



Obsah*

Autosalón vo Frankfurte nad Mohanom, 2011

- | | |
|----------------------------|--------------------------------------|
| 1. Zhrnutie | Frankfurtské premiéry značky Mazda |
| 2. Úplne nová Mazda CX-5 | Nová éra automobilov Mazda |
| 3. Mazda3 Facelift | Viac dynamiky, menej CO ₂ |
| 4. Mazda Motor Corporation | Informácie o spoločnosti |
-

zoom-zoom

* Tieto tlačové informácie sa týkajú produktov určených pre Európu. Konkrétne údaje sa môžu na jednotlivých trhoch líšiť. Právo na zmeny v dôsledku homologačného procesu vyhradené.

1. Zhrnutie – Frankfurtské premiéry značky Mazda

Na tohtoročnom autosalóne vo Frankfurte sa vo svetovej premiére predstavuje úplne nový model Mazda CX-5, prvý z novej generácie vozidiel Mazda pýšiacich sa pokrokovými technológiami SKYACTIV a prítlačivým dizajnom v štýle nazvanom „KODO – Duša pohybu“. Nový kompaktný crossover CX-5 má úplne nové motory, prevodovky, podvozok i karosériu. Skvelo sa riadi a pritom je ako úsporný, tak aj šetrný k životnému prostrediu. V expozícii značky Mazda bude tiež možné vidieť inovovanú Mazdu3, ktorá je najpredávanejším modelom Mazdy. Modernizovaná verzia sa vyznačuje novým vzhľadom prednej časti, hodnotnejšie pôsobiacim interiérom, zdokonalenou ergonómiou a vyššou úrovňou komfortu i jazdných vlastností. Novinkou v ponuke motorizácií je zážihová verzia MZR 1,6 l so samočinnou prevodovkou a novou výbavou.

Mazda CX-5 – Radosť z jazdy v pokročilom podaní úplne nového kompaktného crossoveru značky Mazda — Prvá úplná implementácia technológií SKYACTIV a dizajnového jazyka „KODO – Duša pohybu“

Svetovou premiérou úplne nového modelu Mazda CX-5 na autosalóne v nemeckom Frankfurte nad Mohanom začína nová éra značky Mazda. Tento nový kompaktný crossover dostal ako prvý zo sériových modelov Mazdy kompletný súbor technológií SKYACTIV a tiež atraktívny dizajn v štýle nazvanom „KODO – Duša pohybu“. Vozidlo bude k dispozícii s tromi úplne novými motormi, ktoré sa vyznačujú rekordnou hodnotou kompresného pomeru 14:1. Platí to ako pre vznetový SKYACTIV-D 2,2 l, preplňovaný dvoma turbodúchadlami a ponúkaný v dvoch stupňoch výkonu, tak pre zážihový SKYACTIV-G 2,0 l s priamym vstrekovaním benzínu. Pohonná jednotka môže v závislosti od konkrétnej verzie spolupracovať buď s novou priamo radenou prevodovkou SKYACTIV-MT, alebo s novou samočinnou prevodovkou SKYACTIV-DRIVE. Obe majú šesť rýchlostných stupňov.

Uvedené technológie sa stretávajú na novej platforme s pevnou, pritom však veľmi ľahkou konštrukciou karosérie i podvozka. Pre vozidlo je charakteristická vysoká aerodynamická účinnosť a vynikajúci jazdný prejav spolu s mimoriadne priaznivými environmentálnymi a bezpečnostnými vlastnosťami. Zákazník môže voľiť medzi pohonom dvoch alebo všetkých štyroch kolies. Cieľová hodnota emisií CO₂ pre model Mazda CX-5 so vznetovou motorizáciou SKYACTIV-D 2,2 l Standard Power, pohonom predných kolies a manuálnou prevodovkou činí iba 120 g/km.

Vnútri ponúka CX-5 veľkorysý priestor pre cestujúcich i pre batožinu. Napríklad hodnota priestoru pre nohy na zadných sedadlách bude patriť k najlepším v danom segmente. Interiér sa pýši vysokou kvalitou spracovania, prepracovanou funkčnosťou a nízkou úrovňou hluku, to všetko v záujme čo najpríjemnejšieho zážitku z jazdy pre všetkých cestujúcich. O vysokej úrovni bezpečnosti svedčí prítomnosť technológií ako systém RVM pre monitorovanie mŕtvych uhlov spätných zrkadiel*, úplne nový protikolízny systém SCBS*, asistent diaľkových svetiel HBC* alebo systém upozornenia na vybočenie z jazdného pruhu*. To všetko završuje fantastický nový dizajn, vyjadrujúci silný dojem agility a vitality. Až bude začiatkom roku 2012 uvedená na európske trhy, sľubuje Mazda CX-5 nastaviť nové meradlá v kategórii kompaktných vozidiel pre aktivity vo voľnom čase.

Mazda3 Facelift – Viac dynamiky, menej CO₂

Modernizovaná verzia najpredávanejšieho modelu značky Mazda získala svalnatejší vzhľad. Má novú prednú časť, nový dizajn predného nárazníka a nové vzory kolies so stočenými lúčmi. Vnútri je inovovaná Mazda3 ešte prívetivejšia ako doteraz vďaka novým kombináciám farieb a materiálov, ľahšiemu ovládaniu dôležitých funkcií, rozšírenej výbave a dokonalejšiemu odhlučneniu.

Paleta motorizácií zahŕňa sedem doterajších pohonných jednotiek (z toho dve zážihové s priamym vstrekom a tri vznetrové), spolupracujúcich s päťstupňovou či šesťstupňovou priamo radenou prevodovkou, prípadne s päťstupňovou samočinnou rýchlostnou skriňou. Novinkou pre európsky trh je ponuka samočinnnej prevodovky Activematic pre menší zo zážihových motorov.

Zdokonalené bolo tiež správanie vozidla na ceste, Mazda3 má teraz ešte harmonickejší jazdný prejav. K tomu prispievajú nové výstupy karosérie, nové tlmiče pruženia, inovované riadenie s elektrohydraulickým posilňovačom (EHPAS) a tuhšie kolesá. Vo výbave vozidla pribudol indikátor radenia a nový navigačný systém Mazda*, založený na technológii TomTom®. Aj po facelifte si Mazda3 pochopiteľne zachovala vynikajúcu bezpečnostnú výbavu doterajšieho modelu. Systém sledovania jazdných pruhov spoločnosti Mazda (Rear Vehicle Monitoring, RVM), ktorý je k dispozícii vo vozidle Mazda3, získal na tohtoročnom medzinárodnom autosalóne vo Frankfurtu (IAA) uznávané ocenenie „Euro NCAP* Advanced“.

*V závislosti od konkrétneho trhu a stupňa výbavy

* European New Car Assessment Programme

2. Úplne nová Mazda CX-5: nová éra vozidiel Mazda

Radosť z jazdy v pokročilom podaní úplne nového kompaktného crossoveru značky Mazda — Prvá úplná implementácia technológií SKYACTIV a dizajnového jazyka „KODO – Duša pohybu“

Mazda na tohtoročnom autosalóne IAA v nemeckom Frankfurte nad Mohanom predstavuje úplne nový model Mazda CX-5. Tento nový kompaktný crossover dostal ako prvý zo sériových modelov Mazdy kompletný súbor technológií SKYACTIV a tiež atraktívny dizajn v štýle „KODO – Duša pohybu“, ktorý sa predtým predstavil svetu vo forme koncepčných štúdií Mazda SHINARI a Mazda MINAGI.

Nová Mazda CX-5 sa bude postupne uvádzať na svetové trhy od začiatku roku 2012. Pretože bola od začiatku vyvíjaná na základe technológií SKYACTIV, zahŕňajúcich zážihové i vznetrové motory, manuálne i automatické prevodovky, karosériu i podvozok, ponúka CX-5 precízne jazdné vlastnosti a vynikajúci pôžitok z jazdy spolu s príkladnými bezpečnostnými a environmentálnymi vlastnosťami.

CX-5 je prvý z automobilov Mazda novej generácie, ktoré rozvíjajú pre značku typický dynamický charakter a poskytujú tak ešte viac radosti z jazdy.

