NOVO Mazda CX-60



ÍnDICe

[1| INTRODUÇÃO 3](#_Toc112148079)

[2| EM RESUMO 6](#_Toc112148080)

[3| DESIGN 10](#_Toc112148081)

[4| ESTRUTURA DE GAMA 19](#_Toc112148082)

[5| PROPULSORES 21](#_Toc112148083)

[6| DINÂMICA DE CONDUÇÃO 25](#_Toc112148084)

[7| SEGURANÇA 31](#_Toc112148085)

[8| ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS 35](#_Toc112148086)

[9| CONTACTOS 40](#_Toc112148087)

**Notas Importantes:**

O presente conteúdo é transversal ao mercado europeu, resumindo, por essa razão, as especificações do modelo Mazda neste continente. Os valores, especificações e níveis de equipamento podem variar de acordo com as especificidades de cada mercado.

As diferenças implementadas na gama em Portugal estão assinaladas nos respectivos capítulos. Os valores indicados neste documento são provisórios até que termine a completa homologação do modelo no nosso país.

1. INTRODUÇÃO

O novíssimo Mazda CX-60 representa duas estreias na Mazda: por um lado introduz, no mercado europeu de propostas SUV, aquela que é a primeira tecnologia 100% híbrida *plug-in* da marca, com a motorização e-Skyactiv PHEV, e por outro irá apresentar um bloco diesel de seis cilindros, com 3,3 litros, e-Skyactiv D totalmente novo. Expandindo a gama SUV da Mazda, o novíssimo Mazda CX-60 é o primeiro de dois modelos que integram o grupo “Large Product” da Mazda, a introduzir em toda a Europa ao longo dos próximos dois anos.

Demonstrando o empenho da Mazda numa abordagem de múltiplas soluções em termos de mobilidade sustentável e adoptando o princípio da solução certa no momento certo, o Mazda CX-60 responde às necessidades crescentes do segmento com uma variedade mais ampla de propostas SUV, combinando o mais recente desempenho ambiental com o prazer de condução inerente a cada modelo Mazda.

Dotado do primeiro propulsor 100% híbrido *plug-in* da marca, o Mazda CX-60 PHEV, o novo modelo emblemático da Mazda, representa tudo o que a Mazda incorporou no seu ADN ao longo dos últimos 100 anos, da excelência do design exterior e interior à melhor qualidade de construção japonês, das mais recentes inovações em tecnologias centradas no ser humano aos propulsores eléctricos de referência mundial.

A força imponente do estilo atraente e dinâmico do Mazda CX-60 transmite a inteligência e a elegância dos mais recentes desenvolvimentos do design Kodo, imbuído na robustez e sofisticação da arquitectura SUV com motor dianteiro e tracção traseira. Para o CX-60, a Mazda abraçou o desafio da criação de um design que não só reflectisse as melhorias e a evolução da assinatura Kodo, como também o tornasse instantaneamente reconhecível com um automóvel que apenas podia ter sido “Esculpido no Japão”.

A elegância e qualidade *premium* do design interior combina diferentes materiais e texturas, tais como madeira de ácer, couro *nappa*, têxteis japoneses de confecção exclusiva, inserções cromadas e costuras de elevado detalhe no tablier e painel de instrumentos.

As tecnologias centradas no ser humano foram repensadas e aperfeiçoadas para incrementar a experiência de condução *Jinba-Ittai* e, mais do que nunca, satisfazer as necessidades individuais do condutor. O inovador Mazda Driver Personalisation System reconhece o ocupante do banco do condutor e ajusta automaticamente o ambiente em seu redor (posição do banco, volante, espelhos, *head-up display* e mesmo as definições de som e climatização) para se adequar à sua estatura e condição física, bem como às suas preferências pessoais.

O Mazda CX-60 PHEV lidera a introdução, na Europa, de modelos híbridos *plug-in,* através de um grupo propulsor que combina um motor a gasolina de quatro cilindros e injecção directa Skyactiv-G de 2,5 litros, com um motor eléctrico de grandes dimensões de 129 kW, suportado por uma bateria de alta capacidade de 355V e 17,8 kWh.

Esta combinação do propulsor térmico com o motor eléctrico traduz-se numa potência total do sistema de 327 CV e um generoso binário de 500 Nm, tornando o novo modelo no Mazda de estrada mais potente de sempre. O Mazda CX-60 PHEV proporciona um desempenho verdadeiramente impressionante, acelerando dos 0 aos 100 km/h em apenas 5,8 segundos e atingindo uma velocidade máxima limitada de 200 km/h.

Inversamente, especialmente quando se desloca apenas com propulsão eléctrica, o novo Mazda PHEV apresenta excelentes credenciais ambientais. O consumo de combustível é de apenas 1,5 l/100 km e as emissões CO2 de apenas 33 g/km (valores combinados WLTP).

O Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV oferece 60 km de condução eléctrica, desde que o veículo se desloque a 100 km/h ou menos.

O posicionamento da bateria de alta tensão entre os eixos dianteiro e traseiro e ao nível mais baixo possível na estrutura confere ao novo Mazda CX-60 PHEV um centro de gravidade particularmente baixo. Combinado com um sistema de tracção integral permanente, com função de transferência de binário entre os eixos, tal garante ao modelo características dinâmicas superiores, ao nível dos melhores do segmento *premium*.

Desenvolvidos com base no conceito de “dimensionamento correcto”, que exige uma cilindrada optimizada para melhorar a eficiência de combustível e a potência, a nova geração de motores diesel de seis cilindros, de 3,3 litros e-Skyactiv D disponibiliza dois níveis de potências, de 200 cv e 254 cv. Equipados com tecnologia Mazda M Hybrid Boost - o sistema *mild hybrid* de 48V da Mazda – ambos combinam uma elevada potência com excelentes consumos de combustível e reduzidos valores de emissões.

O motor e-Skyactiv D de menor potência desenvolve 200 cv / 147 kW no intervalo entre as 3000 e as 4200 rpm e um binário máximo de 450 Nm entre as 1400 e as 3000 rpm. Combinado com os 153 Nm de binário disponível do motor eléctrico do sistema Mazda M Hybrid Boost, permite que o CX-60 acelere dos 0 aos 100 km/h em 8,4 segundos, a uma velocidade máxima de 212 km/h. Apesar deste impressionante desempenho, o CX-60 de 200 cv ainda garante um consumo médio de combustível de apenas 5,0 l/100 km e gera emissões de CO2 de apenas 128 g/km.

Gerando 254 cv / 187 kW às 3750 rpm, a unidade mais potente desenvolve um binário máximo de 550 Nm entre as 1500 e as 2400 rpm, para além dos mesmos 153 Nm de binário adicional com o contributo do motor eléctrico, permitindo que o CX-60 cumpra os 0 aos 100 km/h em 7,4 segundos e permita uma velocidade máxima de 219 km/h. Os consumos médios de combustível são de 5,3 l/100 km e as emissões de CO2 de apenas 137 g/km.

Um motor a gasolina de seis cilindros e-Skyactiv X, de 3,0 litros, será, também, introduzido na gama de motorizações do CX-60.

Todas as três motorizações estão acopladas a uma nova transmissão automática de oito velocidades e ao sistema de tracção integral i-Activ da Mazda. A unidade diesel e-Skyactiv D e o motor a gasolina e-Skyactiv X podem, também, ver-se associados à tracção traseira. O Mazda Intelligent Drive Select (Mi-Drive) oferece quatro modos de condução (adicionando o modo EV no PHEV) para proporcionar o melhor controlo e o máximo prazer de condução em qualquer cenário de condução.

O novíssimo Mazda CX-60 baseia-se na Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture da Mazda, a qual apresenta inúmeros melhoramentos que oferecem uma excelente dinâmica de condução. Adoptando a abordagem centrada no ser humano, típica da Mazda, estas melhorias incluem uma rigidez de carroçaria que garante aos condutores a total e imediata percepção da resposta do veículo, bancos que facilitam ainda mais a manutenção do equilíbrio de todos os ocupantes com o veículo em movimento, uma suspensão que estabiliza a postura dinâmica do veículo e um sistema, exclusivo da Mazda, para controlo da postura do veículo, denominado Kinematic Posture Control (KPC).

Um abrangente conjunto de sofisticados sistemas de assistência ao condutor i-Activsense asseguram uma segurança activa ao mais alto nível, tendo contribuído para que o modelo alcançasse uma avaliação de 5 estrelas nos testes de segurança Euro NCAP.

Várias novas tecnologias fazem a sua estreia no Mazda CX-60: See-Through View, um monitor de 360 graus de nova geração, com campo de visão alargado a baixas velocidades; Hill Descent Control (HDC), para assistência em descidas íngremes com pisos escorregadios ou rugosos; Cruise Control (i-ACC), que pode agora incorporar limites de velocidade lidos pelo Traffic Sign Recognition; Vehicle Exit Warning (BSM), para os utentes da estrada que se aproximam da retaguarda.

