DRSS) y el Aviso de obstrucción delantera (FOW), forma parte de lo que Mazda denomina Seguridad pre-impacto (acabado Luxury con Pack Travel y cambio automático).

- **Sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS):** hace frenar automáticamente al vehículo para evitar o reducir la gravedad de impactos frontales a velocidades entre 4 y 30 km/h. Complementa al sistema SBS a bajas velocidades y en el tráfico urbano (de serie en toda la gama).
- **Sistema de alerta de cambio involuntario de carril (LDWS):** avisa al conductor de cambios de carril imprevistos (disponible a partir de acabado Style con Pack Safety).
- **Asistente de cambio de carril (RVM):** detecta y alerta al conductor de otros vehículos que se acercan por detrás, por los carriles contiguos y ángulos muertos (disponible a partir de Style con pack Confort).
- **Señal de parada de emergencia (ESS):** hace parpadear rápidamente las luces de emergencia en caso de frenada brusca, para avisar a los demás conductores (de serie en toda la gama).
- **Sistema de control de luces de largo alcance (HBC):** cambia automáticamente entre luces cortas y largas para no deslumbrar a los demás conductores (disponible a partir de Style con Pack Safety).
- **Sistema de iluminación frontal adaptativa (AFS):** hace girar los faros para iluminar mejor las curvas (disponible a partir de Style con Pack Safety).
- **Asistente de arranque en pendiente (HLA):** controla la presión de los frenos y ayuda a evitar que el vehículo caiga hacia atrás al arrancar en cuesta (de serie en toda la gama).
- **De serie: ABS con EBD** distribución electrónica de la fuerza de frenada), asistencia a la frenada, DSC (control de estabilidad) y TCS (control de tracción).

El nuevo Mazda6 cuenta también con innovadores elementos de **seguridad pasiva:**

- Carrocería SKYACTIV-Body de alta rigidez, con gran capacidad de absorción de impactos; es más ligera e incorpora más acero de resistencia ultra alta que nunca.
- Diseño mejorado de la sección delantera, con zonas de deformación más grandes que evitan de forma más efectiva la deformación del habitáculo y que también reducen los costes de reparación en caso de colisión leve.
- Estructura reforzada del habitáculo para una protección superior frente a los impactos laterales; se complementa con las estructuras reforzadas del bastidor trasero y los paragolpes.
- Se han rediseñado los guarnecidos y otros elementos interiores para evitar o reducir el riesgo de lesiones a los ocupantes.
- Asientos delanteros con mayor protección frente a lesiones cervicales.
- Refuerzo de los componentes del asiento trasero, para evitar que la carga del maletero invada el habitáculo.
- Airbags delanteros, laterales y de cortina de serie.
- Modificación en la estructura del capó y el frontal del vehículo, para mayor seguridad de los peatones en caso de atropello, sobre todo de lesiones en la cabeza.
- Paragolpes diseñado para proteger las piernas de los peatones en caso de impacto.

## 2 INTRODUCCIÓN – AMOR AL PRIMER ARRANQUE

Todo se reduce a una cuestión de relaciones. Ese es el espíritu del nuevo Mazda6, un coche creado para ser una extensión de su conductor y para circular en armonía con la carretera. Un coche que está deseando que lo conduzcan desde el primer instante en que uno se fija en él.

Mazda está buscando nuevas cotas de excelencia en un modelo de referencia para una nueva generación que exige nuevos niveles de placer al volante. La base para ello son elementos esenciales

en cualquier Mazda, como un diseño elegante, una funcionalidad intuitiva y una respuesta excepcional. Y también la fusión entre atractivo emocional y la compostura obligatoria en el modelo más importante de la gama de Mazda. Este planteamiento, lógicamente, supuso todo un desafío para los diseñadores e ingenieros, que buscaban un equilibrio entre atributos potencialmente en conflicto, como forma y función, prestaciones y eficiencia, confort y funcionalidad. O en pocas palabras, entre ser único y gustar a muchos. Y todo ello en un segmento importante y decisivo para la reputación de una marca como es el de berlinas.

Por su parte, las cadenas cinemáticas SKYACTIV, siempre a punto para satisfacer a cualquier deseo del conductor, ofrecen una respuesta y comportamiento lineal insuperables. Se adaptan perfectamente al comportamiento preciso del nuevo Mazda6, que se fundamenta en un tacto ágil y estable de la dirección y la suspensión, de forma que el conductor tenga un control absoluto. Este modelo es la evolución más reciente del Zoom-Zoom sostenible, la visión del desarrollo tecnológico a largo plazo de Mazda que está conduciendo al desarrollo de vehículos excepcionalmente seguros y respetuosos con el medio ambiente que, al mismo tiempo, brindan el máximo placer de conducción posible. Para ofrecer un consumo de combustible líder en su clase, el nuevo Mazda6 aprovecha el diseño ligero común a todos los elementos SKYACTIV y lo combina con motores y transmisiones de última generación, a los que se suma el exclusivo freno regenerativo i-ELOOP de Mazda.

Es un coche muy seguro. Para empezar, por su carrocería SKYACTIV-Body, que ofrece una estructura de alta rigidez capaz de absorber la energía de los impactos y desviarla fuera del habitáculo. La protección en caso de accidente está entre lo mejor del segmento. Si a todo esto se añade un envidiable equipamiento de seguridad activa, el resultado es un entorno en el que el conductor puede concentrarse en el placer de conducir, mientras los pasajeros se relajan y disfrutan del trayecto.

Pero es que, además, es excepcionalmente cómodo. A pesar de su aspecto compacto, el habitáculo desplazado hacia atrás —una apuesta del original diseño KODO— transmite sensaciones de fuerza y vitalidad. El interior es espacioso y tiene un diseño de fresca ergonomía, en el que los mandos y todos los elementos están situados de forma inteligente, para una comodidad y flexibilidad máximas.

En pocas palabras: el nuevo Mazda6 es un coche seguro y eficiente, con unos acabados sorprendentes, que fusiona una conducción refinada y fluida con un comportamiento preciso y lineal a unos niveles con los que la mayoría de los modelos del segmento CD europeo solo pueden soñar. Y ya está aquí.

### 3 DISEÑO – PERSONAS A BORDO

Para ser el nuevo modelo de referencia de Mazda, el Mazda6 tenía que ser superior a su predecesor, un coche que ya había recibido valoraciones sobresalientes por parte de los clientes europeos y de los medios especializados. Debía tener un exterior sorprendente, y formas y texturas armoniosas que reflejaran ese carácter único que distingue al emblema de Mazda.

Y, al mismo tiempo, tenía que ser capaz de atraer al gran público, puesto que se trata de una berlina para el segmento CD europeo. Los diseñadores de Mazda asumieron este complejo desafío, y trabajaron en estrecha colaboración con los ingenieros para hacer sus ideas viables y altamente

funcionales. El resultado es un nuevo Mazda6 que hará las delicias de los clientes, gracias a una propuesta de alta calidad constructiva, belleza práctica y funcional, que agrada a los sentidos ahora y debe seguir haciéndolo en el futuro. Un solo vistazo al nuevo Mazda6 basta para despejar cualquier duda sobre la destreza de los diseñadores de Mazda, conocidos desde hace mucho tiempo por su habilidad única para modelar vehículos que expresan movimiento. Su última novedad se llama “KODO, alma del movimiento”. Es un lenguaje de diseño inspirado en los movimientos de los animales salvajes y el de toda una nueva generación de vehículos Mazda. En Mazda estamos convencidos de que el nuevo Mazda6 capta la esencia del lenguaje KODO. Este modelo de producción es una evolución del Mazda Takeri, un concept que se presentó en el Salón del Automóvil de Tokio a finales de 2011. En versiones Sedán o Wagon, posee una vitalidad, una anatomía musculosa y un encanto funcional que, sin duda, se ganarán el favor del mercado. Además, sus niveles de calidad lo hacen destacar por encima del resto.

### Akira Tamatani, diseñador jefe del Mazda6

“El nuevo Mazda6 tiene un bastidor muy sólido y una apariencia ancha y de baja altura que expresa fuerza y estabilidad. Produce una sorprendente impresión de vitalidad, sin renunciar por ello a la estética y al equilibrio de formas clásico de un coche del segmento CD”, explica Akira Tamatani, diseñador jefe. “Hemos dado con un diseño que expresa de forma artística la fuerza y el dinamismo del movimiento, logrando una presencia muy poderosa. Con solo ver el coche, uno espera mucho de su experiencia de conducción, antes incluso de conducirlo”.

### **Exterior: formas que despiertan los sentidos**

Este vehículo representa un gran logro en un segmento muy competido, que supone el 6,2% del mercado europeo de turismos. Durante el diseño del Mazda6, el objetivo pasaba por crear una carrocería que, de manera clara, diferenciase al vehículo de lo convencional, siguiendo la línea presentada por los concepts Takeri y Shinari. Pero, al mismo tiempo, el diseño debía estar de forma inequívoca al servicio de la elegancia y la funcionalidad.

Los poderosos pasos de rueda y el habitáculo de apariencia compacta, desplazado hacia atrás, hacen resaltar las llantas de aleación de 19 pulgadas\*, que no hacen otra cosa que redondear el conjunto exterior. El diseño de sus cinco juegos de radios acentúa la sensación de dinamismo y de movimiento ligero y sin esfuerzo. Ahora bien, no todo es pura estética. Los ingenieros se unieron a los diseñadores para mejorar la rigidez y la resistencia a la deformación. El resultado es un comportamiento de alto nivel, con características mejoradas de ruido, vibración y rumorosidad. En la que es sin duda una de sus mejores interpretaciones hasta la fecha, el equipo de diseño de Mazda ha plasmado en la carrocería líneas que producen sensaciones variables —de velocidad por un lado, de relajación por otro— en función del ángulo de incidencia de la luz. Para ello, juegan con el claroscuro en un coche que uno nunca se cansa de mirar.

\* También se encuentran disponibles llantas de 17 pulgadas

El frontal del vehículo es claramente “Mazda” y cuenta con elementos muy característicos que se fusionan armoniosamente en un todo. Fijémonos, por ejemplo, en la nueva parrilla en forma de ala, característica del diseño KODO, que se despliega entre los faros delanteros y ocupa la parte inferior de la imponente parrilla superior. Junto con el brillo de los faros, la parte delantera del coche transmite una fuerte personalidad.



El nuevo Mazda6 es el primer modelo de producción de la marca que incorpora luces diurnas LED en los faros (disponible a partir de acabado Style con Pack Safety). El aro que rodea cada una de las ópticas acentúa el carácter dinámico y el aspecto desafiante del Mazda6. Las líneas LED estilizan visualmente las alas hacia el exterior y suman enteros a la sensación de velocidad.

### **Diseño auténticamente funcional**

Las alas tienen continuidad en las líneas de carácter que recorren los laterales del coche, como si este estuviera a punto de saltar para iniciar una veloz carrera. El habitáculo estilo cupé de la versión Sedán se prolonga hasta más allá del pilar C, donde enlaza con una zaga trasera corta y poderosa, que subraya la solidez y firmeza del coche. Por su parte, el Wagon complementa su planta deportiva con grandes dosis de carácter práctico. Cualquiera de las dos versiones ofrece una respuesta fuera de toda duda.

Una característica recurrente del nuevo Mazda6 es la armonía con que se fusionan sus distintos elementos de diseño. Los grupos ópticos traseros, por ejemplo, son una emulación de los delanteros, y utilizan una línea de luz para “alargar” hacia el exterior la línea cromada trasera, hasta tocar los laterales. Al igual que los faros, los grupos ópticos traseros resaltan la fuerza y la elegancia del nuevo Mazda6.

### **Interior: sorprendente sencillez**

El lenguaje de emoción y elegancia del Mazda6 continúa en el interior. Los diseñadores han prestado una meticulosa atención a todos los detalles. Aparte de la apariencia, han mejorado las formas y las texturas. Han creado un espacio armonioso y ordenado, con una calidad genuina que se percibe desde el primer instante y una coordinación rebosante de buen gusto, como corresponde a un modelo de referencia. Un interior acertado y sorprendente.

Por ejemplo, todos los controles tienen un acabado común. Esta decisión redundante en un aspecto limpio y coherente en todo el nuevo Mazda6. Al mismo tiempo, los mandos e interruptores se localizan visualmente con más facilidad y, por tanto, resultan más sencillos de accionar. Determinadas piezas, como los tiradores de las puertas, tienen un aspecto de aluminio pulido. En los elementos que se tocan con más frecuencia, como el volante o los reposabrazos, se han empleado materiales blandos. El uso de plásticos rígidos se ha reducido al mínimo, y se les ha dado un acabado de alta calidad, en línea con el refinamiento del interior del Mazda6, con beneficios prácticos tanto para el conductor como para los pasajeros.