Zo všetkého len to najlepšie – Kompaktný crossover s trvalou príťažlivosťou

Hideaki Tanaka, vedúci programu CX-5, hovorí: *„Naším cieľom bolo vyvinúť vozidlo s trvalou príťažlivosťou, ktoré by zákazníkom robilo radosť a naplňalo ich hrdosťou aj po rokoch. Myslím, že to boli tie najdôležitejšie hodnoty, ktoré sme museli do CX-5 zakomponovať. Chceli sme ponúknuť zo všetkého to najlepšie, aby sme vyšli v ústrety rôznym životným štýlom a životným etapám našich zákazníkov a naplnili v dlhodobom horizonte ich vysoké očakávania. Konkrétne sme chceli, aby CX-5 rozdávala radosť svojím vzhľadom, svojou precíznou ovládateľnosťou, premyslenou funkčnosťou i svojou príťažlivosťou, ktorá len tak nevyprchá. Tým, že sme sa usilovali o dosiahnutie ideálu v každej z týchto oblastí, sa nám podarilo inovovať obsah pojmu radosť z jazdy.“*

Inovácie pre „rýdzejšie“ prežívanie radosti z jazdy – koncentrácia na najzákladnejšie elementy a celený rozvoj pozitívnych emócií

Tím, ktorý vyvíjal CX-5, sa zameril na tvary, dynamiku, funkčnosť i textúry, podrobil skúmaniu všetky body kontaktu medzi vodičom a vozidlom a hľadal cesty, ako ich urobiť ešte príjemnejšími. Potom si stanovil za prioritu ergonomický dizajn a sústredil sa na tie najzákladnejšie elementy, pretože len tak bolo možné sprostredkovať ešte „rýdzejšie“ prežívanie radosti z jazdy.

Hlavné prednosti modelu Mazda CX-5

Dizajn – Krivky, ktoré vytvárajú silný dojem agility a vitality

Prvá sériová aplikácia „KODO – Duša pohybu“

V nadväznosti na koncepčný automobil Mazda MINAGI, predstavený v tomto roku v marci na autosalóne v Ženeve, prichádza CX-5 ako prvá sériová Mazda navrhnutá v duchu nového dizajnového jazyka „KODO – Duša pohybu“. Šéfdizajnér Masaši Nakaiama vysvetľuje: „*Pri navrhovaní CX-5 sme sa sústredili na vyjadrenie silného dojmu agility a vitality. Pozerali sme sa na videozáznamy gepardov a sledovali, ako obratne pracujú nohami, ako využívajú celé svoje telo ako pružinu, keď potrebujú prudko zrýchliť a okamžite zmeniť smer. Z celého ich tela vyžaruje toľko energie. Nechali sme sa inšpirovať úspornými, avšak krásnymi pohybmi gepardov a pokúsili sa povzniesť vzhľad vozidla kategórie SUV na novú úroveň prostredníctvom dizajnového jazyka KODO.*“

Zvonka pôsobí Mazda CX-5 dojomom robustnosti a funkčnosti, čo sú vlastnosti typické pre automobily kategórie SUV, súčasne však vyjadruje agilitu a vitalitu, teda charakteristické atribúty vozidiel Mazda. Vnútri dizajnéri vytvorili na vodiča orientovaný interiér, v ktorého robustnom vzhľade sa odráža sila a pevnosť modelu CX-5.

„KODO – Duša pohybu“ – Nový dizajnový jazyk Mazdy

V priebehu rokov sa jedinečný dizajn automobilov Mazda nechával často inšpirovať rôznymi formami pohybu. Nová generácia vozidiel Mazda, ktorej prvým predstaviteľom je model CX-5, je ovplyvnená silou a krásou prírody.

Nový vzhľad vozidiel Mazda hľadá inšpiráciu v ustavičnom inštinktívnom pohybe zvierat aj ľudí. Tento nikdy neprestávajúci pohyb, plný vitality a emócií, predstavuje esenciu nového dizajnového jazyka „KODO – Duša pohybu“.

Nový dizajnový smer bol po prvýkrát predstavený v roku 2010 na koncepcnej štúdiu štvordverového športového kupé SHINARI. Tím, ktorý štúdiu vytvoril, viedol osobne Ikuo Maeda, generálny riaditeľ divízie Design v Mazda Corporation. SHINARI už nesie všetky určujúce znaky jazyka KODO, ktoré boli neskôr rozvinuté v koncepte kompaktného crossoveru MINAGI. Dnes už vieme, že MINAGI znamenal predzvesť nového modelu Mazda CX-5, prvého sériovo vyrábaného vozidla Mazda vytvoreného plne v štýle KODO.

Exteriér

- Čelný pohľad: Nová tvár značky Mazda, vyjadrujúca silu a hĺbku.
- Zadný pohľad: Kontrast prominentných zadných blatníkov s napätými plochami spája robustnosť a gráciu do jednej atletickej formy.
- Bočný pohľad: Výrazné krivky blatníkov a priestorovo tvarované bočné plochy pripomínajú napnuté svaly.
- Vonkajší dizajn prispieva k vynikajúcej aerodynamike (cieľová hodnota Cd: 0,33) a tým aj k nízkej hladine cestovného hluku.

Interiér

- Pracovisko vodiča a najmä kryt prístrojového panela sa vyznačuje hlbokým pozdĺžne pretiahnutým dizajnom, ktorý pripomína letecký kokpit a evokuje dojem pohybu vpred. Prepracovaný a kvalitný vzhľad prístrojov zvyšuje očakávania vodiča a vyvoláva v ňom

túžbu vyraziť na jazdu.

- Na strane spolujazdca vyzerá palubná doska jednoducho a robustne, jej horizontálny dizajn vytvára pocit bezpečia.
- Na palubnej doske a tiež na tých častiach dverových výplní, ktorých sa cestujúci dotýkajú najčastejšie, boli použité zmäkčené materiály.
- Diely vystavené častým dotykom, konkrétne ramená volantu a vnútorné kľučky dverí, majú povrch s efektom matného chrómovania, ktorý zdôrazňuje atmosféru vysokej kvality.

Funkčnosť

Dôraz na maximálne využitie priestoru

Vysoko funkčné riešenie ergonomie

Vývojový tím podrobne skúmal, aké funkcie a prvky sú potrebné pre komfort a pohodlie cestujúcich. Výsledkom je príjemný, užívateľsky prívetivý interiér s účelným využitím obštvávaného priestoru a inteligentnou funkčnosťou. Ovládacie rozhranie HMI predkladá informácie intuitívnym, ľahko zrozumiteľným spôsobom, ktorý vodiča nenúti zbytočne odvracať zrak od vozovky a uľahčuje mu tak koncentráciu.

Priestranný, praktický a premyslený

- Rázvor náprav 2700 mm, jeden z najdlhších v segmente, dovolil konštruktérom navrhnuť priestorňú a pohodlnú kabínu.
- Priestor pre nohy vzadu 997 mm patrí k najlepším v triede a umožňuje aj dospelým cestovať v absolútnom pohodlí, s veľkorysým miestom pre kolená.
- Batožinový priestor s objemom 500 litrov (vrátane schránky pod podlahou) nie je obmedzovaný zasahujúcimi podbehmi.
- Systém sklápania sedadiel KARAKURI. Prvé zadné sedadlá na svete s delením 40:20:40* a diaľkovým sklápaním pomocou tiahla. Prostredné sedadlo vzadu vytvorí po sklopení batožinový priestor s plochým dnom. Krycia roleta batožinového priestoru sa automaticky zdvíha a klesá spolu s výklopnými zadnými dverami.
- Rozdelenie zadných sedadiel v pomere 40:20:40 umožňuje komfortnú prepravu dvoch dospelých a súčasne i dlhých predmetov, ak sa sklopí prostredné sedadlo. Prípadne je možné prepravovať dlhé predmety bez nutnosti demontovať detské sedačky z vonkajších zadných sedadiel. Sklápanie sa vykonáva jednoducho páčkou umiestnenou v bočnici batožinového priestoru.
- Na odloženie drobných predmetov je k dispozícii rozmerná otvorená schránka v stredovej konzole, rovnako ako priestorné vrecká v predných i zadných dverách, ktoré bez problémov pojmu aj fľašu s objemom jedného litra.

Vyspelé ovládacie rozhranie HMI s intuitívnou obsluhou

- Uprostred hornej časti palubnej dosky je umiestnená farebná dotyková obrazovka s uhlopriečkou 5,8 palca, ktorá zobrazuje informácie „infotainmentového“ systému (audio, telefón) a obsahuje nový navigačný systém TomTom®*.
- Nové ovládacie rozhranie v Mazde CX-5 nenúti vodiča zbytočne odvracať zrak od vozovky, čím významne prispieva k bezpečnosti jazdy. Jednotlivé funkcie je možné ovládať prostredníctvom tlačidiel na volante, centrálnej dotykovej obrazovky alebo ovládača HMI na stredovej konzole. Ovládanie cez dotykovú obrazovku je možné iba v stojacom vozidle. Niektoré funkcie, najmä navigáciu, môže vďaka ovládaču HMI

medzi sedadlami obsluhovať aj spolujazdec.