1. EM RESUMO

## Design Exterior

* Os mais recentes desenvolvimentos do design do Kodo, fundamentados na robustez da imponente arquitectura SUV com motor dianteiro e tracção traseira.
* A *face* dianteira profundamente esculpida e a silhueta marcada pela frente longa e a traseira truncada, criam um formato imponente e dinâmico.
* Nova grelha dianteira com visual sofisticado, asa de assinatura com indicador integrado e ópticas dianteiras com *design* sobreposto verticalmente.
* Nova cor de carroçaria de assinatura White Rhodium White Premium Metallic.
* Disponibilidade de jantes em liga leve de aumínio com 18 ou 20 polegadas.

## Design Interior

* O interior exprime a robustez da imponente arquitectura SUV com motor dianteiro e tracção traseira do Mazda CX-60.
* Tabliê de grandes dimensões com linhas contínuas que se alongam pelas saídas de ar laterais até ao revestimento das painéis das portas, reforçando a amplitude do interior.
* O formato imponente da consola central penetra no espaço do habitáculo, prolongando-se da zona frontal para a área traseira.
* Posição de condução ergnomicamente excelente, com um postura natural que confere apoio ao corpo do condutor. Regulação da altura do banco sem alterar a postura do ocupante, volante com regulação de 45 mm em altura e 70 mm em profundidade.
* Novo Driver Personalisation System reconhece o condutor e ajusta automaticamente a posição do banco, volante, espelhos retrovisores, *Head-Up Display* (HUD), bem como as definições de áudio e climatização.
* O HMI (Interface Homem-Máquina) apresenta um painel de instrumentos 100% TFT-LCD para o condutor, um lâmina HUD de grandes dimensões e um monitor central de *infotainment* de 12,3 polegadas.
* **O CX-60 integra na sua bagageira uma tomada de 230 volts que pode ser usada com o veículo estacionário. Está disponível, em opção, uma saída de 1.500 watts, independente do abastecimento principal, para permitir a realização diferentes actividades de *outdoor*.**

## cOnCEPÇÃO

* O Mazda CX-60 mede 4.745 mm de comprimento, 1.890 mm de largura, 1.680 mm de altura, tendo uma distância entre eixos de 2.870 mm.
* 1.504 mm de espaço ao nível os ombros nos bancos da frente (mais 44 mm do que no Mazda CX-5) e 1.441 mm nos bancos traseiros (mais 50 mm do que no CX-5).
* 570 litros de capacidade de carga, aumentando para 1.148 litros com os bancos traseiros rebatidos e 1.726 litros quando carregado até ao tejadilho.
* Mazda Harmonic Acoustics System com nova tecnologia para eliminar ruídos *metálicos* provenientes de fontes de áudio digital - uma estreia mundial num equipamento áudio automóvel de fábrica.
* Bose Sound System de 12 colunas com processamento de sinal SoundStage, BassMatch, Centrepoint 2 Surround e tecnologia de Compensação de Ruído Audio Pilot 2.

## EStruturA De VERSÕES

* Quatro versões de equipamento disponíveis: versão base **Prime-line**, versão intermédia **Exclusive-line**, e versões topo de gama **Takumi** e **Homura**.
* Todos os níveis de equipamento integram, de série, ar condicionado bizona, *touchscreen* central TFT a cores de 12 polegadas, rádio DAB, Bluetooth, ligação *wireless* Apple CarPlay e Android Auto, navegação por satélite e *cruise control*.
* As versões intermédias e topo de gama podem ainda ver-se equipadas com diferentes *packs* de opções: **Driver Assistance, Convenience & Sound, Tecto de Abrir Panorâmico** e **Comfort**.

## MOTORIZAÇÕES

* O primeiro propulsor PHEV da Mazda: motor de quatro cilindros Skyactiv-G de 2,5 litros com injecção directa, a gasolina, um motor eléctrico de 129 kW e uma bateria de iões de lítio de alta capacidade, de 355V e 17,8 kWh.
* Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV com potência total do sistema de 327 CV e 500 Nm de binário, tornando-se no modelo de estrada mais potente da Mazda.
* Elevado desempenho: 0 aos 100 km/h em 5,8 segundos e velocidade máxima de 200 km/h (limitada).
* Excelentes credenciais ambientais, com um consumo de combustível de 1,5 l/100km e emissões de CO2 de apenas 33 g/km (valores combinados, WLTP).
* 63 km de autonomia de condução com motor eléctrico, a um velocidade de 100 km/h ou inferior.
* Bateria de carregamento AC através de dois tipos de ligações: 0 a 100% em 2 horas e 20 minutos, com um carregador de 11 kW, e potência máxima de carregamento de 7,2 kW
* Nova geração de motores diesel de seis cilindros e-Skyactiv D, com 3,3 litros, com duas variantes de potência: 200 cv e 254 cv
* Novo motor a gasolina de seis cilindros e-Skyactiv X, de 3,0 litros, a introduzir no futuro na gama de motorizações do Mazda CX-60
* Os motores de seis cilindros em linha contam com a tecnologia Mazda M Hybrid Boost, o sistema *mild hybrid* de 48V da Mazda.
* O bloco e-Skyactiv D integra a inovadora e avançada tecnologia de combustão DCPCI (Distribution-Controlled Partially Premixed Compression Ignition)
* Bloco e-Skyactiv D de 254 cv com performances impressionantes: 0 aos 100 km/h em 7,4 segundos e velocidade máxima de 219 km/h
* Bloco e-Skyactiv D de 200 cv aposta na eficiência, com um consumo médio de combustível de apenas 5,0 l/100 km e emissões de CO2 de apenas 128 g/km
* Propulsores do Mazda CX-60 MHEV adoptam um sistema de coordenação de travagem regenerativa por fricção.
* Os três motores estão acoplados à nova transmissão automática de oito velocidades e, na versão diesel de maior potência, ao sistema de tracção integral Mazda i-Activ All Wheel Drive.
* A versão de 200 cv do bloco e-Skyactiv D está apenas associada a uma transmissão às rodas traseiras, o que também deverá acontecer com o bloco a gasolina e-Skyactiv X.

## DInâmicA DE CONDUÇÃO

* O CX-60 é baseado na Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture da Mazda, concebida para ser compatível com a configuração mecânica SUV de motor dianteiro longitudinal e tracção traseira.
* A rigidez da carroçaria assegura aos condutores a total e imediata percepção das reacções do veículo.
* O posicionamento da bateria de alta tensão entre os eixos dianteiro e traseiro, e no plano mais baixo possível, proporciona um centro de gravidade particularmente baixo.
* O novo desenho dos bancos, com melhor apoio corporal e uma montagem mais robusta, facilia a todos os ocupantes a manutenção do equilíbrio com o veículo em movimento.
* A arquitectura das suspensões, com triângulos duplos à frente e eixo de braços múltiplos (*multi-link*) atrás, foi concebida para assegurar suavidade no controlo da massa suspensa (carroçaria) em curva e para estabilizar da postura do veículo.
* A direcção assistida eléctrica de duplo pinhão (EPS) garante maior rigidez ao motor eléctrico (EPS) e aos componentes a este ligados.
* A tecnologia Kinematic Posture Control (KPC), exclusiva da Mazda, estabiliza a postura do veículo em curva, travando a roda traseira de dentro para mitigar o rolamento da carroçaria e o *afundamento* da carroçaria.
* O novo CX-60 PHEV tem uma capacidade de reboque de 2.500 kg.

## SEGURaNÇA

* As tecnologias de segurança de apoio ao condutor i-Activsense proporcionam um nível de segurança activa líder na classe, tendo contribuído para que o modelo alcançasse uma classificação de 5 estrelas nos testes de segurança Euro NCAP.
* Nova geração de monitor com visualização 360° See-Through View, o qual melhora a visibilidade de proximidade na condução a baixa velocidade.
* Novos sistemas Turn Across Traffic Assist, detecção de peões SBS-R, Emergency Lane Keeping, i-Adaptive Cruise Control (i-ACC) e BSM Vehicle Exit Warning.
* O Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV conta com fortes de protecção de alta tensão, protecção física da bateria e corte de energia em caso de colisão.
1. DESIGN

## EvoluÇÃO DO DESIGN Kodo

A filosofia de design “Kodo - A Alma do Movimento” da Mazda entrou na sua segunda fase com o lançamento do Mazda3. Para o Mazda CX-60, a marca assumiu o desafio de criar um design que, não só reflectisse o desenvolvimento e os avanços do design Kodo, como também fosse reconhecido de imediato como um automóvel que apenas pudesse ter sido “Esculpido no Japão”.

Desenvolvido segundo o conceito de design *“Noble Toughness”*, a força imponente do estilo atraente e dinâmico do Mazda CX-60 transmite a inteligência e elegância dos últimos desenvolvimentos do design Kodo – o conceito japonês de *Ma*, que consiste na beleza calma e digna de um espaço vazio – fortalecido na robustez da arquitectura SUV de motor dianteiro e tracção traseira.

O elegante design interior, de qualidade superior, reforça mais os conceitos de *Kaichou*, um elemento de harmonia que conjuga diferentes materiais e texturas, tais como madeira de ácer, couro *nappa*, têxteis japoneses exclusivos e detalhes cromados, e de *Musubu*, a arte da encadernação que serviu de inspiração para as costuras, especialmente detalhadas, presentes no tabliê.