### **Líneas de gran pureza**

A semejanza del exterior, las dos líneas principales del interior (que son elementos fundamentales de diseño) expresan movimiento y velocidad. Una línea recorre la parte superior del panel de instrumentos, prolongándose por el guarnecido de las puertas hasta las plazas traseras. Una segunda línea, más robusta, recorre horizontalmente y a media altura el panel de instrumentos. En conjunto, ambas producen sensación de estabilidad y fiabilidad, reflejando dos atributos tradicionales de Mazda. Y, al igual que en la carrocería, las líneas interiores siguen contornos que crean ricos contrastes de luces y sombras. Todo ello se suma al carácter deportivo y a la sofisticación del habitáculo. No es ninguna sorpresa encontrar un espacio claramente orientado al conductor, que potencia al máximo esa sensación de fusión con el coche, o Jinba Ittai, tan característica de Mazda.

La posición de los botones y mandos ofrece una óptima facilidad de uso. Los indicadores simétricos —en donde la iluminación roja del modelo actual se ha sustituido por un blanco muy nítido con retroiluminación LED— generan entusiasmo en cuanto uno se sienta al volante. No obstante, y pese a la proximidad del cuadro de relojes, el entorno del pasajero delantero transmite una sensación de paz, de espacio y de bienestar.

### **Confort deportivo y elegante**

Los asientos, en especial los delanteros, tienen una forma sencilla, con un contorno bien definido y el tacto envolvente de un deportivo, para proporcionar apoyo vertical, longitudinal o lateral siempre que se necesite. La tapicería de piel (con perforaciones en la parte central para absorber mejor el ruido y mejorar la transpiración y la textura) se presenta en un color marfil, cálido y deportivo, con costuras a juego, o en un negro con costuras rojas que exhibe delicadamente ricas texturas y detalles. Como alternativa, también se encuentra disponible una tapicería de tela negra, de tacto suave y resistente.

Los diseñadores de interiores de Mazda han alcanzado un altísimo nivel de calidad y armonía, que se percibe al instante en el buen gusto de la coordinación y en el cuidado de los acabados, totalmente en la línea de elegancia y carácter deportivo del exterior. Por dentro y por fuera, es un estilo pensado para mantener su atractivo durante muchos años.

### **Colores**

Soul Red Metallic, Blue Reflex Mica, Meteor Grey Mica y Jet Black Mica son los cuatro nuevos tonos de carrocería disponibles en el nuevo Mazda6. Se han desarrollado especialmente para crear más contrastes que nunca. La pintura incorpora pequeñas partículas de pigmentos reflectantes que producen grandes diferencias de brillo entre las zonas iluminadas y las sombreadas. De este modo, se acentúan las formas del nuevo Mazda6, dando más fuerza a las aristas, a las formas atléticas del vehículo y a la belleza del lenguaje KODO. Igualmente, se encuentran disponibles cuatro colores adicionales: Stormy Blue Mica, Aluminium Metallic, Snowflake White Pearl y Solid Arctic White.

### **Soul Red Metallic**

Es quizás el tono de rojo más emocional del mundo. Soul Red Metallic es energía pura, y combina reflejos, sombras y profundidad para resaltar de forma insuperable el dinamismo de las formas del Mazda6 y su naturaleza deportiva.

¿Cómo? Mediante el empleo de dos capas de base diferenciadas que cumplen distintas funciones. Dependiendo del ángulo de visión, hay un cambio significativo en la tonalidad de las zonas iluminadas y las que se mantienen en sombra. Este efecto responde de forma exquisita a los niveles más sutiles de iluminación intermedia, realzando el refinamiento del Mazda6.

Lo habitual es aplicar dos capas de pintura a las carrocerías: una de color y otra de acabado. Sin embargo, con una sola capa de color, siempre hay que buscar un compromiso entre la viveza del color y su contraste y profundidad. En el Soul Red Metallic, Mazda utiliza dos capas de base por debajo de la de acabado. La capa inferior lleva partículas de aluminio excepcionalmente brillantes, y es en realidad una capa reflectante. Estas partículas quedan dispuestas del modo más horizontal posible y reflejan la luz intensa. La capa base superior, en cambio, es semitraslúcida y lleva pigmentos rojos de brillo muy intenso. La luz atraviesa la capa base superior y llega hasta la capa inferior, donde

las partículas de aluminio reflejan la luz, haciéndola pasar de nuevo a través de la capa roja de alto brillo.

El resultado es que las zonas de la carrocería fuertemente iluminadas presentan un tono rojo muy profundo e intenso que parece irradiar desde el interior, como la luz del sol. En cambio, las zonas sombreadas presentan un tono más oscuro. Este poderoso contraste, que produce una viveza nunca vista y una profundidad extraordinaria, es lo que hace tan especial el color Soul Red Metallic.

El sistema robotizado que se emplea para aplicar la pintura está especialmente programado para el color Soul Red Metallic, y garantiza la máxima precisión y calidad en la aplicación de una capa uniforme sobre toda la superficie del coche. La innovadora combinación de materiales de esta pintura y su meticulosa aplicación son la clave para obtener un resultado de tanto atractivo emocional. La tecnología del tono Soul Red Metallic es compatible con el sistema de tres capas de pintura húmeda de Mazda. Al tiempo que es muy respetuoso con el medio ambiente, este exclusivo programa de pintura - denominado "TAKUMINURI"\* - consigue pintar los vehículos en color Soul Red Metallic con unos extraordinarios niveles de acabado, calidad y precisión idénticos a los que conseguiría un maestro artesano. Sin concesiones. Sin compromisos. Como el nuevo Mazda6.

\* Procede de los términos japoneses "Takumi" (que significa maestro artesano) y "Nuri" (pintura), Takuminuri se refiere al sistema exclusivo de pintura utilizado para el color Soul Red Metallic

#### 4 CONFORT, FUNCIONALIDAD Y EQUIPAMIENTO – CÓMODAMENTE BAJO CONTROL

El segmento CD, tremendamente competido, es crucial para los fabricantes de coches, especialmente en Europa. Los coches de este segmento son los que mejor representan la esencia y la reputación de una marca, que en el caso de Mazda es sinónimo de diversión en la conducción y eficiencia Zoom-Zoom sostenible, unida a la sensación de fusión entre coche y conductor, o Jinba Ittai. Por esta razón, nuestros ingenieros se marcaron el objetivo de llevar estas cualidades hasta un nuevo nivel en el nuevo Mazda6, de modo que estar a los mandos del modelo de referencia de Mazda fuera más placentero que nunca. Un lugar en el que estar al volante equivale a disfrutar de un control completo y una experiencia de conducción que permanece después del trayecto.

La organización interior del nuevo Mazda6 planteó varios retos a los diseñadores. Uno de ellos consistió en crear un habitáculo espacioso y confortable en perfecta armonía con el diseño "KODO, alma del movimiento", con un interior altamente funcional que contrasta con la apariencia baja, compacta y con el habitáculo desplazado hacia atrás. Y por tratarse de un Mazda, su funcionamiento tenía que ser intuitivo, con una interfaz hombre máquina (HMI) ergonómicamente refinada que permitiera al conductor centrarse en la carretera y a los pasajeros disfrutar relajadamente de cada desplazamiento. Las dimensiones exteriores del coche eran un punto a su favor: el nuevo Mazda6 Sedán tiene una de las mayores distancias entre ejes de su segmento (2830 mm) y es también el de mayor longitud total (4865 mm). Por otra parte, el Wagon es ligeramente más corto, pero figura entre los más largos de su clase, lo que añade una dosis extra de ese carácter práctico tan apreciado por los europeos. En ambos casos, sus amplias dimensiones —mayores que las del modelo actual prácticamente en todas las medidas— proporcionan una sólida base para un interior extraordinariamente confortable.

### **Espacio para estirarse**

Los clientes estarán encantados con el espacio que ofrece el nuevo Mazda6. Tanto el Sedán como el Wagon ofrecen en las plazas traseras el mayor espacio para las piernas de su segmento. También están a la cabeza de su clase en espacio para los hombros en los asientos delanteros y en espacio para las rodillas en los traseros.

Pero los ingenieros no se limitaron a hacerlo todo más grande, sino que sagazmente prestaron también atención a los pequeños detalles, como aumentar el espacio para los pies de los asientos delanteros, eliminando bordes alrededor de la consola central y ensanchando el espacio bajo los asientos delanteros para dar más espacio a los ocupantes de las plazas traseras. Las formas innovadoras de los pilares A, que se han retrasado 100 mm con respecto al modelo actual, facilitan la entrada y salida de los asientos delanteros, al tiempo que mejoran la integridad estructural del coche. Obviamente, los asientos son un componente fundamental de la relación del conductor con el coche. Por ello, Mazda ha introducido unos nuevos asientos más ligeros en su nueva generación de vehículos, con una estructura que mejora el confort, la rigidez y la sujeción lateral, independientemente de la talla del ocupante. Entre sus características, destaca una placa de soporte de las caderas y una superficie modificada con respaldos más ligeros, que también dejan más espacio a la parte trasera. También los asientos traseros ofrecen una mayor sujeción y comodidad, con un asiento más largo (+20 mm en el Sedán, +30 mm en el Wagon), un respaldo más alto (+36 mm y +29 mm), y un reposabrazos 60 mm más ancho.

### **Panel de instrumentos confortable**

Una vez sentado al volante, la interfaz hombre-máquina (HMI) convierte el coche en una prolongación del conductor. El nuevo Mazda6 incorpora la configuración de HMI más evolucionada del momento, que sitúa al conductor en la posición óptima para hacer que el vehículo responda exactamente a sus deseos. Para ello, su asiento está equipado con una elaborada función de ajuste\* —con un margen de movimiento de 260 mm hacia atrás y hacia adelante, 50 mm de elevación y 30 mm de inclinación, más un ángulo de reclinación de 98 grados— para ofrecer el mejor acceso posible a los componentes esenciales relacionados con la conducción. Al mantener el talón derecho del conductor en el suelo, el nuevo pedal del acelerador permite un control mayor y más cómodo, así como una reacción más rápida cuando es preciso frenar. Además, la posición de la caja de cambios manual facilita unos cambios más cortos, mientras que, en los modelos automáticos, las levas del cambio de marchas en el volante garantizan un acceso óptimo, pero nunca accidental (de serie en acabados Luxury 2.5 I. SKYACTIV-G de 192 CV y 2.2 I. SKYACTIV-D de 175 CV).

Todo el diseño del panel de instrumentos del nuevo Mazda6 ha sido concebido para facilitar un reconocimiento fácil y preciso de los controles e indicadores. La información de interés para el conductor, como consumo de combustible, temperatura y distancia recorrida, se muestra claramente en una pantalla multifuncional de 3,5 pulgadas, situada en el cuadro de relojes. Otros datos (por ejemplo los sistemas de audio y de navegación) aparecen en la pantalla táctil de 5,8 pulgadas de la consola central. Incluso se ha elevado la posición de esta última para ayudar a los conductores a mantener la vista en la carretera. Además, el mando giratorio HMI commander, situado en la consola central, detrás de la palanca de cambios, se puede utilizar para controlar la mayoría de las funciones de la pantalla de 5,8 pulgadas.

Todo el diseño del panel de instrumentos del nuevo Mazda6 ha sido concebido para facilitar un reconocimiento fácil y preciso de los controles e indicadores. La información de interés para el conductor, como consumo de combustible, temperatura y distancia recorrida, se muestra claramente en una pantalla multifuncional de 3,5 pulgadas, situada en el cuadro de relojes. Otros datos (por ejemplo los sistemas de audio y de navegación) aparecen en la pantalla táctil de 5,8 pulgadas de la consola central. Incluso se ha elevado la posición de esta última para ayudar a los conductores a mantener la vista en la carretera. Además, el mando giratorio HMI commander, situado en la consola central, detrás de la palanca de cambios, se puede utilizar para controlar la mayoría de las funciones de la pantalla de 5,8 pulgadas.

### Visión perfecta

Obviamente, para un control sin estrés y una conducción segura y divertida se necesita una buena visión general tanto de los alrededores como del cuadro de instrumentos. Con esta idea, los diseñadores del Mazda6 se aseguraron de que el conductor tuviera un campo de visión continuo —frontal, trasero y lateral— con un mínimo de zonas ciegas. La posición retrasada de la cabina y de los pilares A incrementa el ángulo de visión horizontal del conductor en 5,4 grados por el lado del conductor y en 4,2 grados por el del acompañante. Así, resulta más fácil y seguro tomar las curvas.

La ubicación de los pilares A también mejora el ángulo de visión vertical del conductor, lo que hace más fácil ver niños y objetos en las intersecciones a distancias tan cortas como 70 cm\*. La visibilidad del conductor ha mejorado aún más al montar los retrovisores laterales directamente en la puerta, dejando unos espacios entre ellos y los pilares A. Esta medida es especialmente ventajosa en los cruces.

Y como la utilidad es esencial para el placer de conducir, el nuevo Mazda6 dispone de una amplia gama de espacios funcionales de almacenamiento. Los ingenieros han dividido el habitáculo en zonas de almacenamiento, tomando buena nota de los comentarios que nos han hecho los propietarios del modelo actual. Lógicamente, se ha dado prioridad a los lugares para las cosas que más utiliza el conductor (como la bandeja de la consola central, los posavasos de la consola del suelo y los bolsillos de la puerta delantera), que están situados de forma que sean visibles y accesibles con un movimiento mínimo. Incluso se ha optimizado la guantera con un sistema de cierre lateral, en vez de central, para que el conductor pueda acceder a ella con más facilidad. Ahora, en cada puerta hay espacio para una botella de 1 litro.