- Nový integrovaný navigačný systém je založený na technológii spoločnosti TomTom[®], ktorá je najobľúbenejším dodávateľom navigácií v Európe. Za priaznivú cenu zákazníci získajú moderné zariadenie, ktoré vďaka údajom z predošlých jazd presnejšie vypočítava čas zostávajúci do cieľa cesty a navrhuje lepšie alternatívne trasy v prípade dopravných komplikácií. Prostredníctvom osobného počítača je možné sťahovať aktualizované verzie mapových podkladov. V niektorých krajinách je k dispozícii aj spoplatnená služba TomTom[®] Live Services, ktorá v reálnom čase poskytuje aktuálne dopravné informácie, predpoveď počasia, údaje o cenách pohonných hmôt atď.
- Zákazníci majú možnosť pripojiť k systému HMI svoj prenosný hudobný prehrávač, a to buď cez USB port, alebo cez bezdrôtové rozhranie Bluetooth[®]. Názov skladby, albumu a interpreta sa potom zobrazuje na dotykovej obrazovke, takže vyhľadávanie požadovanej piesne je rýchle a intuitívne.
- Obľúbenú hudbu si možno v Mazde CX-5 najlepšie vychutnať na aparatúre BOSE[®] s úsporným zosilňovačom novej generácie, basovým reproduktorom a priestorovým zvukom. Tento audio systém sa dodáva ako výbava na želanie.

* V závislosti od trhu a stupňa výbavy

Suverénne jazdné vlastnosti

Precízne správanie na ceste sprostredkováva vodičovi kvalitný zážitok z jazdy Kompletná paleta technológií SKYACTIV

Z hľadiska jazdných vlastností bolo hlavným cieľom tímu, ktorý vyvíjal model CX-5, dosiahnuť čo najprecíznejšiu odozvu vozidla na každý pokyn vodiča. Konštruktéri začali podrobnou analýzou riadenia automobilu podľa metódy PDCA (Plan, Do, Check, Action):

Plan (zámer):	vodič si vytvorí víziu toho, čo chce dosiahnuť
Do (čin):	vodič „oznámí“ svoj zámer automobilu
Check (spätná väzba):	vodič dostane od automobilu spätnú väzbu, ktorá ho ubezpečí, že sa vozidlo zachovalo presne podľa zámeru vodiča
Action (akcia):	vodič prejde na ďalšiu akciu

Najprv sa tím zameral na vytvorenie takého prostredia v interiéri, ktoré by vodičovi umožňovalo jasne „oznámíť“ svoje zábery vozidlu. Každý bod kontaktu medzi vodičom a vozidlom bol z tohto hľadiska optimalizovaný, či už išlo o pozíciu za volantom, pedále, volant, vedenie sedadiel alebo zorné pole. Potom sa skúmala kvalita spätnej väzby, ktorú automobil poskytuje vodičovi. Testovací jazdci si kládli otázky ako „Ovládam vozidlo presne tak, ako chcem?“ alebo „Je potrebné zmeniť spôsob, akým vozidlo reaguje?“ Jedným z čiastkových cieľov vývojového tímu bolo dosiahnuť stav, keď spätná väzba poskytovaná automobilom zodpovedá očakávaniam vodiča, čo robí správanie vozidla predvídateľným. Zmyslom je umožniť vodičovi „zadať“ svoj záber jediným pohybom, bez nutnosti vykonávať korekčné zásahy, a dosiahnuť synchronizáciu medzi človekom a strojom, to všetko v úplnom rozsahu prevádzkových situácií. Vynikajúca kvalita jazdy modelu CX-5 aj jeho precízne reakcie sú znateľné už od prvého otočenia volantom. Počas jazdy potom tento pocit harmónie ešte zosilnie.

Nová generácia prevratných technológií Mazda SKYACTIV

Motory, prevodovky, karoséria i podvozok: nové technológie Mazda SKYACTIV vznikli s cieľom zlepšiť hospodárnosť a ohľaduplnosť k životnému prostrediu v celej novej generácii automobilov tejto značky pri súčasnom zdokonalení bezpečnosti i jazdných vlastností.

Už v roku 2007 zaviedla Mazda stratégiu „udržateľného Zoom-Zoom“, ktorá zavelila zlepšiť do roku 2015 hospodárnosť všetkých vozidiel Mazda predávaných po celom svete o nepredstaviteľných 30 %. To zodpovedá redukcii spotreby paliva a emisií CO₂ o 23 percent.

V roku 2020 bude viac než 80 % motorových vozidiel stále poháňaných zážihovými motormi. Tie však dnes pracujú s účinnosťou iba 30 %, čo ponecháva značný priestor na zdokonalenie. Konštruktéri Mazdy sa preto rozhodli zabudnúť na všetky zažitie konvencie a dosiahnuť ideálny spaľovací proces. Tak vznikol ideový základ pre novú generáciu automobilov Mazda s technológiami SKYACTIV. Podstatné je, že nové opatrenia sa týkajú všetkých modelov, a nie len drahých „eko“ variantov. To svedčí o nekompromisnom odhodlaní spoločnosti Mazda neustále zlepšovať šetrnosť svojich produktov k životnému prostrediu a súčasne zachovať radosť z jazdy ako jednu zo základných hodnôt značky.

Úplne nová karoséria a podvozok Mazda SKYACTIV

- CX-5 má novo vyvinutý podvozok so vzperami vpredu a viacprvkovým usporiadaním vzadu. Geometria náprav a pružiaca charakteristika ich lôžok sú optimalizované pre ľahkú ovládateľnosť v nízkych a stredných rýchlostiach a vynikajúcu stabilitu pri vysokom tempe. Zadné tlmiče pruženia sú sklonené smerom vpred, čo prispieva ku komfortnej jazde na vozovkách s nekvalitným povrchom.
- Novo vyvinuté riadenie s elektrickým posilňovačom zaisťuje isté ovládanie vozidla v akejkoľvek rýchlosti. Spočiatku poskytuje prirodzenú, lineárnu odozvu i pri malých zmenách natočenia volantu, s rastúcou rýchlosťou však začne klásť silnejší odpor, ktorý dodáva vodičovi väčšiu istotu.
- Brzdy sa vyznačujú ľahkým dávkovaním a presvedčivým účinkom.
- Ľahká, pritom však pevná samonosná karoséria SKYACTIV-BODY tvorí základ pre vynikajúce jazdné vlastnosti vozidla, nízku hladinu hluku a príkladnú ochranu posádky.
- Pri vývoji odhlučňovacích prvkov dbali konštruktéri na to, aby bol vodič ušetrený od rušivých zvukov, ale pritom stále dostával nevyhnutnú mieru akustickej spätnej väzby. Najprv boli zdroje hlučnosti rozdelené na hluk od vozovky a hluk od pohonného ústrojenstva. Následne vývojári v každej z týchto dvoch oblastí jednotlivo identifikovali a potom odstránili nepríjemné zvuky v rozsahu nízkych, stredných i vysokých frekvencií. Výsledkom je nízka hladina cestovného hluku.
- Aby vzduch pod Mazdou CX-5 prúdil hladko a nevytváral za zadnou časťou rušivé víry, smeruje ho dizajn spodnej časti vozidla nahor. Vďaka tomu sa vzduch nehromadí pod karosériou. Klesá tak aerodynamický odpor, čo v kombinácii s aerodynamicky optimalizovaným tvarom karosérie stlačilo hodnotu súčiniteľa čelného odporu (Cd) na priaznivých 0,33.

Úplne nové motory Mazda SKYACTIV

- Zážihový motor SKYACTIV-G 2,0 l má rekordne vysoký kompresný pomer 14,0:1 a výfukové potrubie 4-2-1. Vďaka tomu poskytuje dostatok krútiaceho momentu už od najnižších otáčok pri nízkej spotrebe paliva, precíznych reakciách a veľmi uspokojivom prejave.
 - FWD: krútiaci moment vrcholí hodnotou 210 Nm pri 4000 ot./min. Najvyšší výkon činí 121 kW/165 koní pri 6000 ot./min.
 - AWD: krútiaci moment vrcholí hodnotou 208 Nm pri 4000 ot./min. Najvyšší výkon činí 118 kW/160 koní pri 6000 ot./min.
- Vznetové motory SKYACTIV-D 2,2 l majú medzi naftovými agregátmi rekordne nízky kompresný pomer 14,0:1 a sú osadené vysoko efektívnym sekvenčným prepĺňovaním dvoma turbodúchadlami. To im umožňuje prudkú, avšak lineárnu akceleráciu a suverénnu dynamiku, ktorej sa bežné vznetové motory nemôžu rovnať. Príkladná je tiež šetrnosť motora, ktorý má (na kompaktné SUV) veľmi nízku spotrebu paliva a spĺňa emisnú normu Euro VI bez toho, aby bol vybavený systémom dodatočného čistenia spalín od NO_x. Motor bude k dispozícii vo dvoch vyhotoveniach:
 - Verzia High Power vyvinie najvyšší krútiaci moment 420 Nm pri 2000 ot./min. a najvyšší výkon 129 kW pri 4500 ot./min.
 - Verzia Standard Power odovzdáva svoj maximálny krútiaci moment 380 Nm v širokom rozsahu 1800 – 2600 ot./min.; jej výkon vrcholí hodnotou 110 kW pri 4500 ot./min.

