



## Mazda3 'Facelift' 2012

Zoom-Zoom

**Mazda Motor de Portugal, Lda**

Av. José Malhoa nº 16 - Piso 3, Fracção B2 | 1070-159 Lisboa

Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71

[sferro@mazdaeur.com](mailto:sferro@mazdaeur.com) | [www.mazda-press.pt](http://www.mazda-press.pt) [www.mazda-press.com](http://www.mazda-press.com) | [www.mazda.pt](http://www.mazda.pt)

## Índice de Conteúdos\*

---

<b>1. Mazda 3 'Facelift' 2012</b>	<b>Em Resumo</b>	<b>pág. 3</b>
<b>2. Introdução</b>	<b>Um Compacto Desportivo Evoluído</b>	<b>pág. 9</b>
<b>3. Design Refinado</b>	<b>Ainda Mais Agressivo e Fácil de Utilizar</b>	<b>pág. 11</b>
<b>4. Dinâmica de Condução</b>	<b>Conforto e Maneabilidade Optimizadas</b>	<b>pág. 14</b>
<b>5. Mecânica</b>	<b>Menores Consumos e Emissões</b>	<b>pág. 17</b>
<b>6. Equipamento &amp; Segurança</b>	<b>Aprecie a Viagem a Bordo</b>	<b>pág. 21</b>
<b>7. A Técnica em Detalhe</b>	<b>Especificações (inclui gama para Portugal)</b>	<b>pág. 26</b>

---

\* Esta informação à imprensa sumariza as especificações para Portugal.

# 1. Mazda 3 'Facelift' 2012

## Em Resumo

### Refinamento do Design

#### Exterior

- Novo design do pára-choques frontal para um maior apelo emocional e eficiência aerodinâmica.
- Novo pára-choques traseiro idêntico para todos os níveis de equipamento (excepto sedan).
- Reflectores das luzes traseiras colocados nos extremos dos painéis laterais para um visual mais forte e atlético (apenas 'hatchback').
- Novas jantes de 16 e 17 polegadas com design 'curvo' para uma silhueta mais dinâmica
- 8 cores exteriores, incluindo o novo tom Bronze
- Duas carroçarias: um 'hatchback' desportivo de cinco portas, com 'spoiler' traseiro no tejadilho, e uma atlética e elegante sedan de quatro portas

#### Interior

- Nova cor preta para a consola central inferior e anéis cromados brilhantes nos comandos para um mais rápido reconhecimento durante a condução
- Novo grafismo em branco para o 'display' multi-informativo (MID)
- Nova numeração branca sobre um fundo cinza, com iluminação contínua, no conta-quilómetros para facilitar a leitura durante o dia

## Dinâmica de Condução

- Aplicação do *Toitsukan*: transições suaves entre as forças G de aceleração, laterais e de desaceleração como resposta a aspectos fundamentais da condução, das curvas e paragens, para uma sensação de condução mais linear e consistente
- Rodado mais duro para uma melhor estabilidade em linha recta
- Estrutura sob a carroçaria mais rígida graças a novos reforços no travessão cruzado dianteiro, feita de aço mais resistente e com soldas mais localizadas, e barra única.
- Rigidez do deflector dos pneus dianteiros aumentada em 50% para uma estabilidade de condução ainda mais reforçada.
- Aumento da sensação de estabilidade em viagem através da optimização do amortecimento
- As novas características no fluxo da bomba do EHPAS proporcionam uma melhor resposta da direcção, permitindo sentir a estrada em média ou alta velocidade.
- Melhor coeficiente aerodinâmico (Cx) de apenas 0,27 para o sedan (antes de 0,28) e de 0,29 para o 'hatchback' (antes de 0,30) obtidos por:
  - Novo design pára-choques dianteiro que dinamiza e orienta o fluxo de ar de forma mais eficiente
  - Aumento da rigidez dos deflectores dos pneus dianteiros que ajudam a evitar a deformação
  - Novo piso plano, 10% maior, permitindo uma melhoria do fluxo de ar
- NVH melhorado com a adopção de uma estrutura B mais grossa e com mais pontos de soldadura, e aumento do isolamento de ruído de rolamento, criando um habitáculo mais silencioso.
- Estrutura da suspensão da frente do tipo MacPherson, e solução multi-link na suspensão traseira [da actual geração]
- Travões da frente de discos ventilados e atrás de disco sólidos, com medidas de 278 mm/265 mm (modelos com motor 1.6).

## Mecânica

- O motor MZ-CD 1.6 turbodiesel produz 85 kW/115 cv de potência máxima e uns robustos 270 Nm de binário entre as 1.750 e as 2.500 rpm; a versão 'hatchback' com caixa manual de 6 velocidades utiliza apenas 4,3 litros de combustível por 100 km em circuito combinado (menos 2,3% do que até aqui) e produz uns baixos 115 g/km de CO<sub>2</sub> (menos 1,7%).
- Motor MZR de 1,6 litros a gasolina, naturalmente aspirado com transmissão manual de cinco velocidades; produz 77 kW/105 CV às 6.000 rpm e 145 Nm de binário máximo às 4.000 rpm; consome 6,4 l/100 km e produz 147 g/km de CO<sub>2</sub> (contra as anteriores 149 g/km)