Los asientos traseros están divididos en secciones 60:40 y se pliegan para formar una zona de carga plana y flexible. Abatirlos es muy fácil, gracias a las palancas situadas en los laterales del maletero o los botones de desbloqueo estándar situados en los propios respaldos (los botones en los respaldos solo están disponibles en la versión Wagon). La capacidad máxima de carga del Wagon, que ha sido muy alabada desde su lanzamiento en 2002, es ahora de 1664 litros\*\*.

Aunque no tenía rival dentro de su segmento, en el Mazda6 la bandeja es más ligera y más fácil de poner y quitar que nunca, quedando perfectamente recogida bajo el suelo del compartimento de carga\*\*\*. Por su parte, el portón se abre con más rapidez y menos esfuerzo que antes, especialmente con tiempo frío.

\*\* Includo compartimento inferior.

\*\*\* Modelos con kit de reparación de neumáticos

### Información y entretenimiento

Junto al excepcional sistema de sonido envolvente Bose®, de 11 altavoces (ver cuadro), o al sistema de serie de 6 altavoces, la oferta de información y entretenimiento del nuevo Mazda6 incluye una conexión USB (compatible con iPod®) y toma AUX. Se ha actualizado la conexión Bluetooth® y ahora ofrece funciones de reproducción, reproducción aleatoria y cambio de carpetas. La función de correo permite visionar en la pantalla de la consola central los SMS, MMS y correos electrónicos recibidos por un smartphone conectado por Bluetooth®. Incluso puede leerlos una voz automatizada.

También ha mejorado considerablemente la tecnología de supresión de ruido y la funcionalidad de reconocimiento de voz. Es posible descargar hasta 1000 entradas de agenda en el sistema de telefonía móvil y llamar instantáneamente utilizando control por voz, sin necesidad de registrar por voz cada entrada individual. Incluso algunas funciones de audio (como cambiar pistas de música o emisoras de radio) pueden funcionar con control de voz. Para garantizar un ambiente confortable en el habitáculo sin comprometer la eficiencia, los ingenieros de Mazda han reducido el tamaño y el consumo de energía del climatizador. De este modo, se ahorra combustible y mejora el rendimiento del vehículo. Al mismo tiempo, se ha mejorado la circulación de aire, para una calefacción y refrigeración excelentes.

### TECNOLOGÍA DE SONIDO ENVOLVENTE PREMIUM BOSE®

Tan potente, rotundo y refinado como el nuevo Mazda6, el sistema de sonido Bose® de sonido envolvente y altas prestaciones, con 11 altavoces, es perfecto incluso para los más melómanos (acabado Luxury). Es más avanzado que el del modelo actual, pesa un 20% menos y lleva un sistema de circuitos que le permite funcionar con un menor consumo de potencia y con menores necesidades de refrigeración.

Se trata del primer sistema de audio de Mazda con tecnología de reproducción envolvente virtual Bose® Centerpoint® 2. Esta tecnología analiza la frecuencia de las fuentes sonoras y ofrece un sonido envolvente virtual de gran realismo, incluso cuando se reproducen señales comprimidas o emisiones de radio.

Al mismo tiempo, la función AudioPilot® 2, también de Bose®, compensa automáticamente los efectos de sonidos indeseables producidos por distintos tipos de firme, distintas velocidades de conducción e incluso por las ventanillas abiertas. Un micrófono instalado en el habitáculo controla de forma constante las condiciones de ruido ambiental, mientras un sofisticado algoritmo Bose analiza la señal de la música y la ajusta para reducir el efecto del ruido no deseado.

### Sistema de sonido envolvente de 11 altavoces Bose® del Mazda6

- ❶ ❷ ❸ 3 altavoces de medios/agudos Twiddler® neodimio, de 80 mm, en el panel de instrumentos
- ❹ 2 altavoces de agudos de neodimio de 25 mm en el panel de instrumentos
- ❺ 2 altavoces de graves de 230 mm Nd® en las puertas delanteras
- ❻ 2 altavoces de rango completo, de 135 mm, en las puertas traseras
- ❼ 2 altavoces de medios/agudos Twiddler® de 60 mm, en la parte trasera
- ❽ ... y un amplificador digital de altas prestaciones con procesamiento de señal digital

- 8 canales de ecualización personalizada
- Tecnología de compensación de ruido AudioPilot® 2
- Procesamiento de señal Centerpoint® 2
- Procesamiento de señal Surround-Stage®
- Micrófono del sistema AudioPilot® 2 en el panel de instrumentos

### **Sistema de navegación con tecnología**

#### **Tom Tom®**

Los conductores del nuevo Mazda6 tendrán un grado de control aún mayor con la solución de navegación de TomTom®, líder en soluciones de navegación rentables y actualizadas al minuto (de serie en acabado Luxury y opcional en Style).

### **Entre las principales funciones del sistema de navegación del nuevo Mazda6 cabe destacar las siguientes:**

- Compatibilidad con servicios TomTom LIVE, que dan acceso a los suscriptores de pago a una serie de servicios de utilidad, tales como:
  - » HD Traffic: rutas dinámicas con información de tráfico en tiempo real basada en los movimientos de hasta 80 millones de usuarios anónimos de teléfonos móviles en carretera de toda Europa.
  - » Información actualizada sobre radares fijos y móviles.
  - » Search & Go: acceso a través de TomTom® a la mayor base de datos del mundo, en la que es posible localizar prácticamente cualquier cosa.
  - » Previsión meteorológica y condiciones actuales de la carretera.
- Cubre más kilómetros de carreteras principales y secundarias que cualquier otro proveedor, y se actualiza con más frecuencia (actualizaciones cada dos minutos).
- Puede utilizarse bien desde la pantalla táctil de 5,8 pulgadas situada en el salpicadero o desde el nuevo HMI commander de la consola central del Mazda6.
- Actualizaciones disponibles mediante simple descarga: desde mapas y nuevo software hasta voces, todo ello a través de TomTom HOME\* y usando una tarjeta SD.

\* La disponibilidad y las tarifas pueden variar según el país.

## **5 CADENAS CINEMÁTICAS – EL PLACER DE CONDUCIR**

Cuando introdujo toda la tecnología SKYACTIV en el Mazda CX-5, la marca subsanó deficiencias de los SUV y consiguió el modelo del segmento con el comportamiento más parecido al de un turismo hasta la fecha. Ahora, la gama SKYACTIV debuta en el competido segmento CD. Con menos peso, con un centro de gravedad más bajo y con neumáticos de baja resistencia a la rodadura, el nuevo Mazda6 saca aún mayor provecho a sus motores y transmisiones SKYACTIV, ofreciendo una linealidad y una respuesta sin concesiones, así como una inolvidable experiencia de conducción Zoom-Zoom. El consumo también es excepcional. Deportivo pero civilizado, como debe ser un Mazda6, es el modelo de referencia más avanzado de la historia de Mazda.

Siempre enérgico y deportivo, el nuevo Mazda6 representa un gran salto adelante, gracias a las cadenas cinemáticas SKYACTIV. Los cuatro motores SKYACTIV que se comercializan en España —dos diésel y dos de gasolina— están listos para ejecutar fielmente todos los deseos del conductor. La potencia se transmite a las ruedas delanteras con toda eficiencia por medio de una transmisión manual SKYACTIV-MT o automática SKYACTIV-Drive de seis velocidades.

### **Eficiencia de serie para todos**

Al pisar el acelerador, el coche responde inmediatamente y con precisión a la presión ejercida sobre el pedal, proporcionando una aceleración lineal enérgica pero refinada. Los motores suenan muy bien: los ingenieros de Mazda han afinado la admisión y el escape para eliminar sonidos indeseables de alta frecuencia al tiempo que mantenían la excitante banda de baja frecuencia. Por eso, el Mazda6 es tan silencioso como se espera de un sedán o un station wagon del segmento CD a velocidades constantes de cruce. Pero cuando acelera, es capaz de rugir con una estimulante resonancia. Todos los motores SKYACTIV funcionan en perfecta armonía (ver cuadros) con el sistema de corte de ralentí i-stop de Mazda y en todos los casos, excepto con el motor 2.0 SKYACTIV-G de 145 CV, incorporan el nuevo freno regenerativo. Estos elementos, junto con las transmisiones SKYACTIV, el chasis SKYACTIV-Chassis y la carrocería SKYACTIV-Body, contribuyen a las espléndidas cifras de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub> del Mazda6. Estas tecnologías se aplican a todas las variantes, sin sacrificio alguno de prestaciones.

### **Potentes motores de gasolina**

El nuevo **SKYACTIV-G 2.5 I**, el motor SKYACTIV más grande y potente desarrollado hasta la fecha, ha sido diseñado para ofrecer unas prestaciones de alta gama. De hecho, su desarrollo de potencia — 141 kW/192 CV a 5700 rpm y 256 Nm a 3250 rpm— parece más propio de un segmento superior.

Las altas prestaciones del motor de gasolina de inyección directa SKYACTIV-G 2.5 I\* se mantienen en todo el rango de revoluciones. El nuevo Mazda6 acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 7,8 segundos y alcanza una velocidad máxima de 223 km/h. Mazda superó los inconvenientes de NVH asociados a la mayor cilindrada de este motor adoptando un conjunto de ejes contrarrotantes para minimizar las vibraciones. Por eso es incluso más silencioso que su hermano menor, el SKYACTIV-G 2.0 I. Ambos propulsores tienen numerosos puntos en común; por ejemplo, una relación de compresión ultra alta\*\* combinada con una configuración especial del colector de escape, mejoras en las características de atomización del combustible y mucho más (ver cuadro). El par motor es excepcional en la banda de bajas y medias revoluciones, y el consumo es igualmente impresionante. En ciclo combinado, el SKYACTIV-G 2.5 I consume 6,3 l/100 km\*\*\*, con unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 148 g/km.

\* Disponible solo con la transmisión automática SKYACTIV-Drive

\*\* 13:1 para el SKYACTIV-G 2.5 I y 14:1 para el SKYACTIV-G 2.0 I

En el nuevo Mazda6, el motor **SKYACTIV-G 2.0 I** se presenta en versiones de 145 CV y 165 CV (la versión de 165 CV no se encuentra disponible en España). El SKYACTIV-G 2.0 I de 145 CV es aproximadamente un 10% más ligero que su predecesor, el 2.0 I, y entrega niveles de par y potencia muy competitivos (210 Nm a 4000 rpm y 107 kW/145 CV a 6000 rpm) con un consumo líder de su clase\*\*\* (con transmisión manual: 5,5 l/100 km; con transmisión automática (no disponible en España): 5,9 l/100 km) y bajas emisiones de CO<sub>2</sub> (apenas 129 g/km y 136 g/km).



Con la transmisión manual SKYACTIV- MT acelera de 0 a 100 en unos respetables 9,5 segundos, que suben a 10,5 segundos con la transmisión automática. La velocidad máxima es de 208 y 207 km/h, respectivamente. El motor SKYACTIV-G 2.0 l de 165 CV, que entrega el mismo par y casi un 10% más de potencia (121 kW/165 CV a 6000 rpm) acelera de 0-100 en 10,1 segundos y alcanza una velocidad máxima de 209 km/h (transmisión automática), o 9,1 segundos y 216 km/h con transmisión manual. El consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub> son los mismos que en la versión de 145 CV con transmisión automática y solo ligeramente más altas que con la manual (5,9 l/100 km\*\*\* y 135 g/km).

\*\*\* Versión Sedán con i-stop e i-ELOOP

### Dinamismo diésel

SKYACTIV es sinónimo de combustión interna eficiente. Los motores diésel del nuevo Mazda6 retan lo establecido y ofrecen la relación de compresión más baja del mundo\*\*\*. Dado que una menor compresión supone menos esfuerzo sobre las piezas del motor, se han podido utilizar componentes más ligeros.

El **SKYACTIV-D 2.2 l** (disponible en versiones de 150 CV y 175 CV) pesa menos que su predecesor\*. La baja compresión también hace posible mejoras en la sincronización y eficiencia de la combustión, lo que explica unas cifras excepcionales: 110 kW/150 CV a 4500 rpm y 380 Nm a 2000 rpm para el SKYACTIV-D2.2 de 150 CV, o 129 kW/175 CV a 4500 rpm y 420 Nm a 2000 rpm para la variante de 175 CV. Todas las versiones SKYACTIV-D cuentan con ejes contrarrotantes. Al igual que ocurre con el SKYACTIV-G 2.5 l, estos ejes contrarrestan la vibración adicional de estas potentes unidades diésel.