A frente profundamente esculpida e a longa silhueta entre a dianteira e a traseira truncada criam uma estrutura robusta e dinâmica, com uma imponente presença, tipicamente SUV, numa conjução de beleza e elegância simples, bem como um espaço interior espaçoso e profusamente detalhado.

Reforçando a estratégia subjacente ao conceito de design “Esculpido no Japão”, as versões Takumi e Homura são reforçadas com apontamentos de qualidade visual e táctil que conferem ao Mazda CX-60 um visual exterior robusto e digno, bem como um interior espaçoso e luxuoso.

## Design Exterior

O desenvolvimento criterioso e detalhado da imponente frente e da longa silhueta da frente à traseira truncada confere ao Mazda CX-60 formas bastante expressivas e dinâmicas. O conceito de design Kodo de *“incutir vida a um automóvel”* visa criar um formato em que o veículo, como objecto que se movimenta, se assemelha a uma criação viva, deslocando-se a toda a velocidade.

A sua estrutura expressa estabilidade, tal como um organismo vivo, utiliza a sua estrutura esquelética e músculos para aderir firmemente ao piso. Esta é a essência do design Kodo. O Mazda CX-60 usa a sua musculada estrutura para transmitir a sua sedução estética, idependentememte do ângulo em que seja observado.

A grelha frontal adopta uma proporção adequada ao visual do modelo, evidenciando uma altura mais pronunciada do que em outros modelos Mazda. A asa de assinatura apresenta agora um indicador integrado que acentua, ainda mais, o visual imponente da grelha.

O desenho dos faróis dianterios é também novo na Mazda. Ao contrário dos modelos anteriores, a configuração dos faróis do Mazda CX-60 apresenta lâmpadas alinhadas verticalmente e uma assinatura de iluminação em forma de “L”, de modo a criar uma nova expressão capaz de transmitir a robustez tipicamente SUV.

Visto de perfil, o posicionamento do habitáculo na carroçaria, relativamente mais chegado à traseira, empresta ao veículo uma sensação dinâmica de movimento. A sensação de imponente robustez, típica de um SUV, é animada por um tratamento elegante das superfícies, com uma faixa de luz que desce da extremidade traseira do habitáculo e se liga aos guarda-lamas traseiros, até alcançar o solo. Este movimento simples mas imponente, representa um tipo de ousadia que é possível observar na caligrafia e arte moderna japonesas, onde não existem limitações entre a moldura e a tela.

De acordo com a tradição de colocar um emblema nos guarda-lamas dianteiros dos modelos desportivos, o Mazda CX-60 apresenta uma assinatura lateral que reflecte a excelência do desempenho dinâmico, oferecido pela sua arquitectura de motor dianteiro e tracção traseira.

A assinatura de iluminação traseira também adopta um desenho em forma de “L”, combinado com o os grupos dianteiros. O desenho horizontal contínuo, amplamente utilizado, cria uma assinatura de iluminação digna de um modelo *premium*.

Criado através de uma nova evolução da tecnologia de pintura *Takuminuri* da Mazda, o novo acabamento White Rhodium White Premium Metallic junta-se aos tons Soul Red Crystal e Machine Grey, já conhecidos na marca, como a terceira cor de assinatura para a carroçaria.

A escolha do branco foi inspirada pelo conceito estético japonês *“menos é mais”*, e pelo *“vazio / nada”* do Zen Budista, recriando a imagem de uma máquina centrada na luminosidade densa dos metais. Em contraste com um acabamento convencional do Branco Pérola, o tom Rhodium White apresenta um brilho firme, com uma textura de partículas ainda mais densa, acentuando a forma robusta e graciosa da Mazda CX-60.

No total, estão disponíveis oito cores de carroçaria: Jet Black, Deep Crystal Blue, Sonic Silver, Platinum Quartz, Arctic White, Rhodium White Premium Metallic, Machine Grey e Soul Red Crystal.

O novo Mazda CX-60 pode ser equipado com jantes de liga leve de 18 ou 20 polegadas.

## Design Interior

O design interior segue a temática do exterior ao expressar a força do Mazda CX-60, de motor dianteiro e arquitetura SUV de tração traseira. O amplo tabliê apresenta linhas contínuas que atravessam as saídas de ar laterais para o aparador da porta, reforçando a amplitude do interior.

A forte forma da consola central penetra no espaço do habitáculo da frente para trás, expressando a força estrutural e a presença de um motor montado longitudinalmente, de uma nova transmissão automática de 8 velocidades e de um sistema de tracção às rodas traseiras.

Exclusivamente Mazda e profundamente enraizado no património japonês, o interior celebra a qualidade de vida transmitida pelos grãos de madeira naturais e pelos tecidos têxteis de alta qualidade, com o artesanato japonês a atingir os mais elevados níveis de qualidade em ambos os materiais. As texturas são criadas recorrendo a métodos tradicionais e a novas tecnologias.

O tratamento dos detalhes em madeira de plátano reflete a estética japonesa *Hacho*, traduzindo um equilíbrio assimétrico ou desnivelado, intencional. Os diversos padrões e fios dos tecidos respondem sensivelmente às mudanças de luz, enquanto uma técnica japonesa de costura denominada *Kakenui* cria "costuras suspensas", com espaços entre os tecidos, revelando um vislumbre do material que se encontra por debaixo.

A iluminação ambiente branca na parte frontal e o acabamento da porta traseira realça o melhor da cor e textura dos acabamentos interiores.

As versões intermédias e elevadas do Mazda CX-60 apresentam um tejadilho panorâmico de 1060 mm x 995 mm para expandir o potencial de visibilidade e de iluminação dos passageiros do banco traseiro. A linha de tejadilho entre os pilares B foi concebida para reduzir o peso e aumentar a segurança contra os impactos laterais.

### PosiÇÃo DE CONDUÇÃO

O Mazda CX-60 partilha o mesmo conceituado design do habitáculo que está presente em todos os automóveis Mazda, assente num *layout* horizontalmente simétrico e centrado no condutor. A posição de condução é ergonomicamente excelente, natural e solidária, permitindo ao condutor concentrar-se na estrada e no tráfego.

O desenvolvimento de uma transmissão automática de oito velocidades, notavelmente esguia, minimizou qualquer aumento da largura do túnel de transmissão, permitindo uma colocação ideal dos pedais e dos bancos, bem como da criação de espaço para os joelhos face à consola central, mesmo para os condutores de maior constituição física.

Para além do desenvolvimento adicional inerente aos bancos, que facilitam aos ocupantes manter o seu sentido natural de equilíbrio (ver o capítulo de Dinâmica de Condução), o ajuste da altura do banco foi concebido para permitir aos ocupantes alterarem a altura do mesmo sem alterarem a sua postura ou terem de voltar a ajustar o mecanismo depois de utilizarem o elevador do banco. O volante oferece 45 mm de ajuste em altura e de 70 mm em profundidade.

Um maior conforto e suporte físico é proporcionado por um apoio de braços central, 230 mm mais comprido e 37 mm mais largo do que o presente no Mazda CX-5. O botão rotativo Commander Control foi movido para a frente em 132 mm e elevado em 82 mm, de modo a facilitar o movimento natural do braço do utilizador, apoiado confortavelmente no apoio de braços central. Tanto as pegas das portas da frente como os apoios para os braços foram concebidos para oferecer uma maior aderência e suporte. Os apoios de braços das porta situam-se, agora, à mesma altura do apoio de braço central para uma simetria ergonómica e um máximo conforto dos ocupantes.

### SISTEMA DE PERSONALIZAÇÃO DO CONDUTOr

O novo Driver Personalisation System do Mazda CX-60 compreende três funções: um guia de posição de condução automático; outro de restauração automática das definições; e assistência à entrada/saída.

O guia de posição de condução automático recorre a uma câmara para detectar a posição dos olhos e *input* em relação à altura do condutor para estimar a sua estrutura física, ajustando automaticamente o banco, o volante, o HUD e os retrovisores exteriores das portas, de modo a corresponder à posição do condutor.

Já a restauração automática das definições utiliza o reconhecimento facial e os dados de mais de 250 ajustes e configurações armazenados no veículo - incluindo a posição de condução, áudio e ar condicionado - para restaurar, de uma forma rápida e automática, as definições de cada indivíduo sempre que se registam alterações de condutores. O sistema pode armazenar configurações para um máximo de seis pessoas, acrescendo os convidados.

Finalmente, a função de assistência à entrada/saída facilita a entrada e saída do condutor, fazendo deslizar o volante e o banco, libertando, assim, mais espaço para a operação.

### VisibiliDADE

Os bancos do Mazda CX-60 encontram-se numa posição mais elevada para garantir uma vista clara e desobstruída. Uma visão limpa sobre o capô a partir do banco do condutor facilita que este tenha uma noção clara das dimensões do veículo, colocando-o com precisão na estrada, uma vantagem para condução em estradas estreitas ou movimentação em estacionamentos.

A forma do capô do Mazda CX-60 foi cuidadosamente concebida para facilitar ao condutor a identificação das extremidades do veículo. O limiar de visibilidade para a frente diagonal do capô (o volume de superfície da estrada *escondida* pelo canto do veículo, na diagonal em frente ao condutor) foi encurtado em 303 mm em comparação com a do CX-5, e o seu limiar de visibilidade para a frente (o volume de superfície da estrada *escondida* pelo veículo diretamente em frente ao condutor) também foi encurtada em 100 mm.