## Equipamento & Segurança

- Indicador de troca de mudanças para uma optimização da condução e para uma maior eficiência de combustível Travão de mão com novo padrão de couro no punho para todas as versões
- Nova alavanca de mudanças toda em couro Sistema de mãos-livres Bluetooth® para telemóveis leitores de música [da actual geração]

## Segurança Passiva [da actual geração]

- Airbags frontais, laterais e de cortina de série em todos os mercados
- Sistemas dianteiros activos para a protecção da cabeça, que ajudam na protecção do pescoço do efeito 'chicote'
- Duplo pré-tensor dos cintos de segurança com limitador de esforço e retracção (LLR)
- Pedal de travão retráctil, almofadas abaixo da área do calcanhar, coluna de direcção com absorção de energia
- Barras de absorção de energia a cada canto do habitáculo
- Suportes e fixações do capot, pára-choques e vigas optimizado para uma boa protecção dos peões
- Sistema de Absorção e Distribuição da Energia de Impacto da Mazda garante uma elevada rigidez e protecção



### **Segurança Activa [da actual geração]**

- ABS, EBD, DSC, assistência à travagem e sistema de controlo de tracção (TCS) de série
- Sinal de travagem de emergência (ESS), que adverte os veículos que circulam atrás de uma manobra de travagem repentina, activando imediata e automaticamente as luzes de emergência, de série
- Sistema de monitorização da traseira do veículo \*
- Sensor de estacionamento \*
- Faróis bi-xenon com sistema adaptativo de iluminação frontal \*

---

\* Dependendo do nível de equipamento.

**Mazda Motor de Portugal, Lda**

Av. José Malhoa nº 16 - Piso 3, Fracção B2 | 1070-159 Lisboa  
Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71  
[sferro@mazdaeur.com](mailto:sferro@mazdaeur.com) | [www.mazda-press.pt](http://www.mazda-press.pt) [www.mazda-press.com](http://www.mazda-press.com) |  
[www.mazda.pt](http://www.mazda.pt)

## 2. Introdução

### Um Compacto Desportivo Evoluído

Quando, em 2003, foi lançada a primeira geração do Mazda3, tratou-se de algo mais do que uma simples continuidade da longa história da Mazda em termos de automóveis compactos, foi como que uma revelação. O novo compacto parecia mais desportivo que a maioria dos automóveis compactos da época e era emocionante de conduzir. As pessoas reconheceram isso mesmo e o Mazda3 rapidamente liderou o renascimento da marca Mazda em todo o Mundo, atingindo a marca de um milhão de unidades produzidas mais rapidamente do que qualquer outro modelo Mazda o havia conseguido antes. Em 2008 surgiu a segunda geração, actualmente em comercialização, com uma secção frontal agressiva em termos de design.

O modelo permanece como o automóvel mais popular da companhia, com mais de 2,7 milhões de unidades vendidas a nível global. A Europa é o segundo maior mercado do Mazda3, com vendas totais que ascendem a 613.000 unidades, sendo que cerca de 100.000 delas são do modelo actual, num volume alcançado em menos de dois anos. Com quase 60 mil unidades vendidas em 2010, o Mazda3 é o veículo mais vendido da Mazda na Europa. O Mazda3 acumulou 125 prémios globais desde que originalmente foi lançado, incluindo vários galardões de 'Car of the Year'. A primeira geração, conquistou 99 desses prémios ao longo de um período de cinco anos, enquanto o modelo actual já levou para casa um total de 26 prémios.

*"Para o Mazda3 'facelift' definimos um elevado nível de conforto que permitisse ao condutor e passageiros desfrutar do passeio em diversas condições de condução. Também pretendíamos que o modelo fosse divertido de conduzir, que tivesse uma maneabilidade precisa. Especificamente, concentrámo-nos em refinar as sensações obtidas ao volante, experimentando diferentes movimentos – de condução, de viragem, de travagem – em conjunto. Chamamos a isso Toitsukan, algo que se traduz numa sensação de condução consistente e linear. Graças ao seu*

*comportamento mais linear, bem como às melhorias já de si impressionantes em termos de estabilidade a alta velocidade, o Mazda3 'facelift' é mais agradável do que nunca numa utilização diária."*

**Kenichiro Saruwatari, Director do Programa Mazda3**

A segunda geração do actual Mazda3 construiu uma forte reputação como um dos automóveis compactos mais desportivos na Europa. Está disponível em dois tipos de carroçaria, cada um deles com uma personalidade própria e distinta: a elegância suave e desportiva do sedan de quatro portas, e a força musculada do 'hatchback' de cinco portas. Para gostos ainda mais desportivos existe o Mazda3 MPS, um dos mais poderosos compactos de tracção dianteira do planeta (variante não disponível em Portugal). Além deste forte apelo emocional, a tecnologia de ponta e uma longa lista de equipamento tornam o Mazda3 frugal, divertido e fácil de utilizar. A gama europeia conta com uma gama de motores com cinco blocos a gasolina (incluindo dois motores DISI de injeção directa), três motores diesel commonrail, transmissões manuais de cinco e seis velocidades, ou automáticas de quatro e cinco relações. Uma longa lista de equipamento de série e em opção – como o sistema áudio 'premium' BOSE® 'stereo' com dez altifalantes e ligações MP3 via Bluetooth® – torna agradável qualquer passeio. Os sensores de estacionamento tornam essa operação mais fácil em cidade, faróis de xénon adaptativos à frente, monitorização da pressão dos pneus, sistema RVM, de monitorização de veículos na traseira do veículo (de acordo com o nível de equipamento ou em opção) e ESS (sinal de paragem de emergência), em conjunto com airbags laterais e de cortina de serie nos bancos da frente permitem níveis de segurança superiores a bordo.