El nuevo Mazda6 con motor diésel de 175 CV acelera de 0 a 100 en 8,4 segundos y tiene una velocidad máxima de 216 km/h (transmisión automática); con transmisión manual (no disponible en España), acelera en 7,8 segundos y alcanza y 223 km/h. Con el motor de 150 CV pasa de 0 a 100 en 9,8 segundos (transmisión automática) o en 9,0 segundos (transmisión manual), con velocidades máximas de 204 y 211 km/h, respectivamente. Estas cifras resultan aún más asombrosas si tenemos en cuenta el consumo\*\* del Mazda6 diésel: solo 3,9 l/100 km y 104 g/km (SKYACTIV-D

\* Motor diésel 2.2 l

\*\* Todas las cifras corresponden a la versión Sedán con i-stop e i-ELOOP. Disponible a partir de mediados de 2013

\*\*\* Datos actualizados a septiembre de 2012

150 CV, transmisión manual); 4,8 l/100 km y 127 g/km (150 CV, transmisión automática); o 4,5 l/100 km y 119 g/km (175 CV, transmisión manual, no disponible en España); y 4,8 l/100 km y 127 g/km (175 CV, transmisión automática). Y además, los dos diésel SKYACTIV cumplen la normativa Euro 6.

### Cambio suave y directo

La refinada transmisión automática SKYACTIV-Drive de seis velocidades (disponible en España con el motor gasolina 2.5 l. de 192 CV y ambas motorizaciones diésel) está muy bien equilibrada y proporciona un cambio asombrosamente suave, con el tacto directo de un cambio manual. Una nueva tecnología de control hace posible una respuesta interactiva a la presión del conductor sobre el pedal del acelerador. El resultado es una reacción más rápida que nunca a las cambiantes necesidades de par y mayor control al reducir marchas. Por su parte, la transmisión SKYACTIV-MT ofrece el cambio manual deportivo y directo del legendario roadster MX-5. Ambas contribuyen a la asombrosa economía de combustible del nuevo Mazda6.

### **SKYACTIV-G: Tecnología de inyección directa de gasolina para hoy**

#### **Características:**

- Una gama de motores atmosféricos de cuatro cilindros con una compresión inusualmente alta — 14:1 para las versiones 2.0 de 145 CV y 165 CV, y de 13:1 para el nuevo 2.5 litros— para una potencia, consumo y par bajo y medio extraordinarios.
  
- Un sistema de escape con esquema 4-2-1 de colectores largos que reducen la cantidad de gases de escape residuales en la cámara de combustión, y que contribuye a:
  - » Evitar la detonación (combustión anormal)
  - » Reducir las vibraciones
- Inyectores multipuerto con seis orificios que mejoran la atomización del combustible, para una mejor combustión y refrigeración, lo que también contribuye a evitar la detonación.
- Una cavidad especial del pistón reduce las pérdidas de calor por superficie.
- La doble sincronización secuencial de válvulas (Dual S-VT) optimiza la sincronización de las válvulas de admisión de aire y escape según las condiciones de funcionamiento del motor, minimizando las pérdidas de bombeo.
- Ambos motores tienen componentes más ligeros y fricción interna reducida, lo que mejora el rendimiento y también el consumo y las emisiones de CO<sub>2</sub>:
  - » Un 10% más ligeros que los motores actuales\*
  - » Menor consumo de combustible
  - » Un 15% más de par en la banda de revoluciones medias y bajas\*
- Todas las combinaciones de motor-transmisión se encuentran disponibles con el sistema i-stop de corte de ralentí.

\* Con respecto al motor 2.0 l anterior

### **SKYACTIV-D: Potencia diésel limpia y de bajo consumo**

#### **Características:**

- Las versiones de 150 CV y 175 CV del motor diésel de 2,2 litros y cuatro cilindros desafían las expectativas convencionales de los diésel.
- La relación de compresión más baja del mundo (14:1) mejora significativamente la eficiencia del motor y, por tanto, el consumo gracias a:
  - » Una óptima sincronización de la combustión, que mejora la relación de expansión.
  - » La forma convexa especial de la cabeza del pistón, que garantiza una distribución ideal del combustible en la cámara de combustión.
  - » Piezoinyectores multipuerto, que garantizan un arranque eficiente a pesar de la baja compresión.
  - » Control variable de las válvulas de escape, que estabiliza la combustión regulando la temperatura del aire de admisión y evita el encendido irregular con el motor en frío.
- Más limpio que los actuales diésel convencionales:
  - » Drástica reducción de emisiones de NO<sub>x</sub> sin necesidad de costosos sistemas de postratamiento.
  - » Genera mucho menos hollín (partículas).
  - » Cumple la normativa Euro 6 (que entrará en vigor en septiembre de 2014).
- La menor compresión también supone menos esfuerzo sobre las piezas del motor, reduce la fricción mecánica y permite el uso de materiales y componentes ligeros, tales como:
  - » Un bloque de aluminio.
  - » Cabeza y paredes del cilindro de menor espesor.

» Un cigüeñal de menor diámetro.

■ El turbocompresor de dos etapas utiliza dos turbinas y un intercooler de gran tamaño para producir un par excepcional —incluso a bajas revoluciones— junto a una asombrosa potencia a altas velocidades, sobre todo para un diésel:

» Una turbina pequeña funciona en el rango de bajas revoluciones; cuando es preciso, se complementa con otra más grande para conseguir más par y rebajar el consumo.

■ Todas las combinaciones de motor-transmisión traen de serie el sistema de corte de ralentí i-stop. El freno regenerativo i-ELOOP se ofrece de serie con el motor SKYACTIV-G 2.5 l. y con todos los motores SKYACTIV-D.

### **SKYACTIV-Drive: transmisión automática con respuesta directa y lineal**

#### **Características:**

■ Transmisión automática de seis velocidades, extraordinariamente equilibrada. Ofrece un cambio suave y refinado, con el tacto directo de una caja manual, y combina las ventajas de los distintos tipos de cambios automáticos existentes:

» Respuesta del cambio mejorada, reducción de las marchas más rápida y arranque más sencillo que con las transmisiones de doble embrague.

» Un cambio más suave y cómodo que el de las transmisiones de doble embrague o convertidor de par convencional.

» Menor consumo a altas velocidades que una transmisión de variador continuo (CVT); a bajas velocidades, un convertidor de par produce una sensación más directa que las CVT.

■ Nuevo interruptor de cambio forzado en el pedal del acelerador que evita reducciones no deseadas, usando un dispositivo que aumenta la resistencia en una cierta posición del recorrido del acelerador...

» Avisando así al conductor de que es inminente una reducción de la marcha.

» El conductor puede evitar reducciones indeseadas disminuyendo la presión sobre el pedal (así, el SKYACTIV-Drive no cambia hasta que no se ha utilizado todo el par disponible).

» O, por el contrario, el conductor puede aumentar la presión para iniciar una reducción (con lo que SKYACTIV-Drive cambia antes para proporcionar inmediatamente el par deseado),

...entregando así un control absoluto al conductor.

■ El nuevo Mazda6 con SKYACTIV-Drive incorpora levas de cambio integradas en el volante (versiones Luxury 2.5 l. SKYACTIV-G de 192 CV y 2.2 l. SKYACTIV-D de 175 CV) y un pomo de la palanca de cambios especialmente satisfactorio cuando se pasa del modo automático “D” al manual “M”.

### **SKYACTIV-MT: pura diversión Jinba Ittai al volante**

#### **Características:**

■ Transmisión manual compacta de seis velocidades con una nueva e innovadora arquitectura. Tiene el tacto deportivo del MX-5 roadster y contribuye a convertir el coche en una prolongación de su conductor.

■ El recorrido del cambio es 5 mm más corto. La palanca de cambios es 50 mm más corta y tiene un mayor ángulo de inserción...

» Que permite hacer cambios ágiles y precisos con un ligero golpe de muñeca.

■ Diseño ligero, para ahorrar espacio y reducir la fricción interna:

» Menor consumo\*.

» Organización más eficiente y mejor empleo de los recursos\*.

» Un 7% o un 16% más ligera\* (dependiendo de la versión) .

■ Al igual que en el caso de la SKYACTIV-Drive automática, hay dos versiones disponibles: estándar (hasta 270 Nm) y grande (hasta 460 Nm).

### **i-ELOOP: El freno regenerativo exclusivo de Mazda**

El nuevo Mazda6 es el primer modelo de producción que ha adoptado el freno regenerativo i-ELOOP de Mazda, para ahorrar combustible. i-ELOOP, abreviatura en inglés de Intelligent Energy Loop (o regeneración de energía inteligente), es el primer sistema del mundo para turismos que emplea un condensador acumulador para almacenar la electricidad recuperada, que posteriormente se usa para alimentar los sistemas eléctricos del vehículo.

Un problema que hasta ahora restaba eficacia a la regeneración en frenadas es el limitado potencial de carga y almacenamiento de las baterías tipo acumulador de plomo que se utilizan habitualmente en los automóviles. Los ingenieros de Mazda analizaron exhaustivamente las condiciones cotidianas de conducción y les llamó especial atención el ciclo recurrente de aceleración y deceleración. Se dieron cuenta de que una fase de deceleración típica dura apenas 10 segundos y optaron por incorporar un condensador de doble capa eléctrica (EDLC) en lugar de una batería específica, para capturar con rapidez y almacenar temporalmente la electricidad. Este sistema utiliza un alternador de tensión variable de 12 V-25 V para generar eficazmente electricidad desde el mismo momento en que se suelta el acelerador. El EDLC se carga por completo en tan solo 7-10 segundos, es decir, en un solo ciclo de deceleración. Otra ventaja del EDCL es que se recarga una y otra vez con un deterioro mínimo, a diferencia de las baterías de ion litio que se emplean en los vehículos eléctricos. Después de cargar, un convertidor CC/CC reduce la tensión de la electricidad almacenada en el EDCL hasta 12 V y la emplea para alimentar componentes eléctricos del vehículo, como el climatizador y los sistemas de audio. Cualquier excedente de electricidad se envía a la batería. Una carga completa del condensador es suficiente para hacer funcionar los sistemas eléctricos del vehículo durante aproximadamente un minuto, dependiendo de la conducción. Por tanto, el i-ELOOP es el aliado perfecto del i-stop, dado que elimina la necesidad de recurrir a la batería cada vez que el sistema de corte de ralentí apaga el motor (en un semáforo, por ejemplo). Durante la circulación urbana “a tirones” típica de la ciudad, a menudo el condensador acumulador empieza a recargarse de nuevo antes de descargarse por completo. Por tanto, el i-ELOOP es capaz de cubrir la mayoría —si no todas— las necesidades de electricidad del coche. Sin el freno regenerativo, el movimiento del alternador consume parte de la potencia del motor. Al liberar al motor de esa tarea, el i-ELOOP mejora el consumo de combustible en el tráfico urbano de cada día.

### **i-stop: para todos los Mazda de nueva generación**

El i-stop es el innovador sistema inteligente de corte de ralentí de Mazda. Forma parte del equipamiento de serie en todas las versiones del nuevo Mazda6 y es el único sistema de corte de ralentí que utiliza energía de combustión para volver a arrancar el motor. Además de ahorrar combustible, proporciona los arranques más rápidos de la industria: 0,35 segundos en los motores SKYACTIV-G gasolina y solo 0,40 segundos en los diésel SKYACTIV-D\*.

El i-stop utiliza un sofisticado módulo de control que se encarga de apagar el motor en la carrera de encendido/expansión (gasolina) o en la carrera de compresión (diésel), que son los ciclos óptimos para el arranque. De hecho, el i-stop espera el momento en que los cilindros están en la posición ideal para el posterior arranque. Todo esto lleva apenas una fracción de segundo.

Los sistemas convencionales solo identifican qué cilindro se encuentra en la posición de carrera correcta después de que un motor eléctrico haga girar el cigüeñal para iniciar el arranque. Así, mientras los modelos diésel de la competencia no arrancan hasta la segunda carrera de compresión (segundo ciclo del motor), los SKYACTIV-D de Mazda arrancan casi inmediatamente durante la primera carrera. Mientras tanto, los conductores y pasajeros de Mazda pueden seguir usando los sistemas eléctricos del vehículo.

Todas las combinaciones de cadenas cinemáticas del Mazda6 traen de serie el i-stop, ya sea con transmisión manual o automática.

Se trata de otro de los avances del Zoom-Zoom sostenible: el compromiso de Mazda de minimizar el impacto medioambiental de sus vehículos sin hacer concesiones.

### 6 CHASIS Y CARROCERÍA - RESPUESTA PREDECIBLE, SOLIDEZ Y LIGEREZA TRANQUILIZADORAMENTE MAZDA

Probablemente, la mejor forma de describir la genuina diversión Zoom-Zoom sea con una típica situación al volante: decelerar para entrar en una curva cerrada, trazarla y volver a acelerar al salir. Los ingenieros que desarrollaron el SKYACTIV-Chassis y la carrocería SKYACTIV-Body del nuevo Mazda6 querían que esta experiencia fuera lo más emocionante posible.

Sus esfuerzos se han traducido en un evolucionado comportamiento deportivo —ágil pero estable— que entrega al conductor un control absoluto del coche. La carrocería, ligera pero de gran rigidez, está al servicio de sus avanzadas cadenas cinemáticas, al tiempo que proporciona a los ocupantes una protección ante impactos líder en su clase. Es una nueva dimensión del placer de conducir, que se empieza a percibir en cuanto se recorren 100 metros, y que perdura durante decenas de miles de kilómetros.