O CX-60 também foi concebido para facilitar a verificação visual na traseira do veículo, permitindo ao condutor mudar de faixa com maior tranquilidade. Além disso, a base do pilar A foi definida como num formato grande e em curva para facilitar a identificação de crianças em intersecções ou cruzamentos.

### INTERFACE HOMEM-MÁQUINA (HMI)

A área do *cockpit* em redor do condutor integra três ecrãs de instrumentos principais: um bináculo completo TFT-LCD para o condutor, um *head-up display* (HUD) grande e um ecrã central de *infotainment*, de 12,3 polegadas.

O ecrã de instrumentos do condutor foi ampliado para se tornar um ecrã completo de 12,3 polegadas. Além dos modos de assistência à condução e das mensagens de aviso, também suporta o Driver Personalisation System (ver abaixo) que visa optimizar o alcance da visibilidade do condutor. Além disso, o arranque dinâmico e o modo Mi-Drive aumentam a segurança activa e passiva fruto dessa maior visibilidade.

A área do ecrã HUD é três vezes maior do que a do Mazda CX-30, reduzindo o movimento ocular desnecessário, fornecendo ao condutor informações essenciais de uma forma fácil de entender e aumentando a sensação de segurança durante a condução.

A apresentação de texto foi ampliada e os dados de navegação expandidos, de modo a dar ao condutor informações mais detalhadas sobre a estrada à sua frente. Além disso, as definições avançadas dos Advanced Driver-Assistance Systems (ADAS) e as informações sobre o estado de funcionamento são visualizadas de uma forma óptimizada para permitir a sua leitura num ápice.

### CONCEPÇÃO

O novo Mazda CX-60 tem 4745 mm de comprimento, 1890 mm de largura e 1680 mm de altura, contando com um círculo de viragem de 5,4 metros. A sua distância entre eixos de 2870 mm permite acomodações espaçosas para todos os ocupantes, bem como um generoso espaço de carga.

### HABITÁCULO E BAGAGEIRA

O habitáculo do Mazda CX-60 é amplo em largura, oferecendo 1.504 mm de espaço para os ombros nos bancos dianteiros (mais 44 mm do que no CX-5) e 1.441 mm nos bancos traseiros (mais 50 mm do que no CX-5). Os bancos traseiros oferecem espaço suficiente para os passageiros se sentarem com as pernas direitas em vez de precisarem de torcer a zona inferior do corto, mesmo aqueles que tenham uma estrutura física grande, que podem manter uma postura confortável e estável uma vez sentados.

Incluindo o espaço de arrumação do piso inferior, o Mazda CX-60 tem uma capacidade de carga de 570 litros, que aumenta para 1.148 litros com os bancos traseiros rebatidos e para 1.726 litros quando carregado até ao tejadilho. A usabilidade da área de carga foi bastante melhorada em relação à do CX-5, para além de que largura da abertura do portão traseiro viu-se aumentada para 1.082 mm (35 mm mais do que a do CX-5), para uma abertura de 758 mm.

A diferença de altura entre o piso de espaço de carga e o rebordo inferior da entrada da bagageira também foi minimizada para facilitar os processos de carga, ao mesmo tempo que se removeram as irregularidades nas paredes de modo a permitir um formato mais limpo do compartimento de carga. O espaço está equipado com uma tomada de alimentação de 12V DC. **Para o Mazda CX-60 PHEV está disponível uma tomada adicional de 230 volts / 1.500 watts que pode ser usada com o veículo estacionário, independente do abastecimento principal, para permitir a realização diferentes actividades de *outdoor*.**

O Mazda CX-60 também pode ver-se equipado, em opção, com um abertura do portão traseiro em modo mãos-livres. Ativado por um sensor localizado por baixo do pára-choques traseiro, o portão pode ser aberto e fechado pelos utilizadores, mesmo quando estejam com ambas as mãos ocupadas.

### MAZDA CONNECT COM APPLE CARPLAY E ANDROID AUTO

O Mazda CX-60 integra a versão mais recente do sistema Mazda Connect, incluindo melhorias ao nível do arranque mais rápido do sistema, na qualidade da imagem e do som, um sensor de giroscópio 3D incorporado e uma função de pesquisa de palavras, permitindo aos utilizadores procurar destinos, introduzindo uma combinação de palavras-chave.

O sistema é compatível, por *wireless*, com as aplicações Apple CarPlay® e, pela primeira vez na Mazda, com o sistema Android Auto™, igualmente por *wireless* garantindo uma conveniente experiência de utilizador com a integração de *smartphones*.

### APP MYMAZDA

A versão mais recente da App MyMazda está disponível sem custos a partir da Apple App Store e da Google Play Store. Estreia o conceito de Connected Services na Europa, com uma funcionalidade avançada que elimina quaisquer barreiras entre a viatura e o condutor, criando uma perfeita experiência de posse.

Entre as diferentes funções de conveniência e de paz de espírito destacam-se as seguintes:

O sistema Vehicle Finder ajuda o condutor a encontrar a sua viatura na área de um parque de estacionamento de grandes dimensões. Ao procurar o veículo num local distante e não visível, a posição do mesmo pode ser identificada num mapa, apresentado no ecrã do telemóvel.

Já o Remote Door Locking permite ao condutor que se esqueça de trancar as portas do seu veículo fazê-lo à distância utilizando a App MyMazda. A aplicação também notificará o condutor com um alerta (e uma notificação de *push* se ativada) quando qualquer porta do veículo não se encontrar fechada.

Antes da entrada no veículo, a App MyMazda também pode ser usada para procurar destinos sempre que seja necessária orientação de navegação, enviando as informações relevantes para a viatura. Vários destinos e locais ao longo do percurso podem ser enviados em simultâneo.

A função Vehicle Health Report permite ao proprietário verificar informações relacionadas com elementos de manutenção, como seja o estado da pressão dos pneus. Os proprietários também podem ser notificados em termos de datas das manutenções programada.

Os utilizadores podem pesquisar o Concessionário Mazda mais próximo e estabelecer o contacto directamente por e-mail ou telefone. A *app* também mostra o histórico de serviço do veículo e a data da próxima intervenção de serviço. Os clientes podem agendar diretamente essa próxima intervenção e enviar um pedido de serviço para o Concessionário Mazda à sua escolha.

Através da função Roadside Assistance, as informações sobre uma avaria do veículo podem ser verificadas através da App MyMazda e do inerente apoio ao cliente. Finalmente, se uma porta se encontrar aberta, é activada a função de alerta de roubo e um Security Alert notifica a App MyMazda da causa e da activação do alerta.

Para utilizar a App MyMazda, os clientes deverão registar-se, podendo, depois, descarregá-la gratuitamente. Em seguida, podem adicionar a sua viatura à *app* e àctivar os Connected Services. Os condutores principais do veículo podem, depois, incicar segundos condutores para a sua viatura, os quais terão acesso às funções conectadas do veículo. As funções disponíveis para o segundo condutor podem ser escolhidas pelo condutor principal.

### SISTEMAS DE Áudio

O Mazda CX-60 apresenta uma versão mais evoluída do sistema Mazda Harmonic Acoustics, originalmente desenvolvido para o Mazda3.

A dimensão das estruturas dos *woofers* frontais laterais foi aumentada de 3 para 4,8 litros, recorrendo a parte da estrutura do veículo para os integrar. Essas estruturas estão localizadas num espaço existente nas laterais da estrutura dianteira da viatura, aproveitando o avanço da cava da roda dianteira, para se alcançar a ergonomia ideal de condução. A estrutura exterior da caixa do *woofer* é utilizada para reforçar a própria estrutura do veículo à qual se encontra soldada. Como resultado, o sistema de áudio do Mazda CX-60 apresenta uma maior dinâmica da gama de graves e uma reprodução sonora de maior qualidade.

Desenvolvido ao longo de seis anos, o amplificador do sistema está localizado sob o banco dianteiro direito do Mazda CX-60. De elevada qualidade, é o resultado de múltiplas tecnologias de áudio topo de gama que trabalham em conjunto para a produção de uma sonoridade de alta qualidade. Inclui uma fonte de alimentação estável, o uso de um capacitador feito sob medida e exclusivo da Mazda, e uma afinação que reproduz sons subtis e delicados, de modo a reproduzir-se o máximo de informação áudio possível.

A qualidade do áudio vê-se ainda melhorada pela utilização da tecnologia MSR NR (Master Sound Revive Noise Reduction), que remove os ruídos de fundo inerentes a fontes de áudio digitais, no que é uma estreia no domínio do áudio genuíno aplicado ao automóvel. Outras melhorias decorrem da adição de um segundo cone nos altifalantes, sob a cobertura central, levando a um aumento da gama média superior e melhorando, ainda mais, a ligação sonora com os *tweeters*, que reproduzem as frequências mais altas.

### SISTEMA DE SOM PREMIUM Bose

O sistema de som Bose de 12 colunas do Mazda CX-60 é único, tanto no seu design como no seu desempenho. Leva a abordagem de engenharia Bose BassMatch para um patamar acima, proporcionando uma poderosa experiência áudio com impacto profundo e de baixa frequência para todos os ocupantes.