- Všetky motorizácie modelu CX-5 dávajú na výber z dvoch prevodoviek:
 - Šesťstupňová samočinná prevodovka SKYACTIV-DRIVE poskytuje lineárnu akceleráciu a pocit priameho spojenia motora s kolesami ako pri dvojspojčkovej prevodovke.
 - Šesťstupňová priamo radená prevodovka SKYACTIV-MT s kompaktnou stavbou a zdokonaleným odstupňovaním prevodov ponúka podobne ľahké a presné radenie ako rýchlostná skriňa roadsteru MX-5.
- Obe tieto prevodovky prispievajú k hospodárnosti a vyzretému jazdnému prejavu Mazdy CX-5.

Ochrana posádky a ohľaduplnosť k životnému prostrediu Inovatívne bezpečnostné a environmentálne technológie, ktoré neznižujú dynamiku vozidla

Mazda CX-5 využíva kompletnú paletu technológií SKYACTIV, ktoré jej umožňujú dosiahnuť vynikajúcu spotrebu paliva a nízke množstvo škodlivín vo výfukových plynch bez toho, aby tým utrpela kvalita zážitku z jazdy. Z hľadiska bezpečnosti sa Mazda riadi ústredným princípom „zaistiť vodičovi pokoj a istotu, aby si mohol naplno vychutnať radosť z jazdy“. Na základe tohto prístupu prepracovali konštruktéri Mazdy všetky základné dynamické atribúty vozidla, rovnako ako výhľad z neho a ľahkosť obsluhy. Vďaka ľahkej a pevnej karosérii SKYACTIV-BODY poskytuje CX-5 všetkým cestujúcim vynikajúcu ochranu pri dopravnej nehode a jej cieľom je získať najvyššie možné hodnotenie v bariérových skúškach po celom svete.

Spotreba paliva a životné prostredie

- Zážihová motorizácia SKYACTIV-G 2,0 l v kombinácii s pohonom predných kolies, šesťstupňovou priamo radenou prevodovkou a systémom i-stop má cieľovú kombinovanú spotrebu paliva iba 6,0 l/100 km, čo zodpovedá emisiám CO₂ 139 g/km*.
- Vznetová motorizácia SKYACTIV-D 2,2 l v kombinácii s pohonom predných kolies, šesťstupňovou priamo radenou prevodovkou a systémom i-stop má cieľovú kombinovanú spotrebu paliva iba 4,5 l/100 km, čo zodpovedá emisiám CO₂ 119 g/km*.
- Vznetový motor SKYACTIV-D spĺňa emisné predpisy Euro 6 i napriek tomu, že nie je vybavený nákladným systémom dodatočného čistenia výfukových plynov od NO_x.
- Samočinná prevodovka SKYACTIV-DRIVE s novou blokovacou spojkou premostenia meniča pracuje v „premostenom“ režime takmer vo všetkých prevádzkových situáciách. Tým dochádza k obmedzeniu strát v meniči, ktoré obvykle spôsobujú nárast spotreby paliva. Prevodovka je k dispozícii pre zážihové i vznetové motorizácie.
- Pre SKYACTIV-G i SKYACTIV-D je k dispozícii aj systém samočinnnej regulácie chodu motora pri státní na voľnobeh (takzvaný stop-start), pre ktorý Mazda používa označenie i-stop. Až doteraz bol pritom systém montovaný výhradne k zážihovým motorom. Jeho nová, vyspelejšia verzia necháva zhasínať motor častejšie, takže úspora pohonných hmôt je ešte výraznejšia.
- Katalyzátor s aktívnou vrstvou vyrobenou pomocou zvláštnej formy nanotechnológie obsahuje oproti bežným katalyzátorom iba zlomok vzácnych kovov a vyznačuje sa príkladnou účinnosťou pri čistení spalín.
- Mazda CX-5 patrí k najľahším a aerodynamicky najefektívnejším vozidlám vo svojej kategórii, čo má nezanedbateľný pozitívny vplyv na spotrebu paliva i emisie CO₂.

*Podľa výsledkov homologácie

Bezpečnostné vlastnosti

- Tvar základne A-stĺpika bol optimalizovaný tak, aby mal vodič zaručený vynikajúci výhľad aj na cestách s ostrými zatáčkami alebo na križovatkách. Aj vonkajšie spätné zrkadlá sú na dverách umiestnené tak, aby nebránili vo výhľade.
- K dispozícii je rad nových moderných technológií*, ktoré v kombinácii s obozretným a predvídavým správaním samotného vodiča pomáhajú predchádzať rizikám:
 - Protikolízny systém SCBS (Smart City Brake Support), dodávaný sériovo pre stredné a vyššie stupne výbavy, pomáha samočinným brzdením zmierniť následky čelného nárazu v nízkej rýchlosti (do 30 km/h).
 - Zdokonalený systém RVM (Rear Vehicle Monitoring) na sledovanie mŕtvych uhlov upozorní vodiča na zozadu sa približujúce vozidlo. Po novom systém pracuje už od rýchlosti 30 km/h, doteraz to bolo až od 60 km/h.
 - Systém upozornenia na neúmyselné opustenie jazdného pruhu vyhodnocuje pomocou kamery relatívnu polohu vozidla voči vodorovnému dopravnému značeniu a ak zistí neúmyselnú zmenu smeru jazdy, varuje vodiča.
 - Asistent diaľkových svetiel HBC (High-Beam Control) v noci samočinne zabezpečuje prepínanie medzi diaľkovými a stretávacími svetlami.
- Ľahká, avšak veľmi pevná karoséria SKYACTIV-BODY poskytuje vynikajúcu ochranu pri dopravnej nehode. Cieľom konštruktérov modelu CX-5 bolo získať najvyššie možné hodnotenie v bariérových skúškach po celom svete.
- Mnohocestné deformačné zóny vpredu v kombinácii s vhodne zvolenými výstuhami efektívne absorbujú energiu pri čelnom, bočnom i zadnom náraze.
- Konštrukcia predných sedadiel zmierňuje riziko poranenia krčnej chrbtice pri náraze zozadu.
- V predných dverách sa nachádzajú dve výstuhy. Horná výstuha má oválny prierez, zatiaľ čo prierez spodnej výstuhy je spevnený dvojicou pozdĺžnych rebier.

* V závislosti od trhu a stupňa výbavy

Predbežné technické údaje – Mazda CX-5

Karoséria

Počet dverí		5
Počet sedadiel		5
Súčiniteľ čelného odporu **	Cd	0,33
Vonkajšie rozmery		
Celková dĺžka	mm	4 540 4 555 (vrátane evidenčného čísla vozidla)
Celková šírka	mm	1 840
Celková výška	mm	1 670 1 710 (vrátane strešnej antény)
Rázvor náprav	mm	2 700
Rozchod kolies vpredu	mm	1 585
Rozchod kolies vzadu	mm	1 590
Svetlá výška FWD/AWD	mm	215/210
Priemer otáčania (stopový)	m	11,2
Priemer otáčania (obrysový)	m	11,7
Batožinový priestor		
Objem v základnej konfigurácii *	L	500 (vrátane schránky pod dnom)
Dĺžka ložnej plochy po 1. rad *	mm	1 755
Dĺžka ložnej plochy po 2. rad *	mm	975
Výška batožinového priestoru *	mm	560

Motory

		SKYACTIV-G 2.0	SKYACTIV-D 2.2 Standard Power	SKYACTIV-D 2.2 High Power (AWD)
Konštrukcia		zážihový radový štvorvalec	vznetový radový štvorvalec	vznetový radový štvorvalec
Zdvihový objem valcov	cm ³	1 997	2 184	2 184
Ventilový rozvod		DOHC, 16 ventilov	DOHC, 16 ventilov	DOHC, 16 ventilov
Pohon vačkových hriadeľov		reťazou	reťazou	reťazou
Príprava zmesi		priame vstrekovanie	priame vstrekovanie	priame vstrekovanie
Kompresný pomer		14,0:1	14,0:1	14,0:1
Najvyšší výkon	kW/k	FWD 121/165 pri 6000 ot./min. AWD 118/160 pri 6000 ot./min.	110/150 pri 4500 ot./min.	129/175 pri 4500 ot./min.
Najvyšší krútiaci moment	Nm	FWD: 210 pri 4000 ot./min. AWD: 208 pri 4000 ot./min.	380 pri 1800 – 2600 ot./min.	420 pri 2000 ot./min.
Objem nádrže (FWD/AWD)	l	56/58	56/58	56/58
Prevodovka		SKYACTIV-DRIVE (šesťstupňová samočinná) SKYACTIV-MT (šesťstupňová priamo radená)		

Podvozok

Zavesenie vpredku		vzpery MacPerson
Zavesenie vzadu		viacprvkové
Rozmer pneumatík		225/65R17 225/55R19
Rozmer kolies		17 x 7J 19 x 7J
Riadenie		s elektrickým posilňovačom, uloženým na stĺpiku riadenia
Brzdy vpredku/vzadu		chladené kotúčové, priemer 297 mm/kotúčové, priemer 303 mm

Spotreba a emisie (cieľové hodnoty)

		SKYACTIV-G 2.0 G MT/FWD	SKYACTIV-D 2.2 Standard Power MT/FWD	SKYACTIV-D 2.2 High Power AT/AWD
Spotreba paliva (kombinovaná) **	l/100km	6,0	4,5	N/A
Emisie CO ₂ (kombinované) **	g/km	139	119	N/A
Emisná trieda		Euro 5	Euro 6	Euro 6

* Meranie Mazdy

** Cieľová hodnota

Tieto tlačové informácie sa týkajú produktov určených pre Európu. Konkrétne údaje sa môžu na jednotlivých trhoch líšiť. Právo na zmeny v dôsledku homologačného procesu vyhradené.