En los últimos años Mazda ha hecho un gran esfuerzo para equilibrar características tan esencialmente contradictorias como un movimiento refinado y suave y otro ligero y ágil. Para mejorar la conexión directa entre el conductor y las funciones básicas del vehículo, como aceleración, giro y frenado. Para convertir al coche en una prolongación de su conductor. Mazda tomó el chasis SKYACTIV-Chassis introducido por primera vez en el Mazda CX-5 — un SUV con un comportamiento sin precedentes— y lo adaptó a la mayor distancia entre ejes, el menor peso, el centro de gravedad más bajo y los neumáticos de baja resistencia a la rodadura de su modelo de referencia para el segmento CD.

#### **Respuesta fiable**

El nuevo Mazda6 es perfecto para el SKYACTIV-Chassis: desde su excepcional agilidad a revoluciones bajas y medias, y su estabilidad en línea recta a altas velocidades, el SKYACTIV-Chassis siempre ofrece una respuesta fiable a los movimientos del volante. La carretera se transmite de forma inmediata, con un suave incremento del sobregiro en las curvas para que no sea necesario hacer correcciones con el volante. Así, como corresponde al mejor modelo de Mazda, los ocupantes pueden disfrutar de un trayecto relajante y confortable, independientemente de la distancia.

El sistema de dirección asistida eléctrica tipo columna tiene una desmultiplicación de 14:2, líder en su clase, que proporciona una dirección ágil sin necesidad de cambiar la posición de las manos en el volante. Esto hace más divertidas las carreteras viradas y menos aburrida la conducción urbana. Una serie de sensores envían datos al sistema de a bordo, que los utiliza para ajustar la sensibilidad de la dirección a bajas velocidades, al tiempo que se eliminan las interferencias para una mayor estabilidad sobre firme irregular y a altas velocidades. El mayor ángulo de arrastre de las ruedas delanteras también contribuye a la autoestabilidad a altas velocidades.

### **Respuesta Suspensión ajustada con precisión**

La suspensión trasera multibrazo del Mazda6, un elemento esencial para el equilibrio entre agilidad y estabilidad, garantiza también el excelente confort de marcha obligatorio en este segmento. Mazda encontró la mejor combinación posible entre las posiciones de los brazos de la suspensión trasera y las características de los bujes para proporcionar mayor agarre, elevando los puntos de montaje de los amortiguadores para reducir impactos en la suspensión trasera. Esto evita también que la parte posterior del vehículo se levante al frenar. Los amortiguadores traseros están inclinados para absorber mejor las vibraciones, mientras que los travesaños delanteros y traseros se han rediseñado para mejorar la rigidez, aligerando de paso su peso. En definitiva, el SKYACTIV-Chassis del nuevo Mazda6 es más ligero que el del modelo actual. A la hora de detener el vehículo, la mayor estabilidad del chasis reduce las distancias de frenado. También influye el menor recorrido del pedal de freno, que proporciona mayor control al conductor, cosa que también hace la refrigeración optimizada de los discos de freno. Como resultado, el nuevo Mazda6 frena con más contundencia que nunca en todas las situaciones, con distancias de frenado líderes en su segmento.

### **La fuerza de SKYACTIV**

Uno de los objetivos de la TECNOLOGÍA SKYACTIV es la búsqueda del equilibrio en todos los sentidos, y la carrocería SKYACTIV no es una excepción. En este capítulo, la prioridad fue, igual que con SKYACTIV, reforzar la resistencia y la rigidez, rebajando al mismo tiempo los kilos. Los aceros de resistencia alta y ultra alta sirven para ambos fines, por lo que Mazda ha incrementado su uso en la carrocería un 20% con respecto al modelo actual. Adicionalmente, se ha aplicado un relleno de espuma moldeada por inyección, de alta rigidez, que se utiliza para reforzar las uniones de la carrocería sin añadir miembros estructurales. Así se reduce el peso de la puerta en un 15%, por ejemplo. Incluso la luna del parabrisas y el portón trasero pesan menos.

Como consecuencia, el nuevo Mazda6 es más ligero, pero su rigidez torsional ha aumentado en un 30% y un 45%, respectivamente, con respecto al Sedán y el Wagon actuales. De hecho, el Sedán y el Wagon pesan desde 1300 kg y 1305 kg\*, respectivamente, con lo que se encuentran entre los más ligeros de su segmento. Ambas versiones del nuevo modelo de Mazda son más silenciosas y aerodinámicas, con un coeficiente de 0,26\*\* (ver cuadros).

Aunque las carrocerías más ligeras favorecen un mejor comportamiento y un menor consumo —dos piedras angulares de la estrategia de Zoom-Zoom sostenible de Mazda—, no cabe duda de que una carrocería rígida es más segura. Y más si se combina con modificaciones estructurales de absorción de impactos, que desvían la energía fuera del habitáculo a través de rutas de dispersión de carga. Y aún más si se sustituyen estructuras curvas por secciones rectas continuas siempre que es posible (ver el capítulo 7 para más detalles).

\* Para Sedán y Wagon con SKYACTIV-G 2.0 y transmisión manual SKYACTIV-MT

\*\* En función del nivel de equipamiento y del tipo de carrocería

### **Rumorosidad. Inusualmente silencioso**

Mazda se marcó el objetivo de crear un habitáculo lo más silencioso posible, minimizando el ruido, las vibraciones y la resistencia mecánica. Para lograrlo, los ingenieros recurrieron a las mismas medidas de bloqueo de las rutas de propagación y de absorción del ruido que ya habían aplicado con éxito al Mazda CX-5, para proteger el habitáculo de los ruidos del motor y la carretera. Los resultados son incluso más impresionantes en el nuevo Mazda6.

### **Sonoridad del motor**

- Ejes contrarrotantes de control de vibraciones para el motor SKYACTIV-G2.5 I y para todos los modelos con SKYACTIV-D.
- Soportes del motor rediseñados para limitar las vibraciones durante el encendido.
- Empleo de nuevos materiales ligeros bajo del salpicadero y en el piso, para absorber ruido indeseado del motor, suprimiendo más ruido de alta frecuencia asociado a la aceleración que en el Mazda CX-5, por ejemplo, al tiempo que se mantiene un estimulante sonido de baja frecuencia durante la aceleración.

### **Ruido de carretera**

- La resonancia controlada entre los componentes del chasis y la carrocería reduce las vibraciones causadas por la carretera, logrando un agradable sonido en el habitáculo sin picos de ruido.
- Se seleccionaron neumáticos con propiedades adecuadas de confort y ruido, además de agarre, estabilidad y frenada.
- Se optimizó la eficacia de los materiales de absorción acústica, además de reducir su peso en un 9%.

### **Otros ruidos**

- Se añadió al parabrisas una capa intermedia de aislamiento acústico para reducir el ruido del viento, y bandas de protección insertadas en la estructura de las puertas para mejorar la estanqueidad del cristal.
- El mecanismo antirruído de los frenos se mejoró usando análisis por ordenador.
- El ruido que se filtraba en el habitáculo desde el maletero del Sedán se limitó reduciendo las holguras en la puerta trasera del maletero.

### **Conclusión:**

El habitáculo del nuevo Mazda6 está al mismo nivel que los mejores del segmento en todo tipo de firmes.

### **Aerodinámica. A la vanguardia**

El principal objetivo aerodinámico de los diseñadores del nuevo Mazda6 fue el de minimizar la resistencia mejorando el perfil de los bajos del vehículo, para lograr el mejor equilibrio posible entre el flujo de aire por bajos y por la parte superior de la carrocería.

Entre otras cosas, Mazda ha carenado la base del motor y la parte central del piso, junto a deflectores más grandes en los neumáticos delanteros para suavizar la corriente de aire debajo del

coche. El silenciador principal de escape también contribuye a mejorar la aerodinámica, al dirigir hacia arriba el flujo de aire. También se ha optimizado el ángulo del techo (y el ángulo del pilar D en el Wagon) junto con los spoilers. Finalmente, el nuevo Mazda6 es tan aerodinámico como sugiere su aspecto. El coeficiente aerodinámico, con unos valores de 0,26\* para el Sedán y 0,28 para el Wagon, figura entre los más bajos de su clase. Esto contribuye a mejorar aún más la estabilidad a altas velocidades y, por supuesto, a reducir el consumo.

\* En función del nivel de equipamiento.

### **Zoom-Zoom sostenible: más que palabras**

Hoy por hoy, incluso los coches divertidos tienen que ser respetuosos con el medio ambiente. Por eso Mazda ha asociado el adjetivo “sostenible” a su concepto Zoom- Zoom. El Zoom-Zoom sostenible es una estrategia de construcción en bloques centrada en mejorar de forma significativa la eficiencia del vehículo. Para ello, en primer lugar se desarrollan tecnologías de base —es decir, SKYACTIV— y después se van añadiendo gradualmente sistemas auxiliares como el corte de ralentí y el i-ELOOP (ver el capítulo 5), con el fin de cumplir los ambiciosos objetivos de reducción del consumo. Mazda examina minuciosamente todas las estructuras y materiales de sus vehículos para eliminar tantos gramos de peso como sea posible.

También es importante que los materiales sean reciclables. Hoy día, ya se recicla el 80% (en peso) de los materiales utilizados para fabricar coches. En la actualidad se reciclan fundamentalmente los metales, como el hierro y el aluminio; por eso, Mazda se está fijando ahora en el 20% restante —principalmente plásticos y vidrio— y está desarrollando iniciativas para que estos componentes sean más fáciles de identificar y desmontar.

Por ejemplo, la marca utiliza polipropileno reciclable, una resina termoplástica, en los parachoques delantero y trasero del nuevo Mazda6, en el panel de instrumentos y en el guarnecido, y está eliminando progresivamente de todos los nuevos los materiales nocivos, como plomo, cadmio y cromo hexavalente.

El proceso de evaluación del ciclo de vida de Mazda confirma que en el Mazda6 se han reducido con éxito las emisiones de CO<sub>2</sub>, un gas de efecto invernadero, así como las emisiones de óxidos de nitrógeno y azufre (NO<sub>x</sub> y SO<sub>x</sub>), que causan lluvia ácida. Mazda también está trabajando para reducir la cantidad de compuestos orgánicos volátiles (COV) en el interior de sus vehículos y fue el primer fabricante de coches que adoptó selladores, pinturas y adhesivos con bajo contenido en COV en el habitáculo. Todo esto demuestra hasta qué punto llega el compromiso de minimizar su impacto medioambiental, sin concesiones.

## **7 SEGURIDAD – GUARDIANES DE ALTA TECNOLOGÍA**

Para Mazda, la seguridad es un componente intrínseco del placer de conducir y del Zoom-Zoom sostenible. De hecho, la filosofía de Seguridad Proactiva de la marca destaca por una amplia gama de medidas de seguridad que ayudan a los conductores en una gran variedad de situaciones. En el nuevo Mazda6, como en todos los Mazda de nueva generación, la seguridad está centrada en el conductor.

En vez de dejar simplemente que los sistemas intervengan y tomen el control del vehículo, la filosofía de Mazda pasa por dar a los conductores más “ojos”, de forma que sean más conscientes de lo que



les rodea y puedan estar en todo momento más alerta ante el peligro. Con lo último en tecnología de seguridad activa, los conductores del nuevo Mazda6 serán mucho más capaces de evitar accidentes. Y cuando el accidente sea inevitable, el coche proporciona la máxima protección tanto a los ocupantes como a los peatones. En muchos casos, limita incluso los daños al vehículo. El coche se convierte en una prolongación del conductor, incluso en lo que respecta a la seguridad, para proporcionar una experiencia de conducción adecuadamente satisfactoria.

### Tecnología i-ACTIVSENSE

**i-ACTIVSENSE** es el nombre que Mazda ha dado a su gama de dispositivos de seguridad basados en sensores, muchos de los cuales se encuentran presentes en el nuevo Mazda6.

Dos de los dispositivos de seguridad activa que hacen su debut europeo en el nuevo Mazda6 son el **Control de crucero adaptativo (MRCC)** y la **Frenada de emergencia o SBS** (ver los cuadros respectivos). El MRCC se encarga de mantener una distancia de seguridad con el vehículo que circula por delante bajo diversas condiciones de tráfico. El SBS precarga automáticamente los frenos y los aplica si aumenta el riesgo de colisión con el vehículo precedente. El SBS trabaja a velocidades de entre 15 y 145 km/h; es, por tanto, un complemento (y un suplemento) al Sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS), un sistema de frenada de emergencia autónomo que funciona a bajas velocidades (4-30 km/h) y que se estrenó con el CX-5.