Localizado sob o banco dianteiro direito, o coração do sistema é um amplificador digital Bose com nove canais de equiparação personalizada e processamento de sinal digital, incluindo a tecnologia de som *surround* Bose Centerpoint 2, o processamento Bose SurroundStage e a tecnologia Bose AudioPilot 2 de compensação de ruído.

Os 12 altifalantes de elevado desempenho têm a seguinte divisão: um *Twiddler* de 80 mm no centro do painel de instrumentos; dois *tweeters* de neodímio de 25 mm, colocados nas respectivas placas opostas à zona de montagem dos retrovisores exteriores; dois *woofers* de neodímio de alta excursão de 115 mm, cada um deles integrado numa estrutura de baixos de quatro litros, aproveitando a própria estrutura da carroçaria; quatro altifalantes de neodímio para a gama sonora média/alta de 80 mm, um em cada porta; dois altifalantes *surround* traseiros de 65 mm, montados nos dois pilares C; e um *woofer* de neodímio de 130 mm num compartimento personalizado de 10 litros, de baixos, na caixa normalmente destinada à roda sobressalente.

Os compartimentos laterais BassMatch utilizam *pontos de acionamento* perfeitos para a produção de graves, mais dinâmicos e poderosos, reduzindo-se, em simultâneo, o chamado *zumbido das portas*. Combinado com a estrutura exterior de graves traseiros e com a sintonização, a gama sonora dinâmica global, a clareza e o espectro do sistema de som vê-se significativamente melhorado.

1. ESTRUTURA DE GAMA

O Mazda CX-60 está disponível numa gama estruturada em quatro níveis de equipamento: **Prime-Line**, de entrada, um patamar intermédio **Exclusive-Line** e, depois, os níveis de topo **Takumi** e **Homura**, de elevado conteúdo e qualidade superior.

O nível **Prime-Line** foi concebido para ser o mais durável. O exterior apresenta uma grelha Preta com um design em favo de mel, iluminação LED, contornos em Preto das áreas vidradas e jantes de liga metálica Cinza de 18 polegadas.

O interior tem um acabamento em plásticos duráveis, com formas e granulado que reflectem a imagem robusta de um SUV fiável e com que se pode contar. Os estofos interiores em tecido são complementados por um interior preto com detalhes em titânio, um volante e uma alavanca da caixa de velocidades revestidas a couro.

Na abrangente especificação de equipamento incluem-se os vidros eléctricos, banco do condutor e passageiro ajustáveis em 6 posições, ar condicionado de bizona, ecrã táctil TFT de 12 polegadas, controlador HMI Command, rádio DAB com 8 colunas, Bluetooth, Wireless Apple CarPlay e Android Auto, navegação por satélite e *cruise control* automático.

A gama **Exclusive-Line** experiência contempla uma grelha frontal e contornos das superfícies vidradas em Preto piano, jantes de liga metálica Prateada de 20 polegadas, iluminação de assinatura à frente e atrás, entrada inteligente sem chave e função de descongelamento do pára-brisas. Nos mercados de condução à direita estão também disponíveis jantes de liga leve de 18 polegadas.

No interior, a pele Preta reveste um painel de bordo com acabamento em vinil Preto, detalhes em de titânio na tubulação. Os pilares do tejadilho e o rebordo do tejadilho adota cores claras para suavizar o conjunto. No domínio das ajudas à condução este nível integra, entre outros, o sistema Head-Up Display (HUD), e no conforto os bancos e o volante aquecidos, para além da iluminação do porta-luvas e da área dos pés. Pode ser complementado com o Pack Comfort, que integra estofos em pele Preta, bancos dianteiros com ajuste eléctrico em 10 posições e ajuste automático das definições, sistema de ventilação nos bancos da frente e de aquecimento nos brancos traseiros,.

O nível de equipamento **Takumi** foi criado para o ambiente urbano. O exterior apresenta um design exclusivo no pára-choques dianteiro, grelha Preto piano, um acabamento metálico brilhante das asas de assinatura à frente, laterais e nas envolventes dos vidros e jantes de liga leve de 20 polegadas Pretas, de corte diamantado maquinadas.

O interior estofado em couro Branco Nappa celebra a qualidade de vida dos grãos de madeira naturais e dos têxteis e tecidos de alta qualidade, com o artesanato japonês a atingir os mais altos níveis de qualidade em ambos os materiais. As texturas são criadas recorrendo a métodos tradicionais e a novas tecnologias.

O tratamento das guarnições em madeira de plátano reflecte a estética japonesa *Hacho*, num equilíbrio assimétrico ou intencionalmente desnivelado. Os diversos padrões e fios dos tecidos respondem sensivelmente às mudanças de luz, enquanto a técnica japonesa de costuras denominada *Kakenui* cria “costuras suspensas”, com espaços entre os tecidos de corte, revelando um vislumbre do material que se encontra por baixo. A iluminação ambiente branca no revestimento das portas da frente e traseiras realça o melhor da cor e da textura dos acabamentos interiores.

As especificações do patamar Takumi vão ao encontro do nível Exclusive-line com o *pack* Comfort, fruto da integração de iluminação ao nível dos pés dos passageiros traseiros e de um volante forrado a pele Preta, com costuras Brancas, ajustável electricamente. Integra o novo Driver Personalisation System, com reconhecimento da face para ajuste do banco do condutor, do HUD e dos retrovisores exteriores para as posições pré-memorizadas.

Finalmente, o patamar **Homura** apresenta-se numa carroçaria de cor uniforme, equilibrando a elegância e a força com o sentido de dignidade. O design exclusivo do pára-choques dianteiro acentua a admissão e cria uma área de superfície maior, destacando a cor abaixo do para-choques. O acabamento exterior combina uma grelha em favo de mel Preto, com a asa de assinatura e placa de assinatura lateral na mesma cor, retrovisores exteriores Pretos, saídas de escape e elementos aerodinâmicos específicos e jantes em liga metálica Preta de 20 polegadas.

O interior em Preto com estofos de couro de série cria um ambiente mais focado na condução, enquanto a iluminação ambiente branca ao nível das portas dianteiras e traseiras realça o melhor dos acabamentos interiores de elevada qualidade.

Também o nível Homura vai ao encontro do nível Exclusive-Line com o *pack* Comfort grade, fruto da integração de iluminação ao nível dos pés dos passageiros traseiros e de um volante ajustável electricamente. Também aqui se integra o o novo Driver Personalisation System da Mazda.

1. PROPULSORES

Dando novo passo rumo à concretização da sua declaração “Sustainable Zoom-Zoom 2030”, a Mazda estabeleceu como meta a electrificação até 2030 de todos os veículos que produz. Daí que o novo Mazda CX-60 não só se lance no mercado como o primeiro PHEV da marca, como também inclui a tecnologia de 48V Mazda M Hybrid Boost na sua gama de modelos.

O novo CX-60 adopta a estrutura Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture da Mazda aplicável aos blocos longitudinais. Isto permite dar novos passos no processo de electrificação e satisfazer os requisitos ambientais, com os recém-desenvolvidos motores Mazda de seis cilindros, a gasolina e diesel, bem como propostas Mazda e PHEV. O formato longitudinal da mecênica do Mazda CX-60 oferece muitas vantagens, entre elas a capacidade de montagem de motores e baterias de diferentes dimensões num mesmo *layout*, tanto para modelos Mazda M Hybrid Boost como para versões PHEV, bem como a facilidade de colocação da unidade eléctrica no mesmo eixo do motor témico e da transmissão.

A gama de motorizações para o Mazda CX-60 contempla três novos motores: a primeira unidade a gasolina PHEV da Mazda – um bloco a gasolina de 2,5 litros e-Skyactiv G, de quatro cilindros, com tecnologia de eletrificação – e dois motores de seis cilindros em linha, um diesel e-Skyactiv D de 3,3 litros e um gasolina e-Skyactiv X de 3,0 litros, no que é uma estreia na Mazda. Todos estão acoplados a uma nova transmissão automática de oito velocidades e ao sistema de tração i-Activ All-Wheel Drive da Mazda. O sistema Mazda Intelligent Drive Select (Mi-Drive) permite uma escolha entre quatro modos de condução (mais o modo EV para o PHEV) de modo a proporcionar um controlo e prazer ao volante em todos os cenários de condução.

Os motores de seis cilindros foram desenvolvidos com base no conceito de *right-sizing*, que obriga a uma optimização da cilindrada de modo a melhorar os consumos de combustível e de energia. Em combinação com a transmissão automática de dupla embraiagem de oito velocidades e com a eletrificação do sistema Mazda M Hybrid Boost, *mild hybrid* de 48V da Mazda, as três unidades foram projectadas para melhorar drasticamente a entrega de energia e o prazer de condução, ao mesmo tempo que melhoram o desempenho ambiental.

## MOTOR e-Skyactiv PHEV DE 2,5 litrOS

A primeira mecânica PHEV da Mazda combina uma versão modificada do motor a gasolina de injecção direta Skyactiv-G de 2,5 litros e quatro cilindros, encontrado no CX-5, com um motor elétrico de grande dimensão, com 129 kW e uma bateria de iões de lítio de 355V e 17,8 kWh, de elevada capacidade.