## 3. Design Refinado

### Ainda Mais Desportivo e Fácil de Utilizar

Quando se fala em atracção que faz virar a cabeça à sua passagem, a gama Mazda3 apresenta-se como sendo uma das propostas mais atraentes do mercado, seja no formato do 'hatchback' compacto e agressivo, como no sedan desportiva e elegante. Isto foi confirmado há menos de dois anos, quando uma pesquisa de 200.000 leitores da revista AutoBild de toda a Europa elegeu o Mazda3 como o compacto mais bonito da Europa. Para a versão 'facelift', designers focaram-se em actualizações que dessem continuidade ao apelo emocional do modelo. Redesenharam a secção frontal, tornando-a mais agressivo e aerodinâmica, e reduziram a espessura do pára-choques traseiro. Essas mudanças dão uma aparência exterior bem tonificada e musculada, realçando a sólida qualidade de construção do modelo. Este foco foi igualmente transportado para o interior, com recurso a novos materiais e cores que melhoram a sensação de qualidade, enquanto a ergonomia foi otimizada para facilitar a utilização do Mazda3 'facelift'.

#### EXTERIOR

##### Secção frontal – A Evolução do Estilo Dinâmico do Mazda3

O actual Mazda3 passou a contar com uma nova secção frontal que lhe deu uma imagem única em termos desportivos, imediatamente reconhecível como Zoom-Zoom. Tal processo teve agora continuidade no Mazda3 'facelift'. A frente agradável e desportiva, com a grande grelha de cinco pontas em destaque, é actualizada de modo a criar uma impressão mais rica e elegante. Os extremos do pára-choques dianteiro agora têm uma maior abrangência em torno das entradas de ar, contando com novos faróis de nevoeiro embutidos nas secções inferiores e um lábio inferior frontal que se projecta para fora ainda mais do que até aqui. Estas mudanças não só dão ao Mazda3 'facelift' uma aparência mais agressiva e emocionalmente atraente, como também funcionam na melhoria do desempenho aerodinâmico.

### **Design da Secção Traseira do 'Hatchback' – Menos Significa Mais**

Também foram implementadas alterações na parte de trás do Mazda3 'facelift', nomeadamente na versão de cinco portas. O pára-choques traseiro não é tão grosso quanto antes (ele projecta-se 30 milímetros menos do que o 'hatchback' da geração anterior com o equipamento Sport) e os reflectores surgem colocados mais perto de painéis laterais. Como resultado, o 'facelift' da carroçaria 'hatchback' parece ainda mais ampla e sólida em termos de construção quando vista de traseira. O pára-choques traseiro encurtado facilita as operações de carga e descarga do compartimento de bagagem desta versão 'hatchback', e o comprimento total do modelo viu-se reduzido em 30 mm.

### **Jantes com Novo Design e Novas Cores**

A silhueta desportiva do Mazda3 recebe jantes de 16 e 17 polegadas com novo design, com maior número de raios agora ligeiramente torcidos para trás para dar uma aparência dinâmica e mais leve, mesmo quando o modelo está parado. Os clientes podem optar entre oito cores exteriores: o novo tom Bronze, que se junta aos existentes Azul, Vermelho, Branco Pérola, Branco, Cinza Alumínio, Cinza Grafite e Preto.

## **INTERIOR**

### **Habitáculo – Mais Fácil de Utilizar**

A combinação criteriosa entre design e funcionalidade tem continuidade no interior do Mazda3 'facelift', com actualizações que pretenderam criar um interior mais elegante, mas também mais funcional e fácil de utilizar. O actual Mazda3 já oferece um habitáculo com uma ergonomia superior, com um painel de instrumentos desportivo e orientado para o condutor desportivo, enorme visibilidade para a estrada, coluna de direcção telescópica ajustável de altura, bancos com ajuste em altura e em longitude, e uma manete das mudanças colocada em posição elevada e integrada numa consola central, que permite a fácil utilização do comando da caixa apenas com um movimento do pulso.

Deixando-a inalterada, os designers focaram a sua atenção na diminuição da quantidade de movimento de olhos necessária para utilizar os sistemas de bordo do carro quando atrás do volante.

Para o tornar perceptível, substituiu os anteriores acabamentos prateados na secção inferior da consola central por outros de cor preta, e recorreu outros detalhes prateados polidos e acetinados para os comandos mais utilizados pelo condutor, tornando-se, assim, mais fáceis de ver.

Substituíram também os grafismos vermelhos do 'display' multi-informações do actual modelo e LCD (debaixo do painel de instrumentos) para um branco fresco, de mais fácil leitura. O 'cluster' que alberga os manómetros foi também otimizado neste 'facelift' para melhorar a leitura por parte do condutor, nomeadamente durante o dia. A anterior iluminação tipo 'blackout' anterior é substituída por gráficos continuamente acesos em branco. Estes gráficos são colocados sobre um fundo em cinza (no nível de entrada e nas versões mais equipadas).