**El Sistema de control de luces de largo alcance (HBC)** que también se ha visto por primera vez en el CX-5, cambia automáticamente entre luces largas y cortas para no molestar a otros conductores. Y **el Sistema de iluminación frontal adaptativa (AFS)** ayuda a los conductores a ver en las curvas por la noche —cuando se produce la mayoría de accidentes mortales— calculando el trazado de la carretera y dirigiendo los faros en función del movimiento del volante. **El Sistema de alerta de cambio involuntario de carril (LDWS)** y el **Asistente de cambio de carril (RVM)** son dos elementos más que mejoran el nuevo Mazda6. El LDWS lleva un seguimiento de las líneas de separación de carriles de la carretera y emite alertas sonoras y visuales cuando detecta un cambio involuntario de carril a una velocidad de 65 km/h o superior. El RVM controla los ángulos muertos, informando al conductor por medio de LED en los retrovisores laterales de la presencia de vehículos aproximándose por detrás en los carriles contiguos. Si el conductor pone el intermitente para cambiar de carril, suena una alarma y los LED empiezan a parpadear. El RVM funciona a partir de 30 km/h.

### Alerta proactiva

Pensando en los vehículos que circulan inmediatamente por detrás del modelo de referencia de Mazda, la Señal de parada de emergencia hace parpadear rápidamente los intermitentes cuando el conductor se ve obligado a frenar bruscamente desde velocidades no inferiores a 50 km/h. También enciende los intermitentes a frecuencia normal para indicar a otros conductores que el vehículo está a punto de detenerse, cuando circula a 10 km/h o menos. El nuevo Mazda6 también dispone de un Asistente de arranque en pendiente (HLA), que controla la presión del freno para arrancar suavemente en cuestas. Y, por supuesto, todos los sistemas automatizados de seguridad de última generación, como ABS con distribución electrónica de la fuerza de frenado, asistencia a la frenada, control de estabilidad y control de tracción. Si, además, se tiene en cuenta que la interfaz hombre máquina (HMI) está diseñada para mejorar la visibilidad, la conclusión es que el conductor está una posición perfecta para sacar el máximo partido de todos estos sistemas.

Está claro que no existe la seguridad absoluta, y por tanto, toda esta tecnología de seguridad activa no puede impedir cualquier accidente. Pero si se produce uno, el nuevo Mazda6 está diseñado para proporcionar la máxima protección a sus ocupantes.

### **Un lugar más seguro**

La seguridad pasiva —que es la que cuenta en un accidente— comienza con la carrocería SKYACTIV-Body. Ligera pero rígida gracias, entre otras cosas, al amplio uso de aceros de alta resistencia (ver capítulo 6), absorbe eficazmente los impactos desde todas las direcciones y dispersa la energía de colisión para minimizar la deformación del habitáculo.

### **Un lugar más seguro**

La seguridad pasiva —que es la que cuenta en un accidente— comienza con la carrocería SKYACTIV-Body. Ligera pero rígida gracias, entre otras cosas, al amplio uso de aceros de alta resistencia (ver capítulo 6), absorbe eficazmente los impactos desde todas las direcciones y dispersa la energía de colisión para minimizar la deformación del habitáculo.

Las fuerzas de colisión frontales, por ejemplo, son absorbidas por las zonas de deformación del compartimento del motor y se canalizan a través de las rutas de dispersión de la carrocería. Para que la zona de deformación controlada fuera mayor, los travesaños de la suspensión delantera están diseñados para desprenderse de sus puntos de montaje. Las colisiones frontales leves (hasta 15 km/h) son absorbidas por piezas atornilladas fáciles de sustituir, evitando daños en el bastidor delantero y en los componentes del motor. Así, las reparaciones de daños leves resultan más económicas.

La seguridad en una colisión lateral corre a cargo de la estructura en “triple H” que rodea el habitáculo, que se ha reforzado uniendo elementos del techo, los pilares B y zonas de la parte inferior para formar estructuras ininterrumpidas en forma de anillo. Por un lado, se han añadido puntos de soldadura que mantienen unidas estas estructuras e incrementan la resistencia a los impactos; por otro, se ha mejorado el tamaño, la forma y la resistencia de los pilares y barras para evitar la deformación del habitáculo. Los pilares B y las barras de impacto de las puertas, por ejemplo, son de acero de resistencia ultra alta.

Para proteger mejor a los ocupantes en caso de alcance trasero y absorber y dispersar la energía de colisión, Mazda ha mejorado la sección transversal del bastidor trasero, uniéndolo al bastidor B y reforzando las piezas de la estructura inferior. El paragolpes trasero sobresale menos, gracias a un innovador perfil en cruz que lo refuerza y le permite absorber fuerzas mayores con un espacio de deformación menor. De esta forma, el Mazda6 proporciona seguridad de primera clase sin comprometer la belleza del diseño KODO.

### **Un interior ingeniosamente seguro**

También el interior se ha construido para proporcionar a los ocupantes más seguridad que nunca. Por eso se han rediseñado los componentes y el guarnecido del interior. Asimismo, se han introducido mejoras en los reposabrazos delanteros y traseros, que se separan durante un impacto lateral para no golpear a los ocupantes. Se ha añadido acero de alta resistencia al respaldo del asiento trasero y se han reforzado sus conexiones y puntos de montaje para proteger la integridad del habitáculo y evitar la intrusión del equipaje.

\* Según pruebas internas de Mazda.

Mazda ha mejorado la protección contra lesiones cervicales de los asientos delanteros. Para ello, se utilizan reposacabezas, respaldos y elevadores de asiento reforzados que limitan el movimiento y la rotación de la cabeza, el pecho y las caderas durante un accidente. Las cargas laterales y longitudinales sobre el cuello figuran entre las mejores del segmento\* para los ocupantes de las plazas delanteras del nuevo Mazda6. Los asientos optimizados siguen siendo confortables y pesan menos que los del modelo actual.

Además de los airbags delanteros, laterales y de cortina de serie, los cinturones de seguridad delanteros disponen de pretensores para tensar los cinturones en caso de colisión frontal, y de limitadores de carga que evitan una presión excesiva sobre el tórax. Los pasajeros más pequeños también tienen la mejor protección posible gracias a las conexiones ISOFIX con anclajes de sujeción superior para instalar con rapidez y seguridad asientos infantiles.

### **Protección para los que están fuera**

Aunque la mejora constante en la seguridad automovilística en las últimas décadas ha conducido a un acusado descenso en las muertes de ocupantes, ha aumentado la proporción de víctimas mortales entre los peatones. En vista de ello, ahora las calificaciones EuroNCAP incorporan criterios más exigentes para los atropellos de peatones.

Mazda trata de ir siempre un paso por delante y ha adoptado varias medidas para proteger mejor a los peatones. Por ejemplo, bisagras en el capó que ceden hacia abajo (verticalmente) para evitar lesiones en la cabeza, pero sin disminuir su resistencia longitudinal (u horizontal), de modo que el capó no pueda penetrar en la cabina. La baja altura del capó del nuevo Mazda6 hacía difícil crear zonas de deformación lo bastante profundas por encima de las torretas de la suspensión delantera, por lo que Mazda recurrió a un material especial combinado con una nueva estructura para las aletas. El resultado es que se deforman durante un accidente para absorber el impacto de un peatón, pero resisten la deformación si, simplemente, alguien se apoya en ellas.

También se ha optimizado la cubierta de la carrocería para suavizar cualquier golpe en la cabeza, mejorando al mismo tiempo las características NVH del limitado espacio disponible. Por último, la espuma de absorción de energía utilizada en el refuerzo del parachoques delantero protege mejor las piernas de los peatones, con un refuerzo añadido para impedir que puedan quedar atrapadas bajo el coche. Y como todas estas características están ocultas, no afectan en lo más mínimo a la imagen del Mazda6.

Todo esto da como resultado una seguridad en caso de accidente de primera clase, demostrada en las pruebas exhaustivas realizadas con el nuevo Mazda6. Mazda quiso ir más allá, sometiendo a su modelo de referencia a una mayor variedad de situaciones de colisión de lo que exige normativa, con impactos laterales y pruebas de impactos frontales y traseros descentrados. El nuevo modelo cumpliría incluso los criterios de seguridad en caso de colisión más estrictos del mundo.

### **Control de crucero adaptativo (MRCC)**

Las cambiantes condiciones del tráfico pueden causar estrés y fatiga en los conductores, especialmente en largas distancias y en periodos de conducción prolongados. Pero no tanto con el Control de crucero adaptativo (MRCC), que se estrena en Europa en el nuevo Mazda6 (acabado Luxury con Pack Travel y cambio automático). Este sistema utiliza un sensor de radar, situado en la parrilla delantera,

que detecta a los vehículos que circulan por delante y mantiene una distancia de seguridad correcta, controlando automáticamente la velocidad y los frenos según sea necesario.

El conductor puede elegir entre cuatro ajustes de distancia, de modo que el sistema pueda acomodarse de forma flexible al flujo cambiante del tráfico. Cuando, por ejemplo, una carretera fluida se congestiona de repente, las distancias de seguridad se acortan sensiblemente. El MRCC funciona entre 30 y 200 km/h y solo se apaga si el coche circula a menos de 20 km/h. Por tanto, se puede conectar en una autopista de alta velocidad, ajustar automáticamente la velocidad según las necesidades, decelerando en un ramal de salida en curva y seguir funcionando cuando el Mazda6 circula detrás de otro vehículo mientras acelera por la siguiente carretera. El MRCC detecta vehículos a distancias de hasta 140 metros. Como utiliza una señal de radar, puede “ver” con lluvia, en la oscuridad y con luz natural intensa.

### **Frenada de emergencia**

Según EuroNCAP, el 90% de los accidentes de carretera se producen porque el conductor está distraído o no presta la suficiente atención. Sin embargo, los vehículos con sistemas autónomos de frenado de emergencia tienen hasta un 27% menos de accidentes y reducen considerablemente las lesiones. Por esta razón EuroNCAP incluirá evaluaciones de estos sistemas en sus calificaciones de seguridad de los vehículos a partir de 2014. Con el sistema de asistencia a la frenada en ciudad (SCBS) y la Frenada de emergencia (SBS), el nuevo Mazda6 está a punto para el futuro.

El SBS ayuda a evitar o, al menos, a reducir la gravedad de un impacto trasero con el vehículo que nos precede, incluso a velocidades elevadas. A semejanza del sistema MRCC anteriormente descrito, utiliza un sensor de radar situado en la parrilla delantera para vigilar los vehículos que circulan por delante del nuestro, a una distancia de hasta 140 m. El SBS funciona conjuntamente con el Sistema de asistencia para el reconocimiento de distancia (DRSS), una función que calcula el tiempo para “alcanzar” a otros coches basándose en la velocidad y la distancia. Cuando el vehículo precedente se encuentra demasiado cerca, se muestra un aviso en la pantalla de 3,5 pulgadas situada junto al velocímetro. Si el DRSS determina que existe probabilidad de accidente inminente, el SBS precarga los frenos y los aplica automáticamente si persiste el peligro por no haber respuesta del conductor. Si el conductor reacciona, se cancela la precarga. El SBS funciona a velocidades de entre 15 y 145 km/h, y ayuda a evitar o, al menos, a reducir la gravedad de un impacto trasero con el vehículo que nos precede, incluso a velocidades elevadas.

### **Evitar completamente los accidentes**

El SBS es el aliado perfecto del SCBS, un sistema que utiliza un sensor de infrarrojo cercano instalado en el parabrisas para detectar los vehículos que circulan por delante a una distancia de hasta 6 metros a bajas velocidades (4-30 km/h). Igual que el SBS, si el SCBS percibe un aumento del riesgo de colisión, precarga los frenos para eliminar cualquier juego y los aplica si es preciso. Conjuntamente, el SBS y el SCBS cubran un intervalo de velocidades comprendido entre 4 y 145 km/h. En el nuevo Mazda6, pueden evitar por completo colisiones a 30 km/h o menos, con el firme seco.

El Aviso de obstrucción delantera (FOW) es otro sistema que, junto con el SBS y el DRSS, forman parte de lo que Mazda denomina Seguridad pre-impacto. El FOW emite una señal acústica para avisar al conductor del riesgo de colisión con el vehículo precedente. En lugar de la indicación visual del DRSS, enciende una inconfundible alerta de “FRENO”.