O motor a gasolina desenvolve uma potência máxima de 141 kW às 6000 rpm e disponibiliza 261 Nm de binário. Por seu turno, o motor eléctrico fornece 129 kW de potência e 270 Nm de binário às 4000 rpm.

Com uma afinação da admissão para melhorar o binário nas gamas médias e baixas de rotações mais utilizadas (entre as 1.500 e as 3.000 rpm), esta combinação entre um motor térmico e um bloco eléctrico proporciona uma potência total de 327 CV / 241 kW e um abundante binário de 500 Nm, tornando-se no modelo de estrada mais potente alguma vez produzido pela Mazda.

O Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV proporciona, assim, um desempenho impressionante, acelerando dos 0 aos 100 km/h em apenas 5,8 segundos, atingindo uma velocidade máxima (limitada) de 200 km/h.

Inversamente e particularmente notável quando operando apenas com recurso a energia eléctrica, o novo Mazda PHEV apresenta excelentes credenciais ambientais, registando um consumo de combustível de apenas 1,5 l/100 km e as emissões de CO2 de apenas 33 g/km (valores combinados WLTP).

O Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV atinge uma autonomia de 60 km em modo eléctrico, desde que circule a 100 km/h ou menos.

## MOTOR e-Skyactiv D DE 3,3 litrOS

Adotando uma abordagem de *right-sizing* e calculando as emissões ideais do Mazda CX-60 com base no seu peso, o motor diesel de seis cilindros em linha da Mazda apresenta uma cilindrada aumentada de 2,2 para 3,3 litros, bem como um crescimento na gama de velocidades a que se alcança a queima pobre (combustão de elevada eficiência com um consumo mínimo de combustível). Esta unidade está disponível com dois níveis de potência, de 200 cv e de 254 cv.

Além de melhorar os níveis de performance decorrente do aumento da cilindrada do motor, a Mazda concebeu a unidade para utilizar o excedente de ar para melhorar o processo de combustão. Uma nova e altamente inovadora tecnologia avançada de combustão DCPCI (Distribution-Controlled Partially Premixed Compression Ignition) aumenta, ainda mais, a eficiência do motor, resultando numa mais ágil resposta à aceleração, ao mesmo tempo que vai ao encontro da futura regulamentação em termos de emissões, aumentando a eficiência térmica em mais de 40% em parte significativa da faixa de rotações.

Uma tecnologia em particular assegura a utilização de todo o excedente de ar durante o processo de combustão: fruto das cabeças dos pistões em forma de ovo integrados na câmara de combustão, a mistura de ar e combustível é dividida por duas zonas, resultando numa maior eficiência da combustão ao longo de um maior espectro de rotações. A redução na sonoridade é também alcançada devido a um período ideal de combustão, com um maior padrão de dispersão do spray. Em conjunto, estes dois factores contribuem significativamente para a excelente eficiência do Mazda CX-60.

O novíssimo motor e-Skyactiv D está acoplado a uma nova transmissão automática de oito velocidades, e enquanto a unidade de 200 cv está acoplada a um sistema de tracção traseira, o motor de 254 cv beneficia do sistema i-Activ All-Wheel Drive da Mazda. Por seu turno, o Mazda Intelligent Drive Select (Mi-Drive) permite a opção entre quatro modos de condução, proporcionando um óptimo controlo e prazer ao volante em cada cenário de condução.

O motor e-Skyactiv D de menor potência desenvolve 200 cv / 147 kW entre as 3000 e as 4200 rpm e um binário máximo de 450 Nm entre as 1400 e as 3000 rpm. Combinado com os 153 Nm de binário disponibilizados pelo motor eléctrico do sistema Mazda M Hybrid Boost, permite que o CX-60 acelere dos 0 aos 100 km/h em 8,4 segundos e atinja uma velocidade máxima de 212 km/h. Apesar deste impressionante desempenho, o CX-60 de 200 cv consegue registar um consumo médio de combustível de apenas 5,0 l/100 km, gerando emissões de CO2 de apenas 128 g/km.

Gerando 254 cv / 187 kW às 3750 rpm, a unidade mais potente desenvolve um binário máximo de 550 Nm entre as 1500 e as 2400 rpm e, uma vez mais com o contributo dos 153 Nm de binário do motor eléctrico, permite acelerar o CX-60 dos 0 aos 100 km/h em 7,4 segundos, para uma velocidade máxima de 219 km/h. Os consumos médios de combustível são de 5,3 l/100 km e as emissões de CO2 de apenas 137 g/km.

## MOTOR e-Skyactiv X DE 3,0 litrOS

O bloco de seis cilindros em linha e-Skyactiv X de 3,0 litros aproveita o bem equilíbrado conceiro de vibração inerente aos motores de seis cilindros em linha, combinando-o com melhorias implementadas na tecnologia precisa de controlo de combustão, desenvolvida para o motor e-Skyactiv X de quatro cilindros, resultando em uma nova unidade que vai ao encontro do conceito de *right-sizing*.

A maior capacidade permite fazer entrar mais ar para o motor, removendo a necessidade de um turbo. Isto permitiu à Mazda criar uma unidade com uma estrutura base simples, à qual é adicionada uma dupla árvore de cames à cabeça e um sistema variável de abertura de válvulas, que altera a fase da árvore de cames de uma forma fiável e instantânea. Em resultado, o controlo interno EGR alcança a combustão com um menor volume de combustível face ao volume de ar.

O motor gera, assim, uma aceleração suave e um som envolvente. Para além disso, fruto da tecnologia de combustão pobre, esta unidade também alcança os mesmos consumos de combustível do motor e-Skyactiv X de quatro cilindros.

## REFORÇO M Hybrid (SISTEMA Mild Hybrid DE 48V)

No que é uma estreia para a Mazda, a tecnologia híbrida MHEV48 da Mazda equipa ambos os blocos de seis cilindros do novo CX-60. Quando integrada com o motor diesel, não só melhora os valores de consumos, como também um melhor desempenho ambiental, fruto da utilização do motor elétrico para apoiar o motor térmico, pela utilização da energia recuperada na travagem ou em descidas (*coasting*) em regimes de rotações mais baixos (inativo até às baixas velocidades), onde os motores de combustão interna não são, tradicionalmente, muito eficientes.

O apoio fornecido pelo motor eléctrico aquando do arranque a partir de uma posição imóvel e a suavidade nas passagens de caixa podem ser sentidas nos instantes imediatos em que o condutor pressiona o acelerador, contribuindo para uma evolução da experiência de condução *Jinba-Ittai*.

## TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA DE OITO VELOCIDADES SEM CONVERSOR DE BINÁRIO

A nova transmissão automática de oito velocidades da Mazda oferece aos condutores passagens de caixa suaves e responsivas, operando através de engrenagem claras e suaves e uma ampla faixa de operação, alcançando o equilíbrio certo em termos de desempenho dinâmico e ambiental.

A nova transmissão muda de marcha da mesma forma que uma transmissão de conversor de binário - através de engrenagens planetárias e embraiagens de discos múltiplos – abdicando de um conversor hidráulico como embraiagem de entrada, recorrendo, em alternativa, a uma embraiagem de discos múltiplos e a um motor/gerador eléctrico integrado.

Ao substituir o conversor de binário por uma embraiagem, o binário do bloco térmico e do motor eléctrico é transmitido directamente, com passagens de caixa rápidas e rítmicas, muito semelhantes às de uma transmissão manual. Além disso, as funções de transmissão de fricção e de arrefecimento da embraiagem foram evoluídas de modo a se alcançar um arranque suave e uma elevada eficiência.

A motorização híbrida do Mazda CX-60 e-Skyactiv PHEV permite uma combinação independente da potência do bloco a gasolina e do motor eléctrico, ajudando a nova transmissão a implementá-la suavemente a todas as velocidades.

O design compacto da inédita transmissão de oito velocidades da Mazda e o *layout* ideal de todo o conjunto mecânico levaram à criação de um túnel de transmissão de menores dimensões, minimizando o impacto no espaço da área dos pedais e permitindo uma posição de condução ideal.

## CAPACIDADE DE REBOQUE

O novo CX-60 PHEV e ambas as variantes do novo CX-60 diesel têm uma capacidade de reboque de 2.500 kg (para 8% e 12% de inclinação). Para o conseguir, o desempenho de arrefecimento do motor foi melhorado. A área de superfície do radiador foi aumentada e foi acrescentado um radiador lateral. Foi adoptada uma estrutura de radiador de dois níveis que arrefece água a alta temperatura num nível e água a temperatura mais reduzida noutro.

O fluxo de ar por baixo do *capot* foi também optimizado para conseguir um arrefecimento mais eficiente através da colocação de um *capot* de dupla fixação, um canal de escoamento de ar para o radiador lateral, bem como o reforço das condutas para reduzir as perdas de ar.

1. DINÂMICA DE CONDUÇÃO

O novo CX-60 baseia-se na Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture da Mazda, projectada para ser compatível com a configuração mecânica longitudinal de tração traseira deste SUV.

Para além de ser compatível com os novos motores de seis cilindros em linha e facilitar a instalação de tecnologias de electrificação, como os sistemas Mazda M Hybrid Boost e e-Skyactiv PHEV, a Skyactiv Multi-Solution Scalable Architecture apresenta inúmeras soluções que melhoram o conceito de condução *jinba-Ittai*.