3. Mazda3 Facelift 2011

Viac dynamiky, menej CO₂

Súčasná Mazda3 sa vďaka svojmu emocionálnemu dizajnu, podmanivému jazdnému prejavu a vyspelej technike teší značnej popularite. Od uvedenia na trh v roku 2008 oslovila celosvetovo už 731 000 zákazníkov, z toho najmenej 123 000 predaných vozidiel pripadá na Európu (údaje ku koncu júna 2011).

Modernizovaná Mazda3 stavia na prednostiach, ktoré z tohto modelu urobili najlepšie predávané vozidlo značky Mazda, a ďalej ich rozvíja. Dizajn inovovanej verzie je ešte emocionálnejší. Je tu nová predná časť so športovejším vzhľadom a zdokonalenou aerodynamikou, skrátený zadný previs a nové kolesá so stočenými lúčmi. To všetko udeľuje vozidlu ešte atletickejší vzhľad ako doteraz. Vnútri pôsobí Mazda3 kvalitnejším dojmom vďaka novému výberu farieb i materiálov a vylepšenej ergonómii kokpitu s intuitívnejším ovládaním dôležitých funkcií. Dôkladnejšia akustická izolácia spodnej časti karosérie spolu so zvýšením počtu bodových zvarov na miestach kritických z hľadiska prenosu vibrácií vyústila do poklesu celkovej hladiny hluku pri jazde a prispela tak k zvýšeniu cestovnej kultivovanosti vozidla.

Zdokonalené boli aj jazdné vlastnosti napriek tomu, že Mazda3 je nimi preslávnená už dnes. Konštruktéri sa zamerali na dosiahnutie konzistentnejšej a lineárnejšej odozvy na pokyny vodiča. Všetky motorizácie s výnimkou MZR-CD 2,2 I preto dostali špeciálne vystuženie prednej nosnej štruktúry zo športovej verzie MPS spolu s novou rozpernou tyčou. Nové tlmiče pruženia poskytujú lepší komfort jazdy, riadenie s elektrohydraulickým posilňovačom sa podrobilo revízii a kolesá majú tuhšiu konštrukciu. Na lepšej stabilite vozidla sa podieľa aj niekoľko aerodynamických úprav vrátane nového dizajnu predného nárazníka.

Modelový rad pre európsky trh obsahuje osem kombinácií motora a prevodovky. Novinkou pre zákazníkov na starom kontinente je zážihový motor so samočinnou prevodovkou.

Paletu zážihových motorov tvorí výkonný preplňovaný agregát MZR 2,3 I DISI (v modeli Mazda3 MPS), silný a úsporný MZR 2,0 I DISI so systémom i-stop, obdobný motor s päťstupňovou samočinnou prevodovkou a hospodárna jednotka MZR 1,6 I s päťstupňovou priamo radenou skriňou, prípadne s novou samočinnou štvorstupňovou prevodovkou Activematic.

Záujemcovia o vznetrový motor si môžu vyberať medzi dvoma variantmi jednotky MZR-CD 2,2 I a ľahkým motorom MZ-CD 1,6 I, pričom všetky spolupracujú so šesťstupňovou priamo radenou prevodovkou.

Aj po facelifte ponúka Mazda3 bohatú výbavu, ktorá po novom obsahuje napríklad indikátor radenia alebo na želanie dodávaný navigačný systém Mazda s technológiou TomTom®. Vyspelé systémy aktívnej i pasívnej bezpečnosti boli z doterajšieho modelu prevzaté bez zmien. Systém sledovania jazdných pruhov spoločnosti Mazda (Rear Vehicle Monitoring, RVM), ktorý je k dispozícii vo vozidle Mazda3, získal na tohtoročnom medzinárodnom autosalóne vo Frankfurtu (IAA) uznávané ocenenie „Euro NCAP* Advanced“.

* European New Car Assessment Programme

NOVÉ PRVKY DIZAJNU

Exteriér

- Nový predný nárazník so zaoblenými svetlometmi do hmly má ešte lepšie aerodynamické vlastnosti a zdôrazňuje emocionálnu príťažlivosť vozidla.
- Plytší zadný nárazník (pre hatchback s výnimkou MPS) robí profil karosérie kompaktnejším a uľahčuje manipuláciu s batožinou.
- Združené zadné svetlá sú umiestnené ešte ďalej do bočných panelov pre mohutnejší, atletickejší vzhľad (iba hatchback).
- Nové kolesá s priemerom šesťnásť alebo sedemnásť palcov so stočenými lúčmi.
- Osem odtieňov laku karosérie vrátane úplne novej farby Autumn Bronze Mica.
- Dva karosárske varianty: športový päťdverový hatchback so strešným spojlerom, alebo atletický a elegantný štvordverový sedan.
- Vrcholný športový model Mazda3 MPS.

Interiér

- Nová čierna farba v spodnej časti stredovej konzoly a chrómované prstence rotačných ovládačov, ktoré uľahčujú vodičovi ich nájdenie periférnym zrakom.
- Nová biela grafika pre multi-informačný displej MID.
- Nové prístroje s trvale podsvieteným bielym písmom na sivom podklade pre lepšiu čitateľnosť počas slnečného dňa.

JAZDNÉ VLASTNOSTI

- Aplikovanie princípu *Toitsukan*: plynulé prechody medzi priečnymi i pozdĺžnymi silami, vznikajúcimi v reakcii na základné vodičské úkony (akcelerácia, zatáčanie, brzdenie) pre lineárnejší a konzistentnejší pocit z jazdy.
- Tuhšie kolesá pre lepšiu stabilitu v priamom smere.
- Zvýšenie tuhosti karosérie novou prednou výstuhou z pevnejšej ocele, vyšším počtom bodových zvarov a novou rozpernou tyčou.
- Optimalizované nastavenie tlmičov pruženia pre silnejší pocit stability pri jazde.
- Nové naladenie elektrohydraulického posilňovača riadenia pre lepšiu spätnú väzbu pri vyššej rýchlosti jazdy.
- Ešte nižší súčiniteľ aerodynamického odporu (Cd), iba 0,27 v prípade sedanu (doteraz 0,28) a 0,29 pri hatchbacku (doteraz 0,30) vďaka:
 - novému dizajnu predného nárazníka, ktorý účinnejšie usmerňuje prúd vzduchu
 - vyššej tuhosti deflektorov za prednými kolesami
 - novému plochému zakrytiu spodnej časti vozidla, ktoré má o 10 percent väčšiu plochu než doteraz a zlepšuje tak obtekanie vzduchu
- Nižšia hladina hluku a vibrácií vďaka spevneniu karosérie na kľúčových miestach a inštalácii novej akustickej izolácie v spodnej časti karosérie.
- Predná náprava typu MacPherson, zadná viacprvková [prevzaté z doterajšieho modelu].
- Chladené kotúčové brzdy vpredu, plné vzadu, □ 278 mm/265 mm (motory 1,6 l), 300 mm/280 mm (motory 2,0 l) a 320 mm/280 mm (MPS) [prevzaté z doterajšieho modelu].

MOTORY

- Nový predný nárazník znižuje aerodynamický odpor a oba nárazníky sú navyše ľahšie, čo spoločne vedie k zníženiu spotreby paliva i emisií CO₂.
- Paleta ponúkaných motorizácií sa rozrástla o kombináciu zážihovej jednotky MZR 1,6 l so štvorstupňovou samočinnou prevodovkou Activematic.

Vznetové motory

- Silný a úsporný agregát MZR-CD 2,2 l so šesťstupňovou priamo radenou prevodovkou je ponúkaný vo dvoch variantoch:
 - High Power: 136 kW/185 koní pri 3500 ot./min. a 400 Nm pri 1800 – 3000 ot./min., kombinovaná spotreba iba 5,4 l/100 km (zníženie o 3,6 %), emisie CO₂ 144 g/km (zníženie o 3,4 %).
 - Standard Power: 110 kW/150 k pri 3500 ot./min. a 360 Nm pri 1800 – 2600 ot./min., kombinovaná spotreba iba 5,2 l/100 km (zníženie o 3,7 %), emisie CO₂ 139 g/km (zníženie o 3,5 %).
- Motor MZ-CD 1,6 l vyvinie najvyšší výkon 85 kW/115 k a v širokom rozsahu 1750 až 2500 ot./min. poskytuje robustný krútiaci moment 270 Nm; jeho spotreba v kombinovanom cykle činí iba 4,3 l/100 km (o 2,3 % menej než doteraz) a emisie CO₂ poklesli o 1,7 % na 115 g/km.