8 ESPECIFICACIONES TÉCNICAS – NUEVO MAZDAa6

Dimensiones

		<b>Sedán</b>
Puertas		4
Número de plazas		5
Coeficiente aerodinámico	Cx	0,26
<b>Maletero</b>		
Volumen con todas las plazas utilizables	l	489*
Longitud suelo de carga hasta la 1ª fila	mm	1961
Longitud suelo de carga hasta la 2ª fila	mm	1190
Altura del maletero, del suelo hasta la bandeja	mm	–

		<b>Wagon</b>
Puertas		5
Número de plazas		5
Coeficiente aerodinámico	Cx	0.28
<b>Maletero</b>		
Volumen con todas las plazas utilizables	l	522*
Longitud suelo de carga hasta la 1ª fila	mm	1873
Longitud suelo de carga hasta la 2ª fila	mm	1113
Altura del maletero, del suelo hasta la bandeja	mm	502

\* Incluido el compartimento inferior

Dimensiones

Sedán

<b>Exterior</b>		
Longitud total con / sin soporte para placa de matrícula		4870 / 4865
Anchura total	mm	1840
Anchura total (de espejo a espejo)	mm	2113
Altura total	mm	1450
Distancia entre ejes	mm	2830
Voladizo delantero con / sin soporte para placa de matrícula	mm	955 / 950
Voladizo trasero	mm	1,085
Ancho de vía delantero	mm	1585 (llantas 17") 1595 (llantas 19")
Ancho de vía trasero	mm	1575 (llantas 17") 1585 (llantas 19")
Distancia al suelo	mm	165
<b>Interior</b>		
Espacio delantero para la cabeza con/sin techo solar	mm	950 / 975
Espacio trasero para la cabeza con/sin techo solar	mm	942 / 942
Espacio para los hombros, delantero	mm	1450
Espacio para los hombros, trasero	mm	1410
Espacio para las piernas, delantero	mm	1073
Espacio para las piernas, trasero	mm	984

**Wagon**

**Exterior**

Longitud total con / sin soporte para placa de matrícula		4805 / 4800
Anchura total	mm	1840
Anchura total (de espejo a espejo)	mm	2113
Altura total	mm	1480*
Distancia entre ejes	mm	2750
Voladizo delantero con / sin soporte para placa de matrícula	mm	955 / 950
Voladizo trasero	mm	1100
Ancho de vía delantero	mm	1,585 (llantas 17") 1,595 (llantas 19")
Ancho de vía trasero	mm	1575 (llantas 17") 1585 (llantas 19")
Distancia al suelo	mm	165

**Interior**

Espacio delantero para la cabeza con/sin techo solar	mm	948 / 975
Espacio trasero para la cabeza con/sin techo solar	mm	971 / 970
Espacio para los hombros, delantero	mm	1450
Espacio para los hombros, trasero	mm	1408
Espacio para las piernas, delantero	mm	1073
Espacio para las piernas, trasero	mm	955

\* Incluidas las barras portaequipajes

MOTORES – GASOLINA

		SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 145 CV	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 165 CV (n. d. en España)	SKYACTIV-G 2.5 l gasolina 192 CV
Tipo de motor		4 cilindros en línea, DOHC, 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC, 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC, 16 válvulas
Cilindrada	cm <sup>3</sup>	1998	1998	2488
Diámetro x carrera	mm	83,5 x 91,2	83,5 x 91,2	89,0 x 100,0
Accionamiento del árbol de levas		Cadena distribución	Cadena distribución	Cadena distribución
Sistema inyección de combustible		Inyección directa	Inyección directa	Inyección directa
Relación de Compresion		14 : 1	14 : 1	13 : 1
Sistema de control		Catalizador de tres vías	Catalizador de tres vías	Catalizador de tres vías
Potencia máx. (a rpm)	kW / CV	107 / 145 a 6000	121 / 165 a 6000	141 / 192 a 5700
Par máx. (a rpm)	Nm	210 a 4000	210 a 4000	256 a 3250
Tipo de combustible Recomendado		95 octanos o superior	95 octanos o superior	95 octanos o superior
Capacidad del depósito de combustible	l	62	62	62
Capacidad de aceite del motor	l	4,9	4,9	5,4



**MOTORES - DIÉSEL**

		SKYACTIV-D 2.2 l diésel 150 CV	SKYACTIV-D 2.2 l diésel 175 CV
Tipo de motor		4 cilindros en línea, DOHC, 16 válvulas	4 cilindros en línea, DOHC, 16 válvulas
Cilindrada	cm <sup>3</sup>	2191	2191
Diámetro x Carrera	mm	86,0 x 94,3	86,0 x 94,3
Accionamiento del árbol de levas		Cadena distribución	Cadena distribución
Sistema inyección de combustible		Inyección directa	Inyección directa
Relación de Compresion		14 : 1	14 : 1
Sistema de control de emisiones		Catalizador de oxidación y DPF	Catalizador de oxidación y DPF
Potencia máx. (a rpm)	kW / CV	110 / 150 a 4 500	129 / 175 a 4 500
Par máx. (a rpm)	Nm	380 a 2 000	420 a 2 000
Tipo de combustible recomendado		Gasóleo	Gasóleo
Capacidad del depósito de combustible	l	62	62
Capacidad de aceite del motor	l	6,0	6,0

**TRANSMISIÓN – SKYACTIV-MT**

	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 145 CV	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 165 CV (n.d. en España)	SKYACTIV-D 2,2 l diésel 150 CV*	SKYACTIV-D 2,2 l diésel 150 CV	SKYACTIV-D 2,2 l diésel 175 CV (n.d. en España)
Tipo de transmission	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
Cadena cinemática	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera
<b>Desmultiplicación</b>					
1ª	3,700	3,363	3,538	3,357	3,357
2ª	1,947	1,947	1,826	1,826	1,826
3ª	1,300	1,300	1,565	1,565	1,565
4ª	1,029	1,029	1,147	1,147	1,147
5ª	0,837	0,837	0,893	0,893	0,893
6ª	0,680	0,680	0,745	0,745	0,745
Marcha atrás	3,724	3,385	4,312	4,091	4,091
Relación final	3,850	4,388	3,619 / 2,814	3,850 / 2,961	4,105 / 3,120

\* Sólo versión Sedán, disponible a partir de 2013

**TRANSMISIÓN – SKYACTIV-DRIVE**

	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 145 CV (n.d. en España) 165 CV (n.d. en España)	SKYACTIV-G 2.5 l gasolina 192 CV	SKYACTIV-D 2.2 l diésel 150 CV 175 CV
Tipo de transmisión	Automática de 6 velocidades	Automática de 6 velocidades	Automática de 6 velocidades
Cadena cinemática	Tracción Delantera	Tracción delantera	Tracción delantera
<b>Desmultiplicación</b>			
1ª	3,552	3,552	3,487
2ª	2,022	2,022	1,992
3ª	1,452	1,452	1,449
4ª	1,000	1,000	1,000
5ª	0,708	0,708	0,707
6ª	0,599	0,599	0,600
Marcha atrás	3,893	3,893	3,990
Relación final	4,325	4,056	3,804

**SUSPENSIÓN Y RUEDAS**

Suspensión delantera		Tipo MacPherson
Suspensión trasera		Multibrazo
Estabilizadoras	mm	22/15 23/15 (SKYACTIV-G 2.5 l)
Tipo de amortiguadores (delanteros y traseros)		Doble tubo
Tamaño de llantas		17 x 7.5 J 17 x 7 J 19 x 7.5 J
Tamaño de neumático		225/55R17 225/45R19

**Dirección**

		Sedán	Wagon
Dirección		Cremallera y piñón	Cremallera y piñón
Tipo de dirección asistida		Dirección asistida eléctrica	Dirección asistida eléctrica
Giros de volante (entre topes)		2,57	2,57
Radio de giro (entre bordillos)	m	5,6	5,5
Radio de giro (entre muros)	m	6,0	5,9
<b>Frenos</b>			
Tipo, delanteros		Discos ventilados	Discos ventilados
Tipo, traseros		Discos macizos	Discos macizos
Diámetro, delanteros	mm	297	297
Diámetro, traseros	mm	278	278
Diámetro servofreno de vacío	pulg.	9	9
Mantenimiento programado		Cada 20.000 km / 12 meses	Cada 20.000 km / 12 meses

PRESTACIONES Y PESO – MAZDA6 SEDÁN: SKYACTIV-G Y SKYACTIV-MT

		SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 145 CV	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 165 CV (n.d. en España)	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 165 CV con i-ELOOP (n.d. en España)
Tipo de transmisión		Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
<b>Prestaciones</b>				
Velocidad máxima	km/h	208	216	216
Aceleración				
0-100 km/h*	s	9,5	9,1	9,1
<b>Consumo de combustible**</b>				
Urbano	l/100 km	7,1	7,7	7,5
Extraurbano	l/100 km	4,6	5,0	4,9
Combinado	l/100 km	5,5	6,0	5,9
Emisiones de CO <sub>2</sub> (combinado)	g/km	129	139	135
Categoría emisiones		Euro 5	Euro 5	Euro 5
<b>Peso y carga útil</b>				
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1300	1300	1310
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1375	1375	1385
Peso máx. Admissible	kg	1935	1945	1945
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1005	1015	1015
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1030	1030	1030
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1300	1500	1500
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1500	1700	1700

\* Bajo las condiciones de Mazda

\*\* En función de 715/2007/CE

\*\*\* Incluido conductor de 75 kg

PRESTACIONES Y PESO – Mazda6 SEDÁN: SKYACTIV-G Y SKYACTIV-DRIVE

		SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 145 CV (n.d. en España)	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 165 CV (n.d. en España)	SKYACTIV-G 2.5 l gasolina 192 CV i-ELOOP
Tipo de transmisión		Automática de 6 velocidades	Automática de 6 velocidades	Automática de 6 velocidades
<b>Prestaciones</b>				
Velocidad máxima	km/h	207	209	223
Aceleración				
0-100 km/h*	s	10,5	10,1	7,8
<b>Consumo de combustible**</b>				
Urbano	l/100 km	7,8	7,7	8,5
Extraurbano	l/100 km	4,8	5,0	5,0
Combinado	l/100 km	5,9	6,0	6,3
Emisiones de CO2 (combinado)	g/km	136	139	148
Categoría emisiones		Euro 5	Euro 5	Euro 5
<b>Peso y carga útil</b>				
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1330	1330	1360
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1405	1405	1435
Peso máx. admisible	kg	1965	1975	2000
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1040	1050	1075
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1025	1025	1025
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1500	1500	1500
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1700	1700	1700

\* Bajo las condiciones de Mazda

\*\* En función de 715/2007/CE

\*\*\* Incluido conductor de 75 kg

PRESTACIONES Y PESO – MAZDA 6 WAGON: SKYACTIV-G Y SKYACTIV-MT

		SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 145 CV	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 165 CV (n.d. en España)	SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 165 CV con i-ELOOP (n.d. en España)
Tipo de transmisión		Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
<b>Prestaciones</b>				
Velocidad máxima	km/h	206	214	214
Aceleración 0-100 km/h*	s	9,6	9,1	9,1
<b>Consumo de combustible**</b>				
Urbano	l/100 km	7,2	7,7	7,5
Extraurbano	l/100 km	4,7	5,0	4,9
Combinado	l/100 km	5,6	6,0	5,9
Emisiones de CO <sub>2</sub> (combinado)	g/km	131	139	136
Categoría emisiones		Euro 5	Euro 5	Euro 5
<b>Peso y carga útil</b>				
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1305	1305	1320
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1380	1380	1395
Peso máx. admisible	kg	1980	1990	1990
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	980	990	990
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1100	1 100	1100
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1300	1500	1500
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1500	1700	1700

\* Bajo las condiciones de Mazda

\*\* En función de 715/2007/CE

\*\*\* Incluido conductor de 75 kg

PRESTACIONES Y PESO – MAZDA6 WAGON: SKYACTIV-G Y SKYACTIV-DRIVE

		SKYACTIV-G 2.0 l gasolina 165 CV (n.d. en España)	SKYACTIV-G 2.5 l gasolina 192 CV con i-ELOOP
Tipo de transmission		Automática de 6 velocidades	Automática de 6 velocidades
<b>Prestaciones</b>			
Velocidad maxima	km/h	206	220
Aceleración 0-100 km/h*	s	10,2	7,9
Consumo de combustible**			
Urbano	l/100 km	7,7	8,6
Extraurbano	l/100 km	5,0	5,1
Combinado	l/100 km	6,0	6,4
Emisiones de CO <sub>2</sub> (combinado)	g/km	139	150
Categoría emisiones		Euro 5	Euro 5
<b>Peso y carga útil</b>			
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1340	1375
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1415	1450
Peso máx. admisible	kg	2020	2040
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1025	1045
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1095	1095
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1500	1500
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1700	1700

\* Bajo las condiciones de Mazda

\*\* En función de 715/2007/CE

\*\*\* Incluido conductor de 75 kg

PRESTACIONES Y PESO – MAZDA 6 SEDÁN: SKYACTIV-D Y SKYACTIV-MT

		SKYACTIV-D 2.2 l diesel 150 CV con i-ELOOP <sup>1)</sup>	SKYACTIV-D 2.2 l diésel 150 CV con i-ELOOP <sup>2)</sup>	SKYACTIV-D 2.2 l diésel 175 CV con i-ELOOP (n.d. en España)
Tipo de transmisión		Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
<b>Prestaciones</b>				
Velocidad máxima	km/h	211	211	223
Aceleración				
0-100 km/h*	s	9,1	9,0	7,8
<b>Consumo de combustible**</b>				
Urbano	l/100 km	4,9	5,1	5,5
Extraurbano	l/100 km	3,4	3,6	3,9
Combinado	l/100 km	3,9	4,2	4,5
Emisiones de CO <sub>2</sub> (combinado)	g/km	104	108	119
Categoría emisiones		Euro 6	Euro 6	Euro 6
<b>Peso y carga útil</b>				
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1405	1405	1405
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1480	1480	1480
Peso máx. Admissible	kg	2055	2055	2055
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1120	1120	1120
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1035	1035	1035
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1600	1600	1600
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1800	1800	1800