Com base na abordagem centrada no ser humamo da Mazda, nelas incluem-se a rigidez da estrutura da carroçaria que garante aos condutores poder sentir a resposta do veículo sem que se verifiquem perdas ou atrasos na resposta, bancos que tornam ainda mais fácil para cada ocupante manter o equilíbrio correcto enquanto o modelo se encontra em movimento, uma suspensão que estabiliza a postura do veículo durante a condução e um sistema de controlo de postura do veículo único da Mazda, denominado Kinematic Posture Control (KPC).

## Mi-Drive

O mais evoluído sistema Mi-Drive Mazda Intelligent Drive Select presente no Mazda CX-60 integra cinco modos de condução comutáveis – **Normal, Sport, Off-Road, Towing** e **EV** (apenas PHEV), permitindo optimizar a aderência, tracção, performance, maneabilidade e segurança na maior variedade de ambientes de condução possível.

O modo **Normal** aponta ao melhor equilíbrio entre eficiência de consumos e performance de condução, garantindo viagens confortáveis em todos os aspetos do quotidiano.

O modo **Sport** maximiza o potencial do desempenho dinâmico do modelo e aumenta a capacidade de resposta da mecânica para suportar uma condução mais dinânica. O sistema AWD aumenta a sua força de aperto para melhorar a estabilidade das manobras, permitindo que o condutor desfrute de uma condução poderosa mas com tranquilidade.

O modo **Off-Road** optimiza o sistema AWD, o Traction Control System (TCS) e outros sistemas dinâmicos, gerando características orientadas para a tracção, para um maior desempenho em terrenos mais acidentados. Este modo também oferece uma função de "assistência à tracção off-road" para ajudar os condutores a libertar o veículo, na eventualidade do mesmo ficar preso.

O modo **Towing** (Reboque) optimiza as características de potência do sistema AWD em face de um aumento de peso decorrente do engate de um gancho de reboque, seja para puxar um reboque ou um porta-bicicletas, ou mesmo uma caixa de tejadilho, proporcionando viagens mais satisfatórias. O sistema AWD também está optimizado para reboque de caravanas, melhorando a estabilidade em linha recta.

**O modo EV** (apenas PHEV) permite a condução apenas com recurso ao motor eléctrico. Por exemplo, em áreas onde a utilização de motores de combustão interna não é permitida, ou em zonas residenciais de baixo ruído.

## TRANSMISSÃO INTEGRAL i-Activ AWD

A primeira plataforma de *layout* longitudinal, para vários modelos, da Mazda adopta um sistema de tração integral que recorre a uma embraiagem multidiscos de controlo electrónico. Este sistema recém-desenvolvido alcança uma performance de elevada tracção e características ideais de maneabilidade, tornando-o um dos melhores sistemas AWD presentes num veículo de produção.

O conceito AWD para a nova plataforma longitudinal do Mazda CX-60 envolve um sistema de tracção integral a tempo inteiro que preserva as características neutras de desempenho em curva de um sistema de tracção traseira, equilibrando-o com a estabilidade do sistema AWD.

A maior estabilidade da sua poderosa tracção na neve ou em outras superfícies escorregadias, a sua estabilidade em linha recta em autoestrada e o desempenho em termos de maneabilidade em estradas mais sinuosas superam, consideravelmente, o anterior sistema i-Activ AWD aplicado em unidades de tracção dianteira.

No sistema híbrido PHEV, o sistema AWD trabalha com a travagem coordenada regenerativa para optimizar a distribuição regenerativa ás rodas dianteiras e traseiras para que mais energia possa ser recuperada a partir dos quatro pneus durante as fases de desaceleração.

Nos modos Sport, Off-road e Towing (Reboque) do sistema Mi-Drive, o controlo integrado do sistema AWD sobre os sistemas de potência e travagem otimiza a distribuição da força de accionamento às quatro rodas, permitindo lidar com os diferentes ambientes de condução.

## TRAVAGEM Regenerativa

As motorizações do Mazda CX-60 MHEV adoptam um sistema de coordenação do travão de fricção regenerativa. Isto coordena o controlo dos travões de atrito e o sistema de regeneração de energia do motor eléctrico, permitindo alcançar a força de travagem pretendida, recuperando-se a totalidade da energia, sem que se verifiquem perdas.

Utiliza um sistema do tipo *break-by-wire* (através de um sistema eléctrico) para detectar o nível da força de travagem necessário, gerando o máximo de energia possível dentro deste intervalo. Em seguida, compensa qualquer insuficiência através da força de travagem gerada pelos travões de atrito, alcançando simultaneamente uma sensação natural de travagem e bons consumos de combustível.

Compacta e inovador, este sistema de travagem eléctrico integra o funcionamento dos travões, o *booster* de travagem e o sistema de controlo dos travões. Uma vez que os travões são controlados por sinais elétricos, esta configuração facilita um controlo mais complexo do travão em comparação com os anteriores sistemas mecânicos.

O Mazda CX-60 MHEV também adopta um controlo cooperativo entre o sistema AWD e os sistemas de regeneração do motor eléctrico. Isto funciona aumentando o binário do sistema AWD durante a desaceleração regenerativa, estabilizando o posicionamemto do veículo durante a travagem e regenerando mais energia.

## CARROÇARIA

O objectivo da Mazda em termos do novo CX-60 apontou a que o condutor possa sentir instantaneamente a resposta do modelo a cada operação de controlo, resultando numa viatura que oferece ao condutor uma verdadeira sensação de unidade ao volante.

A rigidez da estrutura da carroçaria foi reforçada aproveitando o *layout* longitudinal do bloco de potência, permitindo ampliar e fortalecer a secção transversal da estrutura frontal. Aumentar a rigidez das juntas dos membros do quadro contribuiu para uma maior rigidez geral de toda a estrutura anelar da carroçaria.

Do volante aos pneus dianteiros e daí até à suspensão dianteira, à carroçaria, à suspensão traseira, aos pneus traseiros e depois aos bancos, a potência é transferida dos elementos rígidos ao corpo humano (força muscular e estrutura esquelética) para os elementos rígidos mecânicos da viatura, de modo a garantir-se um maior *feedback* e sem demoras. Como resultado, as características de transmissão estrutural do Mazda CX-60 permitem ao condutor sentir-se como se a viatura fosse uma extensão natural do corpo humano.

O posicionamento da bateria de alta tensão entre os eixos dianteiro e traseiro e o mais baixo possível dentro da sua *concha* dá ao novo Mazda CX-60 PHEV um centro de gravidade particularmente baixo. Combinado com um sistema permanente de tracção integral que incorpora uma transferência de binário entre os eixos, tal confere ao modelo características superior em termos de maneabilidade, comparativamente às melhores propostas do segmento *premium*.

## BaNCOs

Na actual gama de modelos Small Architecture da Mazda, os bancos são já concebidos para suportar correctamente a pélvis, pelo que a mobilidade da coluna vertebral está assegurada. Isto torna mais fácil que os reflexos de uma pessoa possam equilibrar o efeito das forças G laterais, ao longo das curvas.

Os novos bancos do Mazda CX-60 adicionam um maior suporte nos pontos fulcrais do movimento do corpo, ao accionar o volante ou os pedais do acelerador e dos travões, criando uma estrutura que suporta as tentativas subconscientes do condutor de manter o equilíbrio, em resposta às forças G oriundas de todas as direcções.

Para tal, a Mazda aumentou de três para quatro o número de molas de almofada, melhorando, ainda mais, o suporte do corpo no banco, impedindo com que a pélvis role para trás. A malha de amortecimento do encosto do banco foi mudada para uma placa, reduzindo a rotação sobre o eixo vertical na zona do peito. Também a rigidez da fixação do banco tinha sido aumentada para proporcionar ainda mais apoio.

Além disso, para os elementos de poliuretano dos bancos, a elasticidade da estrutura de resina foi mantida, mas o revestimento de resina nas células da almofada foi ajustado de modo a equilibrar o amortecimento e a elasticidade. Isto não só melhora o conforto de condução, como também contribui para uma transmissão mais rápida da força dos pneus traseiros, permitindo ao condutor sentir-se mais em sintonia com o veículo e, assim, desfrutar de uma condução mais rítmica.

Cada um dos restantes bancos é concebido utilizando o mesmo conceito aplicado no banco do condutor, permitindo a todos os ocupantes da viatura desfrutar da viagem, sem se verem desviados pelos movimentos do automóvel.

## SuspensÃo

O novo Mazda CX-60 conta com um sistema de suspensão de triângulos duplos na dianteira e com uma configuração *multi-link* atrás. Com base na filosofia *Jinba-Ittai* da Mazda, a suspensão foi concebida para controlar suavemente a massa amortecida (carroçaria do veículo) durante as curvas e para estabilizar a postura do veículo numa grande variedade de gamas de velocidade.

Três soluções garantem o funcionamento suave das molas e amortecedores, movendo-se apenas para cima e para baixo, sem oscilações laterais ou longitudinais em resposta ao movimento dos pneus: a adopção de uma geometria da suspensão que suaviza o movimento vertical da carroçaria do veículo; o desvio nulo entre o movimento dos pneus e a posição dos membros de suporte dos amortecedores; e uma configuração optimizada da suspensão traseira.