### **Cores e Materiais**

O renovado interior integra, entre outros, o acabamento em couro da pega do travão de estacionamento em todos os derivativos. Os designers introduziram novos padrões de tecido nas secções centrais dos bancos, de maior qualidade. As versões de entrada contam com uma secção central com tecido preto ou bege, com um padrão tridimensional em ondulado entrecruzado, de elevada qualidade. As variantes de topo também recorrem a este padrão ondulado em preto e bege, mas com costuras brilhantes que mudam de tonalidade conforme a luz incide no padrão.

## 4. Dinâmica de Condução

### Conforto e Maneabilidade Optimizadas

Este 'facelift' de 2011 reforça a reputação da Mazda3 em termos de agilidade e facilidade de utilização pela introdução de novas funcionalidades que melhoram a qualidade das viagens e a estabilidade em estrada. O resultado é um modelo revitalizado ainda mais divertido e previsível em termos de condução no dia-a-dia.

#### ESTABILIDADE EM ESTRADA

##### Toitsukan – Uma Experiência de Condução de Elevada Qualidade

Mazda3 é o automóvel para os condutores. Nesta versão 'facelift', os engenheiros optimizaram aspectos como a maneabilidade e o conforto de condução de modo a proporcionar uma experiência de condução de maior qualidade. Para o conseguir, o condutor deve experimentar uma "sensação consistente e linear" durante a condução. Os engenheiros deram a este atributo composto o nome de *Toitsukan*, aplicando novas soluções à suspensão, direcção e chassis, bem como aos motores e transmissões.

Tal permite transições suaves entre aceleração, forças laterais e forças G de desaceleração em resposta a aspectos fundamentais da condução, em curva ou nas travagens, permitindo uma sensação de condução mais linear e consistente.

##### Melhorias na Estrutura, Suspensão e Direcção

A frente do chassis conta com uma nova barra em peça única, feita de material de reforço mais forte e mais rígido, em vez das actuais duas barras de reforço, solução que melhora a supressão da deformação da frente para trás, proporcionando maior rigidez, mas também uma estabilidade de condução mais refinada.

Para aumentar o conforto de condução, operaram-se pequenas mas importantes mudanças na estrutura da suspensão MacPherson do Mazda3 e também no sistema traseiro 'multi-link', bem como na direcção eléctrico-hidráulica assistida (EHPAS). O sistema EHPAS do Mazda3 foi actualizado com novas configurações da bomba de fluxo e com a introdução de rodas mais duras. Quando combinado com o chassis mais rígido e os amortecedores otimizados, contribuem para uma melhor resposta da direcção e da informação transmitida pela estrada, especialmente em médias e altas velocidades.

### **Melhorias Aerodinâmicas**

Um dos principais contributos para a estabilidade do Mazda3 'facelift' é o seu novo pára-choques dianteiro, com aerodinâmica otimizada. As suas secções laterais inferiores projectam-se mais para a frente, empregando-se aletas inferiores de maior dimensão. Isso canaliza de um modo mais fluido o ar que surge pela frente do veículo, reduzindo a turbulência do ar quando este entra pela frente do compartimento do motor. Também provoca melhorias na eficácia dos novos deflectores dos pneus dianteiros, suprimindo as turbulências de ar nas laterais do veículo. A nova grelha dianteira é mais brilhante na sua secção superior (nos modelos mais equipados) sendo necessária uma malha menos intrincada, mas que reduz as hipóteses de entrada de lama ou rochas na mesma.

Os deflectores dos pneus dianteiros são agora 50 por cento mais rígidos, ajudando a evitar deformações a altas velocidades. O piso também foi redesenhado, contribuindo para uma melhor aerodinâmica. Cobre uma área 10 por cento maior do que antes e os sulcos verticais presentes na geração anterior do modelo são substituídos por uma superfície plana. Na parte de trás, a cobertura inferior é curva e está mais perto do chão, melhorando o controlo do fluxo de ar para trás. O quanto essas medidas afectam o fluxo de ar comprovam-se no coeficiente aerodinâmico do Mazda3 'facelift' – o Cd do sedan é de apenas 0,27 (0,28 no modelo actual) e 0,29 para a versão 'hatchback' (0,30 no modelo actual).

Em conjunto, essas actualizações fazem com que o Mazda3 'facelift' responda perfeitamente às solicitações do condutor, mantendo a génese da marca Mazda de ligação única ao modelo



conduzido, melhorando a estabilidade a alta velocidade e tornando as viagens ainda mais confortáveis.

### **Melhorias no NVH**

O desempenho em termos de NVH teve, igualmente, um importante contributo no conforto de condução neste 'facelift'. A pressão dentro do habitáculo aumenta à medida que a estrutura em redor da carroçaria se move, o que amplifica o ruído interior. Para diminuir esses valores, os engenheiros introduziram **uma nova estrutura B sob o piso**, que é 0,7 mm mais grossa do que anteriormente, contando com uma área reforçada através de maior número de soldas, o que ajuda a diminuir a deformação do habitáculo, ao mesmo tempo que se aumentou o recurso a materiais isolantes no piso, o que filtra os ruídos da estrada, tornando o habitáculo do Mazda3 'facelift' ainda mais silencioso.