\* Bajo las condiciones de Mazda

\*\* En función de 715/2007/CE

1) Disponible a partir de 2013

2) Disponible hasta mediados de 2013

\*\*\* Incluido conductor de 75 kg



PRESTACIONES Y PESO – MAZDA 6 SEDÁN: SKYACTIV-D Y SKYACTIV-DRIVE

		SKYACTIV-D 2.2 l diesel 150 CV con i-ELOOP	SKYACTIV-D 2.2 l diésel 175 CV con i-ELOOP
Tipo de transmission		Automática de 6 velocidades	Automática de 6 velocidades
<b>Prestaciones</b>			
Velocidad maxima	km/h	204	216
Aceleración			
0-100 km/h*	s	9,8	8,4
<b>Consumo de combustible**</b>			
Urbano	l/100 km	5,9	5,9
Extraurbano	l/100 km	4,2	4,2
Combinado	l/100 km	4,8	4,8
Emisiones de CO <sub>2</sub> (combinado)	g/km	127	127
Categoría emisiones		Euro 6	Euro 6
<b>Peso y carga útil</b>			
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1420	1420
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1495	1495
Peso máx. Admissible	kg	2070	2070
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1140	1140
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1030	1030
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1600	1600
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1800	1800

\* Bajo las condiciones de Mazda

\*\* En función de 715/2007/CE

\*\*\* Incluido conductor de 75 kg

PRESTACIONES Y PESO – MAZDA6 WAGON: SKYACTIV-D Y SKYACTIV-MT

		SKYACTIV-D 2.2 l diesel 150 CV con i-ELOOP	SKYACTIV-D 2.2 l diésel 175 CV con i-ELOOP (n.d. en España)
Tipo de transmission		Manual de 6 velocidades	Manual de 6 velocidades
<b>Prestaciones</b>			
Velocidad máxima	km/h	210	221
Aceleración			
0-100 km/h*	s	9,1	7,9
<b>Consumo de combustible**</b>			
Urbano	l/100 km	5,5	5,7
Extraurbano	l/100 km	3,8	4,0
Combinado	l/100 km	4,4	4,6
Emisiones de CO <sub>2</sub> (combinado)	g/km	116	121
Categoría emisiones		Euro 6	Euro 6
<b>Peso y carga útil</b>			
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1420	1420
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1495	1495
Peso máx. admisible	kg	2090	2090
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1090	1090
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1100	1100
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1600	1600
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1800	1800

\* Bajo las condiciones de Mazda

\*\* En función de 715/2007/CE

\*\*\* Incluido conductor de 75 kg

PRESTACIONES Y PESO – MAZDA6 WAGON: SKYACTIV-D Y SKYACTIV-DRIVE

		SKYACTIV-D 2.2 l diesel 150 CV con i-ELOOP	SKYACTIV-D 2.2 l diésel 175 CV con i-ELOOP
Tipo de transmission		Automática de 6 velocidades	Automática de 6 velocidades
<b>Prestaciones</b>			
Velocidad maxima	km/h	202	215
Aceleración			
0-100 km/h*	s	10,0	8,6
<b>Consumo de combustible**</b>			
Urbano	l/100 km	6,1	6,1
Extraurbano	l/100 km	4,2	4,2
Combinado	l/100 km	4,9	4,9
Emisiones de CO <sub>2</sub> (combinado)	g/km	129	129
Categoría emisiones		Euro 6	Euro 6
<b>Peso y carga útil</b>			
Peso mínimo en orden de marcha (sin conductor)	kg	1430	1430
Peso mínimo en orden de marcha***	kg	1505	1505
Peso máx. admisible	kg	2110	2110
Peso máx. admisible en el eje delantero	kg	1110	1110
Peso máx. admisible en el eje trasero	kg	1100	1100
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 12%)	kg	1600	1600
Peso máximo remolcable, remolque con frenos (pendiente del 8%)	kg	1800	1800

\* Bajo las condiciones de Mazda

\*\* En función de 715/2007/CE

\*\*\* Incluido conductor de 75 kg

9 CONTACTOS – MAZDA MOTOR EUROPE

**Europa**

Mazda Motor Europe GmbH

🌐 [www.mazda-press.com](http://www.mazda-press.com)

Jerome de Haan

✉ [JdeHaan@mazdaeur.com](mailto:JdeHaan@mazdaeur.com)

☎ +49 2173 943 505

📠 +49 2173 943 553

**Austria**

Mazda Austria GmbH

🌐 [www.mazda-press.at](http://www.mazda-press.at)

Josef Deimel

✉ [deimel@mazda.at](mailto:deimel@mazda.at)

☎ +43 463 3888 223

📠 +43 463 3888 62

**Bielorrusia**

Atlant-M Holpy

Alena Terehova

✉ [Alena\\_Terehova@atlantm.com](mailto:Alena_Terehova@atlantm.com)

☎ +375 172 18 9906

📠 +375 172 18 9982

**Bélgica**

Mazda Motor Belux

🌐 [www.mazda-press.be](http://www.mazda-press.be)

Peter Gemoets

✉ [gemoetsp@mazdaeur.com](mailto:gemoetsp@mazdaeur.com)

☎ +32 3 860 66 05

📠 +32 3 860 66 12

**Croacia**

Mazda Motor Croatia

🌐 [www.mazda-press.com.hr](http://www.mazda-press.com.hr)

Robert Špiranec

✉ [spiranec@mazda.hr](mailto:spiranec@mazda.hr)

☎ +385 1 6060 259

📠 +385 1 6040 746

**Chipre**

Mazda Cyprus

A. Stephanides & Son LTD

Harris Jeronymides

✉ [Harjeron@stephanides.com](mailto:Harjeron@stephanides.com)

☎ +357 22 491 655

**República Checa**

Mazda Motor Czech Republic

🌐 [www.mazda-press.cz](http://www.mazda-press.cz)

Markéta Kuklová

✉ [mkuklova@mazdaeur.com](mailto:mkuklova@mazdaeur.com)

☎ +420 739 681 120

📠 +420 233 029 399

**Dinamarca**

Mazda Motor Danmark

🌐 [www.mazda-press.dk](http://www.mazda-press.dk)

Jannik Olsen

✉ [jolsen@mazdaeur.com](mailto:jolsen@mazdaeur.com)

☎ +45 26 31 88 37

📠 +45 43 25 21 01

**Islas Feroe**

Mazda Motor Danmark

Jannik Olsen

✉ [jolsen@mazdaeur.com](mailto:jolsen@mazdaeur.com)

☎ +45 26 31 88 37

📠 +45 43 25 21 01

**Finlandia**

Inchcape Motors Finland Oy

Juhani Eräntö

✉ [juhani.eranto@inchcape.fi](mailto:juhani.eranto@inchcape.fi)

☎ +358 207 704 330

📠 +358 207 704 307

**Francia**

Mazda Automobiles France S.A.S.

🌐 [www.mazda-presse.fr](http://www.mazda-presse.fr)  
David Barrière  
✉ [david.barriere@mazda.fr](mailto:david.barriere@mazda.fr)  
☎ +33 1 61 01 65 95  
📠 +33 1 61 01 65 60

### Alemania

Mazda Motors (Deutschland) GmbH  
Jochen Münzinger  
✉ [jmuenzinger@mazda.de](mailto:jmuenzinger@mazda.de)  
🌐 [www.mazda-presse.de](http://www.mazda-presse.de)  
☎ +49 2173 943 220  
📠 +49 2173 943 468

### Grecia

ELMA S. A.  
Mitsi Leontaritou  
✉ [leon@cortessigroup.gr](mailto:leon@cortessigroup.gr)  
☎ +302 105 156 033  
📠 +302 105 156 095

### Hungría

Mazda Motor Hungary KFT  
🌐 [www.mazda-press.hu](http://www.mazda-press.hu)  
Ivana Mudrovic  
✉ [mudrovic@mazda.hu](mailto:mudrovic@mazda.hu)  
☎ +36 1 464 5005  
📠 +36 1 464 5001

### Islandia

Mazda Motor Danmark  
Jannik Olsen  
✉ [jolsen@mazdaeur.com](mailto:jolsen@mazdaeur.com)  
☎ +45 26 31 88 37  
📠 +45 43 25 21 01

### Italia

Mazda Motor Italia S.p.A  
🌐 [www.mazda-press.it](http://www.mazda-press.it)  
Marilù Granieri  
✉ [mgranieri@mazdaeur.com](mailto:mgranieri@mazdaeur.com)  
☎ +39 06 60297 800  
📠 +39 06 60200 125

### Luxemburgo

Mazda Motor Belux  
🌐 [www.mazda-press.lu](http://www.mazda-press.lu)  
Peter Gemoets  
✉ [gemoetsp@mazdaeur.com](mailto:gemoetsp@mazdaeur.com)  
☎ +32 3 860 66 05  
📠 +32 3 860 66 12

### Malta

Gasan Enterprises Ltd.  
David J. Gasan  
✉ [dgasan@gasan.com](mailto:dgasan@gasan.com)  
☎ +356 2778 8201  
📠 +356 2744 2007

### Países Bajos

Mazda Motor Nederland  
🌐 [www.mazda-press.nl](http://www.mazda-press.nl)  
Jur Raatjes  
✉ [jraatjes@mazdaeur.com](mailto:jraatjes@mazdaeur.com)  
☎ +31 182 685 081  
📠 +31 182 685 009

### Noruega


Mazda Motor Norge  
🌐 [www.mazda-press.no](http://www.mazda-press.no)  
Hauk Erik Jensen  
✉ [hjensen@mazdaeur.com](mailto:hjensen@mazdaeur.com)  
☎ +47 66 818 784  
📠 +47 66 818 771

### Polonia


Mazda Motor Poland  
🌐 [www.mazda-press.pl](http://www.mazda-press.pl)  
Magdalena Weglewska  
✉ [mweglewska@mazdaeur.com](mailto:mweglewska@mazdaeur.com)  
☎ +48 22 318 1977  
📠 +48 22 318 1977


### Portugal


Mazda Motor de Portugal Lda

 [www.mazda-press.pt](http://www.mazda-press.pt)

Sandra Ferro


 [sferro@mazdaeur.com](mailto:sferro@mazdaeur.com)

 +351 21 351 2774


 +351 21 351 2771


#### **Irlanda**


Mazda Motor Ireland

 [www.mazda-press.ie](http://www.mazda-press.ie)

Richard Molloy


 [rmolloy@mazdaeur.com](mailto:rmolloy@mazdaeur.com)

 +353 1 1233 4750

 +353 1 1233 4701


#### **Rusia**


Mazda Motor RUS

 [www.mazda-press.ru](http://www.mazda-press.ru)

Maria Maguire


 [mmaguire@mazdaeur.com](mailto:mmaguire@mazdaeur.com)

 +7 499 500 4856

 +7 495 589 2482


#### **Eslovaquia**


Mazda Motor Slovak Republic

 [www.mazda-press.sk](http://www.mazda-press.sk)

Markéta Kuklová

 [mkuklova@mazdaeur.com](mailto:mkuklova@mazdaeur.com)

 +420 739 681 120


 +420 233 029 399


#### **Eslovenia**


Mazda Motors Slovenia


(MMS d.o.o.)

Ales Marguc

 [ales.marguc@mazda.si](mailto:ales.marguc@mazda.si)


 [www.mazda-press.si](http://www.mazda-press.si)

 +386 1 420 40 82


 +386 1 420 40 88


#### **España**


Mazda Automóviles España S.A.

 [www.mazda-press.es](http://www.mazda-press.es)

Natalia García


 [ngarcia@mazdaeur.com](mailto:ngarcia@mazdaeur.com)

 +34 91 418 5468

 +34 91 418 5479


#### **Suecia**


Mazda Motor Sverige

 [www.mazda-press.se](http://www.mazda-press.se)

Per Lidström


 [plidstrom@mazdaeur.com](mailto:plidstrom@mazdaeur.com)

 +46 768 750 815


 +46 300 10 299


#### **Suiza**


Mazda (Suisse) SA

 [www.mazda-press.ch](http://www.mazda-press.ch)

Giuseppe Loffredo


 [gloffredo@mazda.ch](mailto:gloffredo@mazda.ch)

 +41 22 719 3360

 +41 22 719 3305


#### **Turquía**


Mazda Turkey

 [www.mazda-medya.com](http://www.mazda-medya.com)

Hülya Pamuk

 [hpamuk@mazdaeur.com](mailto:hpamuk@mazdaeur.com)


 +90 212 336 95 78


 +90 212 215 30 17


#### **Ucrania**

AUTO International

Julia Kuzmenko

 [kuzmenko@auto-intl.kiev.ua](mailto:kuzmenko@auto-intl.kiev.ua)

 +380 44 230 15 12


 +380 44 230 15 22


#### **Reino Unido**


Mazda Motors UK Ltd.

 [www.mazda-press.co.uk](http://www.mazda-press.co.uk)

Graeme Fudge

 [gfudge@mazdaeur.com](mailto:gfudge@mazdaeur.com)

 +44 1 322 622 691

 +44 1 322 622 700

**Albania, Bosnia & Herzegovina, Bulgaria,  
Macedonia, Moldavia,**

**Rumanía, Serbia & Montenegro**

Mazda Europa Central

Josef Deimel

✉ [deimel@mazda.at](mailto:deimel@mazda.at)

☎ +43 463 3888 223

📠 +43 463 3888 62