Zážihové motory

- Výkonný, turbodúchadlom preplňovaný agregát MZR 2,3 l DISI (iba pre verziu Mazda3 MPS) so šesťstupňovou priamo radenou prevodovkou vyvinie najvyšší výkon 191 kW/260 k pri 5500 ot./min. a krútiaci moment 380 Nm pri 3000 ot./min. pri kombinovanej spotrebe 9,6 l/100 km a emisiách CO₂ 224 g/km. Mazda3 MPS vyvinie najvyššiu rýchlosť 250 km/h a z pokoja na 100 km/h dokáže akcelerovať za 6,1 s.
- Agregát MZR 2,0 DISI i-stop so šesťstupňovou prevodovkou vyvinie najvyšší výkon 110 kW/150 k pri 6200 ot./min. a najvyšší krútiaci moment 191 Nm pri 4500 ot./min. pri kombinovanej spotrebe 6,7 l/100 km (predtým 6,8) a emisiách CO₂ 157 g/km (predtým 159).
- Agregát MZR 2,0 l s päťstupňovou samočinnou prevodovkou vyvinie najvyšší výkon 110 kW/150 k pri 6500 ot./min. a najvyšší krútiaci moment 187 Nm pri 4000 ot./min. pri kombinovanej spotrebe 7,6 l/100 km a emisiách CO₂ 175 g/km.
- Agregát MZR 1,6 s päťstupňovou priamo radenou prevodovkou vyvinie najvyšší výkon 77 kW/105 k pri 6000 ot./min. a najvyšší krútiaci moment 145 Nm pri 4000 ot./min. pri kombinovanej spotrebe 6,4 l/100 km a emisiách CO₂ 147 g/km (predtým 149).
- Nová motorizácia MZR 1,6 l s karosériou sedan a štvorstupňovou samočinnou prevodovkou Activematic spotrebuje v kombinovanom cykle 7,4 l paliva na 100 km a produkuje 171 gramov CO₂ na kilometer jazdy; hatchback má spotrebu 7,6 l/100 km a emisie CO₂ 176 g/km. Prevodovka Activematic má popri plne samočinnom režime aj režim sekvenčného radenia a optimalizovaný kick-down na druhý až štvrtý rýchlostný stupeň.

VÝBAVA A BEZPEČNOSŤ

- Nový, cenovo dostupný integrovaný navigačný systém Mazda* s technológiou TomTom® ponúka štyri GB pamäte, výber z osemnástich jazykov, veľkú dotykovú obrazovku s uhlopriečkou 5,8 palca a bezdrôtové rozhranie Bluetooth® na telefonovanie a počúvanie hudby z mobilného telefónu.
- Nový indikátor najvhodnejšieho okamihu na zmenu rýchlostného stupňa (pre zážihové motory MZR 1,6 l a MZR 2,0 l DISI s priamo radenou prevodovkou a pre všetky vznetrové motory).
- Kožená rukoväť ručnej brzdy teraz v sériovej výbave všetkých verzií.
- Nová kožená hlavica radiacej páky (vyššie stupne výbavy a MPS).
- Sedadlá s koženým čalúnením a pamäťou na tri polohy plus ďalšie dve uložené vo vysielacom systéme bezdotykového odomykania a štartovania*.
- Prémiový audio systém Bose® s desiatimi reproduktormi, funkciou AudioPilot2® na potlačenie rušivých zvukov a surround systémom Centerpoint®*.
- Rozhranie Bluetooth® na bezdrôtové pripojenie mobilného telefónu alebo hudobného prehrávača.

Pasívna bezpečnosť [prevzaté z doterajšieho modelu]

- Čelné, bočné a okenné airbagy dodávané sériovo pre všetky modely na všetkých trhoch.
- Aktívne predné opierky hlavy na zmiernenie rizika poranenia krčnej chrbtice pri náraze zozadu.
- Dvojité predpínače bezpečnostných pásov s regresívnymi obmedzovačmi ťahu.
- Deformovateľná pedálová skupina, deformovateľné panely podlahy v oblasti chodidiel, bezpečnostný stĺpik riadenia.
- Mäkké absorpčné rebrá vo všetkých rohoch priestoru pre cestujúcich.
- Uchytenie kapoty motorového priestoru, blatníkov a nárazníkov optimalizované z hľadiska ochrany chodcov.
- Vysoko pevná karoséria s vyspelým systémom rozvádzania a pohlcovania energie nárazu.

Aktívna bezpečnosť [prevzaté z doterajšieho modelu]

- ABS, EBD, DSC, TCS a BA v sériovej výbave.
- Systém monitorovania mŕtvych uhlov*
- Zadné parkovacie senzory*.
- Dvojité výbojkové predné svetlomety s adaptívnym natáčacím systémom*.
- Systém signalizácie prudkého brzdzenia (ESS) v sériovej výbave.

* V závislosti od trhu a stupňa výbavy

Technické údaje – Mazda3 Facelift 2011

Rozmery

		Mazda3 Sedan	Mazda3 Hatchback	Mazda3 MPS
Karoséria		samonosná	samonosná	samonosná
Počet dverí		4	4 + výklopné zadné dvere	4 + výklopné zadné dvere
Počet sedadiel		5	5	5
Súčiniteľ odporu	Cd	0,27	0,29	0,32
Čelná plocha	m ²	2 217	2 217	2 217
Rozmery				
Vonkajšie				
Celková dĺžka	mm	4 580	4 460	4 505
Celková šírka	mm	1 755	1 755	1 770
Celková šírka vrátane spätných zrkadiel	mm	2 002	2 002	2 010
Celková výška (nezaťaženého vozidla)	mm	1 470	1 470	1 460
Rázvor náprav	mm	2 640	2 640	2 640
Rozchod kolies vpredu, s kolesami 15 + 16"/17"	mm	1 535/1 530	1 535/1 530	1 535 (18" kolesá)
Rozchod kolies vzadu, s kolesami 15 + 16"/17"	mm	1 520/1 515	1 520/1 515	1 520 (18" kolesá)
Svetlá výška 2.2DE/ostatné motorizácie	mm	- /155	150/155	-/145
Vnútorne				
Priestor pre hlavu vpredu bez strešného okna	mm	987	987	987
Priestor pre hlavu vzadu bez strešného okna	mm	953	964	964
Šírka interiéru v úrovni ramien vpredu	mm	1 395	1 395	1 395
Šírka interiéru v úrovni ramien vzadu	mm	1 371	1 371	1 371
Šírka interiéru v úrovni bokov vpredu	mm	1 364	1 364	1 364
Šírka interiéru v úrovni bokov vzadu	mm	1 326	1 326	1 326
Priestor pre nohy vpredu	mm	1 068	1 068	1 068
Priestor pre nohy vzadu	mm	919	919	919
Batožinový priestor				
Objem v základnej konfigurácii	l	430	340*	300
Objem po sklopení druhého radu po strop)	l	---	1 360	1 360
Dĺžka ložnej plochy po druhý rad	mm	1 027	880*	856
Dĺžka ložnej plochy po prvý rad	mm	1 580	1 473	1 473
Šírka medzi podbehmi	mm	1 058	1 050	1 050
Maximálna šírka batožinového priestoru	mm	1 244	1 167	1 167
Výška batož. priestoru	mm	559	808*	722
Šírka nakladacieho otvoru	mm	938	944	944