## 5. Mecânica

### Menores Consumos e Emissões

Ao longo dos últimos anos, a gama do Mazda3 viu-se ampliada pela introdução de vários novos motores e derivativos, que na Europa se elevam a oito mecânicas. Para Portugal, o Mazda3 'facelift' adopta dois blocos de 1,6 litros, um a gasolina e outro turbodiesel, aprimorados para oferecer maior eficiência de combustível e menores emissões.

O renovado motor **MZR de 1.6 litros com transmissão manual de cinco velocidades** destina-se aos clientes que procuram uma condução divertida, combinado com baixo consumo. Debita 77 kW/105 CV de potência máxima às 6.000 rpm e 145 Nm de binário máximo às 4.000 rpm. Com a melhoria aerodinâmica no design deste Mazda3 'facelift' e uma 5ª velocidade com uma relação de 0,820 (antes 0,775), este motor produz menos CO<sub>2</sub> (147 g/km) do que antes (149 g/km) e tem um consumo médio de 6,4 litros aos 100 km.

A proposta diesel do Mazda3 'facelift' é o bloco **MZ-CD 1.6 turbodiesel**, coadjuvado por uma transmissão manual de seis velocidades. Oferece 85 kW/115 CV de potência máxima e uns robustos 270 Nm de binário numa gama de rotações compreendidas entre as 1.750 e as 2.500 rpm. O motor de baixo atrito com um bloco de alumínio muito leve oferece um consumo médio de combustível muito baixo, tal como em termos de emissões, embora assegurando elevados níveis de prazer de condução. Precisa de apenas 4,3 litros de combustível por cada 100 km, valor que é 2,3 por cento menor do que antes, e emite um baixo valor de emissões, de 115 g/km de CO<sub>2</sub> (combinado), por sua vez 1,7 por cento menor do que o do motor actual, graças à diminuição da resistência da bomba de óleo.

## 6. Equipamento & Segurança

### Aprecie a Viagem a Bordo

O Mazda3 'facelift' herda da geração anterior o equipamento e as tecnologias de segurança que tornam mais fácil desfrutar-se das viagens a bordo. A lista de equipamentos é longa e inclui agora um novo indicador de troca de marchas e um acessível sistema de navegação, que completam o restante leque de opcionais de elevado cariz tecnológico, de modo a atender a quase todas as necessidades.

#### EQUIPAMENTO

O conjunto de equipamentos de série do Mazda3 'facelift' é muito generoso e inclui espelhos retrovisores exteriores eléctricos, coluna de direcção ajustável em altura e profundidade, sistema áudio com leitor de CD e compatibilidade com MP3, uma tomada AUX para ligações de um leitor de MP3, permitindo explorá-lo com recurso ao sistema estéreo de fábrica. Dependendo do nível de equipamento e do mercado, estão também disponíveis outros opcionais, como os bancos em couro com três funções de memória integradas, mais duas na entrada e no transmissor de arranque sem chave, sistema Bluetooth® que permite a operação do leitor de MP3 ou do telemóvel, iPod e iPhone®, tendo também capacidade de leitura de faixas CD MP3. Está também disponível um sistema de ar condicionado e aquecimento 'dual-zone', entrada na viatura e do sistema de ignição através de botão de arranque, sensores de estacionamento, retrovisor interior com escurecimento, pára-brisas aquecido e limpa pára-brisas com sensor de chuva e de luz (de acordo com o mercado / nível de equipamento), apenas para mencionar alguns.

O novo Mazda3 encontra-se repleto de equipamento que torna as viagens simultaneamente divertidas e fáceis. O seu pacote de equipamento conta com um leitor de CD integrado e um sistema áudio, que inclui iPod®, iPhone® (via cabo de ligação opcional) e capacidade de MP3 CD, podendo ser operado nos comandos colocados no volante. Também a bordo pela primeira vez

neste Mazda3 'facelift' – apenas na variante diesel – está um indicador de troca de mudanças. Este sistema foi desenvolvido para ajudar o condutor nas passagens de caixa, otimizando as operações, tornando-as mais suave e mais eficientes, em todas as situações de condução. Um computador de bordo calcula a quantidade de binário necessário de acordo com o ambiente rodoviário e as acções do condutor, para depois exibir no painel de bordo o momento ideal em que o condutor deve passar de caixa, o que otimiza a eficiência em termos de consumo de combustível e na sua própria performance de condução.

## SEGURANÇA

O actual Mazda3 é um dos automóveis compactos mais seguros da Europa, tendo obtido um máximo de 5 estrelas no teste de colisão EuroNCAP realizado em Novembro de 2009. Para o Mazda3 'facelift', foi mantido e melhorado este pacote de tecnologias de ponta.

### **Sistema 'Rear Vehicle Monitoring (RVM) da Mazda Recebeu Prémio 'EuroNCAP Advanced'**

O sistema Rear Vehicle Monitoring (RVM) da Mazda disponível no Mazda3 recebeu o cobiçado prémio 'EuroNCAP Advanced', entregue por ocasião do Salão de Frankfurt (IAA) de 2011. A Euro NCAP analisou o sistema RVM da Mazda e ficou impressionado com os seus muitos benefícios em prol da segurança. O sistema ajuda o condutor a evitar situações perigosas ou até mesmo a colisão com outros veículos durante uma mudança de faixa de rodagem. Dois sensores de radar, montados em cada um dos lados do pára-choques traseiro, medem constantemente a distância para os veículos que se encontrem em redor, bem como a velocidade relativa de cada um deles.

A velocidades acima dos 60 km/h, o sistema RVM da Mazda avisa o condutor da proximidade eminente de um veículo nos próximos 5 segundos, dentro de uma zona de até 50 metros, ou mesmo se este já estiver no denominado 'ângulo morto', fazendo-o através de uma luz indicadora no espelho da porta do lado respectivo. Se o condutor ligar o sinal mudança de faixa na direcção do veículo que se aproxima, a luz de proximidade pisca rapidamente e surge um sinal sonoro avisando-o que não deve mudar de faixa. O sistema foi projectado para funcionar em praticamente todo o tipo de condições climatéricas e para detectar todos os tipos de veículos, inclusive motocicletas.

### **Segurança Activa**

O Mazda3 'facelift' inclui um pacote de segurança de série que inclui os sistemas ABS, EBD, assistência à travagem, controlo de tracção (TCS) e DSC. É também de série o sinal de travagem de emergência (ESS), que adverte os veículos que circulam atrás de uma manobra de travagem repentina, activando imediata e automaticamente as luzes de emergência, piscando com maior velocidade, retomando depois a normalidade até que a viatura se imobilize. Dependendo do nível de equipamento e do mercado, os clientes podem melhorar o seu Mazda3, encomendando um sistema de iluminação adaptativa à frente com faróis bi-xénon, com iluminação automática em cruzamentos ou em curva, e um sistema de monitorização da traseira do veículo (RVM) que detecta a aproximação de um veículo, pela esquerda ou direita traseira, ou já mesmo na área de ângulo morto, avisando o condutor (ver caixa). Um novo reforço de segurança no Mazda3 'facelift' é o sistema Brake Override da Mazda, que foi originalmente introduzido no ano passado no Mazda5. Este sistema dá sempre prioridade ao pedal de travão sobre o pedal do acelerador caso ambos sejam pressionados em simultâneo, permitindo que o veículo possa imobilizar-se de um modo seguro.

### **Segurança Passiva**

O Mazda3 'facelift' tem como base uma estrutura forte, criados com recurso ao Avançado Sistema de Absorção e Distribuição da Energia do Impacto da Mazda, com reforços em aço de alta resistência e nas partes internas do pilar A, nos pilares das dobradiças e nas embaladeiras laterais. A ligação entre os pilares de articulação e os painéis interiores do pilar A conta com pontos de soldadura adicionais para reforço das junções. As vigas de impacto das portas contam com reforços especiais nas suas secções frontais para torná-las especialmente eficazes aquando de um acidente com impacto lateral. Na traseira, as estruturas laterais foram concebidas em aço de alta resistência especificamente adaptados, contando com vigas de maior grossura e lineares. A sua estrutura foi projectada para dissipar a energia de colisão para a frente, afastando-a do depósito de combustível.

Igualmente de série são os airbags frontais, laterais e de cortina, os encostos de cabeça dianteiros activos, que protegem o pescoço contra o 'efeito de chicote', e os cintos de segurança com pré-tensores duplos com limitadores de esforço de carga (LLR), que ajudam a reduzir o choque no peito



do passageiro. Para a protecção do condutor, o pedal de travão é retráctil, existem almofadas deformáveis abaixo da área do calcanhar, e a coluna de direcção está dotada de sistema de absorção de energia.

O Mazda3 'facelift' herda as boas características de segurança para os peões. O capot está dotado de uma estrutura de absorção de energia nas áreas de suporte e nos encaixes no pára-choques, que ajudam a minimizar os ferimentos quando atingido. É também utilizada espuma de absorção de energia nas vigas do pára-choques e plásticos de absorção de energia nas secções inferiores do pára-choques.

## 7. A Técnica em Detalhe

### Especificações (inclui gama para Portugal)

#### Dimensões

		<b>Mazda3 Sedan (CS)</b>	<b>Mazda3 Hatchback (HB)</b>
Carroçaria		Monocoque	Monocoque
Portas		4	4 + portão
Capacidade		5	5
Coeficiente aerodinâmico	Cd	0,27	0,29
Área cruzada	m <sup>2</sup>	2.217	2.217

#### Exterior

Comprimento total	mm	4.580	4.460
Largura total	mm	1.755	1.755
Largura total espelho a espelho	mm	2.002	2.002
Altura total (sem carga)	mm	1.470	1.470
Distância entre eixos	mm	2.640	2.640
Via da frente, pneus 15"+16" / 17"	mm	1.535 / 1.530	1.535 / 1.530
Via traseira, pneus 15"+16" / 17"	mm	1.520 / 1.515	1.520 / 1.515
Altura ao solo 2.2 DE / outros	mm	- / 155	150 / 155

#### Interior

Espaço para cabeça à frente, sem tecto de abrir	mm	987	987
Espaço para cabeça atrás, sem tecto de abrir	mm	953	964
Espaço para ombros à frente	mm	1.395	1.395
Espaço para ombros atrás	mm	1.371	1.371
Espaço para anca à frente	mm	1.364	1.364
Espaço para anca atrás	mm	1.326	1.326
Espaço para pernas à frente	mm	1.068	1.068
Espaço para pernas atrás	mm	919	919