* Bez audio systému Bose®

Motory a podvozok – zážihové motorizácie

		MZR 1.6	MZR 2.0	MZR 2.0 DISI i-stop	MZR 2.3 DISI
Konštrukcia		radový štvorvalec DOHC, 8 ventilov	radový štvorvalec DOHC, 16 ventilov	preplňovaný radový štvorvalec DOHC, 16 ventilov	preplňovaný radový štvorvalec DOHC, 16 ventilov
Zdvihový objem valcov	cm ³	1 598	1 999	1 999	2 261
Vŕtanie x zdvih	mm	78,0 x 83,6	87,5 x 83,1	87,5 x 83,1	87,5 x 94,0
Počet ventilov na valec		4 na valec	4 na valec	4 na valec	4 na valec
Pohon vačkových hriadeľov		reťazou	reťazou	reťazou	reťazou
Príprava zmesi		elektronicky riadené vstrekovanie	elektronicky riadené vstrekovanie	elektronicky riadené vstrekovanie	elektronicky riadené vstrekovanie
Kompresný pomer		10,0 : 1	10,0 : 1	11,2 : 1	9,5 : 1
Systém regulácie škodlivín		elektronicky riadený s katalyzátorom	elektronicky riadený s katalyzátorom	elektronicky riadený s katalyzátorom	elektronicky riadený s katalyzátorom
Najvyšší výkon	kW	77 pri 6 000	110 pri 6 500	110 pri 6 200	191 pri 5 500
	k	105 pri 6 000	150 pri 6 500	150 pri 6 200	260 pri 5 500
Najvyšší krútiaci moment	Nm	145 pri 4 000	187 pri 4 000	191 pri 4 500	380 pri 3 000
Palivo		bezolovnatý benzín, o. č. 95	bezolovnatý benzín, o. č. 95	bezolovnatý benzín, o. č. 95	bezolovnatý benzín, o. č. 98
Objem palivovej nádrže	l	55	55	55	60
Objem olejovej náplne	l	3,9	4,3	4,3	5,7
Akumulátor		50D20L/12 V	50D20L/ 12V	46B24LS +26B17L/12V	55D23L/12V (s výnimkou Ruska) 80D26L/12V (v Rusku)
Prevodovka		5-st. manuálna/4- stupňová aut.	5-stupňová automatická	6-stupňová manuálna	6-stupňová manuálna
Poháňané kolesá		predné	predné	predné	predné
Prevody					
1.		3,416/2,816	3,620	3,454	3,214
2.		1,842/1,497	1,925	1,842	1,913
3.		1,290/1,000	1,285	1,310	1,366
4.		0,972/0,725	0,933	0,970	1,025
5.		0,775/--	0,692	0,795	0,948
6.				0,680	0,790
Spätný chod		3,214/2,648	3,405	3,198	3,456
Stály prevod		4,105/4,416	3,863	4,105	1. až 4. = 4,187 5. až 6. = 3,526
Podvozok					
Zavesenie vpredu		MacPherson	MacPherson	MacPherson	MacPherson
Zavesenie vzadu		viacprvkové	viacprvkové	viacprvkové	viacprvkové
Priemer stabilizátora (vpredu/vzadu)	mm	21/20	21/20	21/20 (16") 22/21 (17")	26/25
Kolesá 15"		15X6.0J			
16"		16X6.5J	16X6.5J	16X6.5J	
17"		17X7.0J	17X7.0J	17X7.0J	
18"					18X7.5J
Pneumatiky 15"		195/65R15			
16"		205/55R16	205/55R16	205/55R16	
17"		205/50R17	205/50R17	205/50R17	
18"					225/40R18
Riadenie					
Konštrukcia		hrebeňové	hrebeňové	hrebeňové	hrebeňové
Posilňovač		elektrohydraulický	elektrohydraulický	elektrohydraulický	elektrohydraulický
Počet otáčok volantu medzi krajnými polohami		2,94	2,94	2,94	2,7
Stopový priemer otáčania	m	10,4	10,4	10,4	11,0
Obrysový priemer otáčania	m	10,9	10,9	10,9	11,9
Brzdy					

Konštrukcia vpredu		chlad. kotúčové	chlad. kotúčové	chlad. kotúčové	chlad. kotúčové
Konštrukcia vzadu		plné kotúčové	plné kotúčové	plné kotúčové	plné kotúčové
Priemer vpredu	mm	278	300	300	320
Priemer vzadu	mm	265	280	280	280
Priemer posilňovača	palce	10	10	10	8 + 9
Intervaly údržby		20 000 km alebo jeden rok	20 000 km alebo jeden rok	20 000 km alebo jeden rok	20 000 km alebo jeden rok

Motory a podvozok – vznetové motorizácie

		MZ-CD 1.6	MZR-CD 2.2 Standard Power	MZR-CD 2.2 High Power
Konštrukcia		preplňovaný radový štvorvalec SOHC, 8 ventilov	preplňovaný radový štvorvalec DOHC, 16 ventilov	preplňovaný radový štvorvalec DOHC, 16 ventilov
Zdvihový objem valcov	cm ³	1 560	2 184	2 184
Vŕtanie x zdvih	mm	75,0 x 88,3	86,0 x 94,0	86,0 x 94,0
Počet ventilov na valec		4 na valec	4 na valec	4 na valec
Pohon vačkových hriadeľov		remeňom a reťazou	reťazou	reťazou
Príprava zmesi		elektronicky riadené priame vstrekovanie common-rail	elektronicky riadené priame vstrekovanie common-rail	elektronicky riadené priame vstrekovanie common-rail
Kompresný pomer		16,0 : 1	16,3 : 1	16,3 : 1
Systém regulácie škodlivín		elektronicky riadený s katalyzátorom a filtrom pevných častíc	elektronicky riadený s katalyzátorom a filtrom pevných častíc	elektronicky riadený s katalyzátorom a filtrom pevných častíc
Najvyšší výkon	kW k	85 pri 3 600 115 pri 3 600	110 pri 3 500 150 pri 3 500	136 pri 3 500 185 pri 3 500
Najvyšší krútiaci moment	Nm	270 pri 1 750 – 2 500	360 pri 1 800 – 2 600	400 pri 1 800 – 3 000
Palivo		motorová nafta	motorová nafta	motorová nafta
Objem palivovej nádrže	l	55	55	55
Objem olejovej náplne	l	3,9	4,7	4,7
Akumulátor		75D23L/ 12V	80D26L/ 12V	80D26L/ 12V
Prevodovka				
Poháňané kolesá		predné	predné	Predné
Prevody		6-stupňová manuálna	6-stupňová manuálna	6-stupňová manuálna
1.		3,727	3,538	3,538
2.		2,048	1,913	1,913
3.		1,258	1,218	1,290
4.		0,919	0,880	0,926
5.		0,738	0,809	0,853
6.		0,622	0,711	0,711
Spätný chod		3,818	3,831	3,831
Stály prevod		3,611	1. až 4. = 3,421 5. až 6. = 2,954	1. až 4. = 3,611 5. až 6. = 3,095
Podvozok				
Zavesenie vpredu		MacPherson	MacPherson	MacPherson
Zavesenie vzadu		viacprvkové	viacprvkové	viacprvkové
Priemer stabilizátora (vpredu/vzadu)	mm	21/20	22/ 21	22/21
Kolesá 15"		15 X 6.0 J	---	---
16"		16 X 6 ½ J	16 X 6 ½ J	16 X 6 ½ J
17"		17 X 7.0 J	17 X 7.0 J	17 X 7.0 J
18"				
Pneumatiky 15"		195/65 R15	---	---
16"		205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
17"		205/50 R17	205/50 R17	205/50 R17
18"				
Riadenie				
Konštrukcia		hrebeňové	hrebeňové	hrebeňové
Posilňovač		elektrohydraulický	elektrohydraulický	elektrohydraulický
Počet otáčok volantu medzi krajnými polohami		2,94	2,94	2,94
Stopový priemer otáčania	m	10,4	10,4	10,4
Obrysový priemer otáčania	m	10,9	10,9	10,9
Brzdy				
Konštrukcia vpredu		chlad. kotúčové	chlad. kotúčové	chlad. kotúčové
Konštrukcia vzadu		plné kotúčové	plné kotúčové	plné kotúčové

Priemer vpredu	mm	278	300	300
Priemer vzadu	mm	265	280	280
Priemer posilňovača	palce	10	10	10
Intervaly údržby		20 000 km alebo jeden rok	20 000 km alebo jeden rok	20 000 km alebo jeden rok

Mazda3 Sedan – zážihové motorizácie

Jazdné výkony a hmotnosti

Motorizácia		MZR 1.6	MZR 2.0	MZR 2.0 DISI i-stop
Prevodovka		5-st. man./4-st. autom.	5-stupňová automatická	6-stupňová manuálna
Jazdné výkony				
Najvyššia rýchlosť	km/h	185/177	210	212
Akcelerácia 0 – 100 km/h*	s	12,2/13,1	10,6	10,4
Spotreba paliva**				
Mesto	l/100 km	8,4/9,9	10,6	9,1
Mimo mesta	l/100 km	5,2/6,0	5,8	5,3
Kombinovaná	l/100 km	6,4/7,4	7,6	6,7
Emisie CO ₂ (kombinované)	g/km	147/171	175	157
Emisná trieda		Euro V	Euro V	Euro V
Hmotnosti				
Min. pohotovostná hmotnosť (bez vodiča)	kg	1185/1195	1265	1265
Min. prevádzková hmotnosť***	kg	1260/1270	1340	1340
Max. prípustná hmotnosť	kg	1 745/1 770	1 820	1 820
Max. zaťaženie prednej nápravy	kg	920/945	995	990
Max. zaťaženie zadnej nápravy	kg	905/900	900	905
Max. prípustná hmotnosť nebrzdeného prívesu	kg	550/550	550	550
Max. prípustná hmotnosť brzdeného prívesu (12% stúpanie)	kg	930/550	1 300	1 000
Max. zaťaženie strechy	kg	75	75	75