## Dimensões (cont.)

		<b>Mazda3 Sedan (CS)</b>	<b>Mazda3 Hatchback (HB)</b>
<b>Bagageira</b>			
Volume, com todos os bancos em posição (até linha de cintura)	l	430	340*
Volume, com 2ª fila rebatida (do piso ao tejadilho)	l	---	1.360
Comprimento do piso até 2ª fila	mm	1.027	880
Comprimento do piso até 1ª fila	mm	1.580	1.473
Espaço entre cavas das rodas	Mm	1.058	1.050
Largura nos pontos mais largo	mm	1.244	1.167
Altura	mm	559	808*
Largura da abertura da mala	mm	938	944

## Motores & Chassis – Gasolina

		<b>MZR 1.6</b>
<b>Tipo</b>		4 cilindros em linha, DOHC, 16 válvulas
Cilindrada	cm <sup>3</sup>	1.598
Diâmetro x curso	mm	78,0 x 83,6
Válvulas		4 por cilindro
Operação da cambota		Corrente
Sistema de injeção de combustível		Injeção directa, com controlo electrónico
Taxa de compressão		10,0 : 1
Sistema de controlo de emissões		Controlo eléctrico, com catalisador
Potência máxima	kW	77 às 6.000
	CV	105 às 6.000
Binário máximo	Nm	145 às 4.000
Combustível		Sem chumbo 95 RON
Capacidade do depósito de combustível	l	55
Capacidade do depósito de óleo	l	3,9
Bateria		50D20L/12 V
<b>Transmissão</b>		<b>Manual</b>
		<b>5 veloc.</b>
Tracção		À frente
Relações de caixa		
1 <sup>a</sup>		3,416
2 <sup>a</sup>		1,842
3 <sup>a</sup>		1,290
4 <sup>a</sup>		0,972
5 <sup>a</sup>		0,775
6 <sup>a</sup>		
Marcha-atrás		3,214
Relação final		4,105

<b>Suspensão e Rodas</b>		
Da frente		MacPherson
Traseira		Multilink
Barra estabilizadora (à frente/atrás)	mm	21/20
Dimensões das jantes		
15"		15X6.0J
16"		16X6.5J
17"		17X7.0J
Dimensões dos pneus		
15"		195/65R15
16"		205/55R16
17"		205/50R17
<b>Direcção</b>		
Tipo		Pinhão e cremalheira
Assistência		Electro-hidráulica
Nº voltas do volante (topo a topo)		2,94
Diâmetro de viragem (entre passeios)	m	10,4
Diâmetro de viragem (entre paredes)	m	10,9
<b>Travões</b>		
À frente		Discos ventilados
Atrás		Discos sólidos
Diâmetro à frente	mm	278
Diâmetro atrás	mm	265
Diâmetro da bomba de vácuo	pol.	10
<b>Manutenções programadas</b>		Cada 20.000 km ou 12 meses

## Motores & Chassis – Diesel

		<b>MZ-CD 1.6</b>
<b>Tipo</b>		4 cilindros em linha, SOHC, 8 válvulas c/ Filtro de Partículas Diesel
Cilindrada	cm <sup>3</sup>	1.560
Diâmetro x curso	Mm	75,0 x 88,3
Válvulas		4 por cilindro
Operação da cambota		Correia e corrente
Sistema de injeção de combustível		Injecção directa com controlo eléctrico, common-rail
Taxa de compressão		16,0 : 1
Sistema de controlo de emissões		Controlo eléctrico com catalisador e filtro de partículas diesel
Potência máxima	kW CV	85 às 3.600 115 às 3.600
Binário máximo	Nm	270 das 1.750-2.500
Combustível		Diesel
Capacidade do depósito de combustível	l	55
Capacidade do depósito de óleo	l	3.9
Bateria		75D23L/ 12V
<b>Transmissão</b>		<b>Manual</b> <b>6 velocidades</b>
Tracção		À frente
Relações de caixa		
1 <sup>a</sup>		3,727
2 <sup>a</sup>		2,048
3 <sup>a</sup>		1,258
4 <sup>a</sup>		0,919
5 <sup>a</sup>		0,738
6 <sup>a</sup>		0,622
Marcha-atrás		3,818
Relação final		3,611

<b>Suspensão e Rodas</b>		
Da frente		MacPherson
Traseira		Multilink
Barra estabilizadora (à frente/atrás)	mm	21/20
Dimensões das jantes		
15"		15 X 6.0 J
16"		16 X 6 ½ J
17"		17 X 7.0 J
Dimensões dos pneus		
15"		195/65 R15
16"		205/55 R16
17"		205/50 R17
<b>Direção</b>		
Tipo		Pinhão e cremalheira
Assistência		Electro-hidráulica
Nº voltas do volante (topo a topo)		2,94
Diâmetro de viragem (entre passeios)	m	10,4
Diâmetro de viragem (entre paredes)	m	10,9
<b>Travões</b>		
À frente		Discos ventilados
Atrás		Discos sólidos
Diâmetro à frente	mm	278
Diâmetro atrás	mm	265
Diâmetro da bomba de vácuo	pol.	10
<b>Manutenções programadas</b>		Cada 20.000 km ou 12 meses

**Mazda3 Sedan (SD) – Gasolina**  
**Performance e Pesos**

<b>Motor</b>	<b>MZR 1.6</b>	
<b>Transmissão</b>	<b>Manual 5 velocidades</b>	
<b>Performance</b>		
Velocidade máxima	km/h	185
Aceleração 0-100 km/h*	s	12,2
<b>Consumos**</b>		
Urbano	l/100 km	8,4
Extra urbano	l/100 km	5,2
Combinado	l/100 km	6,4
Emissões CO2 (combinado)	g/km	147
Norma	Euro V	
<b>Pesos e Capacidades</b>		
Tara (sem condutor)	kg	1.185
Tara***	kg	1.260
Peso máximo permissível	kg	1.745
Peso máximo permissível no eixo da frente	kg	920
Peso máximo permissível no eixo traseiro	kg	905
Peso máximo rebocável, reboque sem travões	kg	550
Peso máximo rebocável, reboque com travões (inclinação 12%)	Kg	930
Capacidade máxima de carga no tejadilho	kg	75

\* Sob condições de teste da Mazda

\*\* De acordo com a norma 80/1268/EEC na sua versão mais recente

\*\*\* De acordo com a norma 92/21/EEC na sua versão mais recente (inclui 75 kg do condutor)

**Mazda3 Sedan (SD) – Diesel  
Performance e Pesos**

<b>Motor</b>	<b>MZ-CD 1.6</b>	
<b>Transmissão</b>	<b>Manual 6 velocidades</b>	
<b>Performance</b>		
Velocidade máxima	km/h	188
Aceleração 0-100 km/h*	S	11,0
<b>Consumos**</b>		
Urbano	l/100 km	5,2
Extra urbano	l/100 km	3,8
Combinado	l/100 km	4,3
Emissões CO2 (combinado)	g/km	115
Norma	Euro V	
<b>Pesos e Capacidades</b>		
Tara (sem condutor)	Kg	1.240
Tara***	Kg	1.315
Peso máximo permissível	Kg	1.815
Peso máximo permissível no eixo da frente	Kg	995
Peso máximo permissível no eixo traseiro	Kg	900
Peso máximo rebocável, reboque sem travões	Kg	600
Peso máximo rebocável, reboque com travões (inclinação 12%)	Kg	1.300
Capacidade máxima de carga no tejadilho	kg	75

\* Sob condições de teste da Mazda

\*\* De acordo com a norma 80/1268/EEC na sua versão mais recente

\*\*\* De acordo com a norma 92/21/EEC na sua versão mais recente (inclui 75 kg do condutor)

**Mazda3 Hatchback (HB) – Gasolina**  
**Performance e Pesos**

<b>Motor</b>	<b>MZR 1.6</b>	
<b>Transmissão</b>	<b>Manual 5 velocidades</b>	
<b>Performance</b>		
Velocidade máxima	km/h	181
Aceleração 0-100 km/h*	s	12,2
<b>Consumos**</b>		
Urbano	l/100 km	8,4
Extra urbano	l/100 km	5,2
Combinado	l/100 km	6,4
Emissões CO2 (combinado)	g/km	147
Norma	Euro Stage V	
<b>Pesos e Capacidades</b>		
Tara (sem condutor)	kg	1.195
Tara***	kg	1.270
Peso máximo permissível	kg	1.770
Peso máximo permissível no eixo da frente	kg	925
Peso máximo permissível no eixo traseiro	kg	920
Peso máximo rebocável, reboque sem travões	kg	550
Peso máximo rebocável, reboque com travões (inclinação 12%)	Kg	930
Capacidade máxima de carga no tejadilho	kg	75

\* Sob condições de teste da Mazda

\*\* De acordo com a norma 80/1268/EEC na sua versão mais recente

\*\*\* De acordo com a norma 92/21/EEC na sua versão mais recente (inclui 75 kg do condutor)

**Mazda3 Hatchback (HB) – Diesel  
Performance e Pesos**

		<b>MZ-CD 1.6</b>
<b>Transmissão</b>	<b>Manual 6 velocidades</b>	
<b>Performance</b>		
Velocidade máxima	km/h	186
Aceleração 0-100 km/h*	s	11,0
<b>Consumos**</b>		
Urbano	l/100 km	5,2
Extra urbano	l/100 km	3,8
Combinado	l/100 km	4,3
Emissões CO2 (combinado)	g/km	115
Norma	Euro V	
<b>Pesos e Capacidades</b>		
Tara (sem condutor)	kg	1.255
Tara***	kg	1.330
Peso máximo permissível	kg	1.830
Peso máximo permissível no eixo da frente	kg	1.005
Peso máximo permissível no eixo traseiro	kg	910
Peso máximo rebocável, reboque sem travões	kg	600
Peso máximo rebocável, reboque com travões (inclinação 12%)	kg	1.300
Capacidade máxima de carga no tejadilho	kg	75

\* Sob condições de teste da Mazda

\*\* De acordo com a norma 80/1268/EEC na sua versão mais recente

\*\*\* De acordo com a norma 92/21/EEC na sua versão mais recente (inclui 75 kg do condutor)