* Hodnota nameraná Mazdou

** Podľa normy 80/1268/EEC v aktuálnom znení

*** Podľa normy 92/21/EEC v aktuálnom znení (vrátane vodiča s hmotnosťou 75 kg)

Mazda3 Sedan – vznetové motorizácie

Jazdné výkony a hmotnosti

Motorizácia	MZ-CD 1.6	
Prevodovka	6-stupňová manuálna	
Jazdné výkony		
Najvyššia rýchlosť	km/h	188
Akcelerácia 0 – 100 km/h*	s	12,0
Spotreba paliva**		
Mesto	l/100 km	5,2
Mimo mesta	l/100 km	3,8
Kombinovaná	l/100 km	4,3
Emisie CO ₂ (kombinované)	g/km	115
Emisná trieda	Euro V	
Hmotnosti		
Min. pohotovostná hmotnosť (bez vodiča)	kg	1 240
Min. prevádzková hmotnosť***	kg	1 315
Max. prípustná hmotnosť	kg	1 815
Max. zaťaženie prednej nápravy	kg	995
Max. zaťaženie zadnej nápravy	kg	900
Max. prípustná hmotnosť nebrzdeného prívesu	kg	600
Max. prípustná hmotnosť brzdeného prívesu (12% stúpanie)	kg	1 300
Max. zaťaženie strechy	kg	75

* Hodnota nameraná Mazdou

** Podľa normy 80/1268/EEC v aktuálnom znení

*** Podľa normy 92/21/EEC v aktuálnom znení (vrátane vodiča s hmotnosťou 75 kg)

Mazda3 Hatchback – zážihové motorizácie

Jazdné výkony a hmotnosti

Motorizácia		MZR 1.6	MZR 2.0	MZR 2.0 DISI i-stop
Prevodovka		5-st. manuálna /4-st. autom.	5-stupňová automatická	6-stupňová manuálna
Jazdné výkony				
Najvyššia rýchlosť	km/h	181/173	205	206
Akcelerácia 0 – 100 km/h*	s	12,2/13,1	10,6	10,4
Spotreba paliva**				
Mesto	l/100 km	8,4/10,2	10,6	9,1
Mimo mesta	l/100 km	5,2/6,1	5,8	5,3
Kombinovaná	l/100 km	6,4/7,6	7,6	6,7
Emisie CO ₂ (kombinované)	g/km	147/176	175	157
Emisná trieda		Euro V	Euro V	Euro V
Hmotnosti				
Min. pohotovostná hmotnosť (bez vodiča)	kg	1195/1225	1285	1280
Min. prevádzková hmotnosť***	kg	1270/1300	1360	1355
Max. prípustná hmotnosť	kg	1 770/1 790	1 835	1 835
Max. zaťaženie prednej nápravy	kg	925/950	1 000	1 000
Max. zaťaženie zadnej nápravy	kg	920/915	910	910
Max. prípustná hmotnosť nebrzdeného prívesu	kg	550/550	550	550
Max. prípustná hmotnosť brzdeného prívesu (12% stúpanie)	kg	930/550	1 300	1 000
Max. zaťaženie strechy	kg	75	75	75

* Hodnota nameraná Mazdou

** Podľa normy 80/1268/EEC v aktuálnom znení

*** Podľa normy 92/21/EEC v aktuálnom znení (vrátane vodiča s hmotnosťou 75 kg)

Mazda3 Hatchback – vznetové motorizácie

Jazdné výkony a hmotnosti

Motorizácia		MZ-CD 1.6	MZR-CD 2.2 Standard Power	MZR-CD 2.2 High Power
Prevodovka		6-stupňová manuálna	6-stupňová manuálna	6-stupňová manuálna
Jazdné výkony				
Najvyššia rýchlosť	km/h	186	205	213
Akcelerácia 0 – 100 km/h*	s	12,0	9,2	8,2
Spotreba paliva**				
Mesto	l/100 km	5,2	6,6	6,9
Mimo mesta	l/100 km	3,8	4,4	4,5
Kombinovaná	l/100 km	4,3	5,2	5,4
Emisie CO ₂ (kombinované)	g/km	115	139	144
Emisná trieda		Euro V	Euro V	Euro V
Hmotnosti				
Min. pohotovostná hmotnosť (bez vodiča)	kg	1255	1390	1390
Min. prevádzková hmotnosť***	kg	1330	1465	1465
Max. prípustná hmotnosť	kg	1 830	1 965	1 965
Max. zaťaženie prednej nápravy	kg	1 005	1 135	1 135
Max. zaťaženie zadnej nápravy	kg	910	915	915
Max. prípustná hmotnosť nebrzdeného prívesu	kg	600	600	600
Max. prípustná hmotnosť brzdeného prívesu (12% stúpanie)	kg	1 300	1 500	1 500
Max. zaťaženie strechy	kg	75	75	75

* Hodnota nameraná Mazdou

** Podľa normy 80/1268/EEC v aktuálnom znení

*** Podľa normy 92/21/EEC v aktuálnom znení (vrátane vodiča s hmotnosťou 75 kg)

Mazda3 MPS Facelift 2011

Jazdné výkony a hmotnosti

Motorizácia		MZR 2.3 DISI
Prevodovka		6stupňová manuálna
Jazdné výkony		
Najvyššia rýchlosť	km/h	250
Akcelerácia 0 – 100 km/h*	s	6,1
Spotreba paliva**		
Mesto	l/100 km	13,2
Mimo mesta	l/100 km	7,5
Kombinovaná	l/100 km	9,6
Emisie CO2 (kombinované)	g/km	224
Emisná trieda		Euro V
Hmotnosti		
Min. pohotovostná hmotnosť (bez vodiča)	kg	1395
Min. prevádzková hmotnosť***	kg	1470
Max. prípustná hmotnosť	kg	1 925
Max. zaťaženie prednej nápravy	kg	1 075
Max. zaťaženie zadnej nápravy	kg	925
Max. prípustná hmotnosť nebrzdeného prívesu	kg	550
Max. prípustná hmotnosť brzdeného prívesu (12% stúpanie)	kg	1 300
Max. zaťaženie strechy	kg	75

* Hodnota nameraná Mazdou

** Podľa normy 80/1268/EEC v aktuálnom znení

*** Podľa normy 92/21/EEC v aktuálnom znení (vrátane vodiča s hmotnosťou 75 kg)

4. Mazda Motor Corporation

Informácie o spoločnosti

Fiškálny rok skončený k 31. marcu 2011

Sídlo:	3-1 Šinči, Fuču-čo, Aki-gun, Hirošima 730-8670, Japonsko
Založenie firmy:	V roku 1920 vznikla v Hirošime spoločnosť Toyo Cork Kogyo; prvé (trojkolesové) vozidlo Mazda bolo vyrobené v roku 1931; v roku 1984 sa spoločnosť premenovala na Mazda Motor Corporation
Predseda predstavenstva, prezident a generálny riaditeľ:	Takaši Jamanuči
Kapitál:	186 499 mil. JPN ¥ (k 31. marcu 2011)
Kótovaná na:	Tokijská burza cenných papierov
Počet zamestnancov:	38 117
Výrobné závody/ročná kapacita/výrobný program:	<ul style="list-style-type: none">• Hirošima & Hofu, Japonsko / 996 000 vozidiel / osobné a úžitkové automobily• Udžina, Japonsko / 514 800 vozidiel / osobné a úžitkové automobily• Hofu, Japonsko, 481 200 vozidiel / osobné automobily (vozidlá značky Mazda sa montujú v celkovo 15 výrobných závodoch v 11 krajinách sveta)
Strediská výskumu a vývoja:	<ul style="list-style-type: none">• Hirošima, Japonsko• Jokohama, Japonsko• Irvine, Kalifornia, USA• Flat Rock, Michigan, USA• Oberursel, Nemecko• Šanghaj, Čína

Ročný objem výroby*:	867 000 vozidiel (Japonsko)
Ročný predaj*:	približne 1 273 000 vozidiel (206 000 Japonsko/1 067 000 exportné trhy)
Tržby*:	JPN ¥ 2 325 689 000 000
Prevádzkový zisk*:	JPN ¥ 23 835 000 000 –
Čistý zisk (strata)*:	(JPN ¥ 60 042 000 000 –)
Globálna pôsobnosť:	vývoz do približne 130 krajín či regiónov celého sveta
Európska centrála: Mazda Motor Europe GmbH Hitdorfer Str. 73 51371 Leverkusen, Nemecko	Americká centrála: Mazda Motor of America Inc. (Mazda North American Operations) 7755 Irvine Centre Drive Irvine, CA 92618-2922, USA

* Fiškálny rok, apríl '10 – marec '11. Pokiaľ nie je uvedené inak, údaje sa vzťahujú na kalendárny rok.

* Fiškálny rok, apríl '10 – marec '11. Pokiaľ nie je uvedené inak, údaje sa vzťahujú na kalendárny rok.