Além disso, a adopção de elementos em alumínio fundido para a parte superior da suspensão nas quatro rodas aumenta a rigidez. Isto resulta numa ligação mais eficiente entre a suspensão e a carroçaria do veículo e, consequentemente, numa transmissão de força mais rápida da suspensão dianteira para a suspensão traseira.

A suspensão dianteira com triângulos duplos dispõe de braços de controlo na parte superior e inferior. Fazendo uso do espaço adicional proporcionado pela colocação longitudinal do motor, os braços de controlo da suspensão foram alargados e o *span* longitudinal assegurado.

Mesmo os componentes mais básicos da suspensão foram cuidadosamente concebidos para fazer com que os pneus ofereçam uma melhor aderência à superfície da estrada e estabilizem o movimento do veículo, mesmo em situações como curvas ou condução sobre superfícies rugosas. O aperfeiçoamento das configurações da suspensão resultou num movimento simples e suave da carroçaria que oferece uma comunicação estreita entre o automóvel e o condutor.

Utilizando o conhecimento e experiência adquiridos com o *roadster* MX-5, a suspensão traseira *multi-link* foi concebida para melhorar o conforto de condução, bem como para reduzir o ruído de rolamento, sem afectar negativamente o comportamento ou a estabilidade. A utilização de rótulas esféricas metálicas no lugar dos casquilhos de borracha nas extremidades exteriores dos braços da suspensão traseira aumenta a rigidez.

Como resultado, a estrutura transmite a força dos pneus traseiros à carroçaria do veículo de uma forma mais directa. Isto significa que, por sua vez, a resposta do veículo aos *inputs* do condutor será transmitidade uma forma mais directa, permitindo-lhe sentir uma verdadeira ligação com o automóvel.

O resultado do desenho do novo sistema de suspensão do Mazda CX-60, centrado no ser humano, resulta num chassis que permite ao condutor desfrutar um controlo suave dos movimentos do veículo, independentemente da situação de condução, e de uma suspensão que minimiza o movimento da cabeça, permitindo aos utilizadores desfrutar, também, de um controlo intuitivo do automóvel em todos os momentos.

## DIReCÇÃO

Também utilizada no MX-5, a direcção assistida eléctrica de duplo pinhão do Mazda CX-60 (EPS) aumenta a rigidez do motor EPS e dos componentes aos quais se liga, os quais produzem uma grande potência, criando uma relação sólida e consistente entre o ângulo do volante e o ângulo dos pneus dianteiros. O resultado é uma resposta de direcção directa e comunicativa que proporciona um controlo mais preciso e seguro sobre o automóvel.

## Kinematic Posture Control (KPC)

Kinematic Posture Control (KPC) é uma nova tecnologia, exclusiva da Mazda, que tira partido da forma como a estrutura de suspensão do Mazda CX-60 foi desenhada, para facilitar um controlo suave dos movimentos da carroçaria, bem como uma elevada estabilidade mesmo em curvas a alta velocidade.

A suspensão traseira do Mazda CX-60 foi concebida para se opor à força de elevação, *puxando* a carroçaria do veículo para baixo, nivelando-o durante as travagens. O KPC aproveita ao máximo estas características de suspensão, estabilizando a postura do veículo ao curvas com forças G particularmente elevadas, travando ligeiramente a roda traseira interior à curva de forma a atenuar o rolamento e a limitar os movimentos da carroçaria, forçando-a na direcção descendente.

Além disso, o sistema utiliza a diferença de velocidade entre as rodas traseiras para detectar as condições da curva em tempo real, utilizando esta informação para tornar o movimento do veículo mais linear e para estabilizar a sua postura, se necessário. O sistema KPC não representa qualquer acréscimo de peso ao Mazda CX-60.

## Hill Descent Control (HDC)

O sistema Hill Descent Control da Mazda suporta uma condução segura em descida, em declives íngremes, com superfícies escorregadias e ásperas, tais como percursos de todo-o-terreno ou colinas cobertas de neve. O sistema monitoriza, de modo constante, a rotação dos pneus e utiliza esta informação para controlar, com precisão, a pressão do fluido do travão e estabilizar o movimento do veículo, mantendo automaticamente a viatura a uma velocidade constante, sem que o condutor precise de recorrer aos travões.

Na eventualidade de um maior escorregamento em descida com o Hill Descent Control activado, o ABS assumirá automaticamente o controlo dos travões. Uma vez desativado o ABS, o HDC volta a manter a velocidade de descida definida.

O HDC está operacional a velocidades entre os 3 e os 20 km/h. Alterna para *standby* a velocidades entre os 20 e os 30 km/h para que possa retomar o controlo a qualquer momento que o veículo regresse à faixa de velocidade operacional. A velocidades superiores a 30 km/h, o sistema desliga-se automaticamente.

## SILÊNCIO

O Mazda CX-60 utiliza quer a tecnologia de isolamento acústico, como a de absorção para eliminar todos os ruídos desagradáveis e dar ao habitáculo uma tranquilidade Mazda excepcionalmente refinada.

O isolamento acústico (prevenção de transferência de ruído) foi melhorado através da redução do número de furos e aberturas no piso a um mínimo absoluto, bem como da adopção de uma estrutura de dupla parede nos painéis da carroçaria e nos materiais de superfície, a fim de reduzir o ruído do vento.

A absorção acústica foi melhorada através do ajuste da camada de amortecimento entre os painéis da carroçaria e os materiais de superfície, para controlar, de uma forma mais eficaz, o ruído do vento e absorver mais sons de baixa frequência, tais como o ruído da estrada.

1. SEGURANÇA

A gama abrangente de sistemas avançados de assistência ao condutor i-Activsense do Mazda CX-60 assegura uma segurança activa ao mais elevado nível, tendo contribuído para que o modelo alcançasse uma classificação de segurança Euro NCAP de 5 estrelas.

Várias novas tecnologias estream-se no Mazda CX-60: See-Through View, um monitor de 360 graus de última geração, com campo de visão alargado a baixas velocidades; Hill Descent Control (HDC), que auxilia na descida segura de declives íngremes, com pisos escorregadios ou rugosos; Cruise Control (i-ACC), que pode agora incorporar limites de velocidade provenientes da tecnologia Traffic Sign Recognition; bem como Vehicle Exit Warning (BSM), que alerta para a presença de peões que se aproximam da retaguarda.

Outros sistemas do pacote i-Activsense: Advanced Smart City Brake Assist (Advanced SCBS) com detecção de peões e ciclistas e função de cruzamento, Rear Emergency Brake Assist (SBS-R) com detecção de peões, Lane Keeping Assist with Steering Assist para assistir o condutor na manutenção do veículo na faixa de rodagem, Traffic Sign Recognition (TSR) e Drowsiness Detection (DAA), para alertar o condutor em situações que sejam detectados sinais de sonolência.

## SISTEMA See-Through View

O View Monitor 360° da Mazda utiliza um sistema de quatro câmaras que cobre todos os lados do veículo, reproduzindo no ecrã central uma vista superior panorâmica do mesmo, bem como uma escolha independente de vistas dianteira, traseira e laterais esquerda ou direita.

O Mazda CX-60 adiciona o See-Through View como uma nova evolução da funcionalidade 360° View Monitor. Exibe uma imagem no ecrã que permite ao condutor ver através dos cantos dianteiros e traseiros do veículo a partir do seu lugar, facilitando a identificação de objectos escondidos pela carroçaria do automóvel.

Esta tecnologia ajuda o condutor a manter-se plenamente consciente das condições em seu redor quando conduz lentamente em espaços apertados, como parques de estacionamento e vias mais estreitas.

## OuTrOS SISTEMAS i-Activsense

De série em toda a gama Mazda CX-60, o Advanced Smart City Brake Support (Advanced SCBS) utiliza uma câmara de detecção dianteira para identificar veículos e peões (tanto de dia, como de noite) e, assim, ajudar a evitar colisões ou mitigar danos na eventualidade de ocorrer uma colisão. O sistema imobiliza automaticamente o veículo ou reduz a sua velocidade quando existe o risco de uma colisão com um veículo ou com um peão.

Outras tecnologias-chave i-Activsense de assistência ao condutor, propostas de série na gama, incluem o sistema Lane-Keep Assist da Mazda, de assistência à manutenção na faixa de rodagem, bem como o Blind Spot Monitoring com Rear Cross Traffic Alert, a fim de alertar para a presença de veículos no denominado ângulo morto.

A tecnologia Blind Spot Monitor mantém o condutor informado sobre os veículos que se aproximam, por exemplo, ao mudar de faixa. A função Rear Cross Traffic Alert monitoriza o ambiente do veículo em situação de manobras em marcha-atrás, alertando o condutor quando são detetados outros veículos que se aproximam pelas laterais.

O Mazda Radar Cruise Control (MRCC) com função Stop and Go mantém automaticamente a velocidade adequada do veículo e a distância para o veículo precedente, mesmo que este se imobilize por completo. O i-Adaptive Cruise Control (i-ACC) é uma função adicional que permite aos condutores ajustar facilmente o MRCC ao limite de velocidade através da tecnologia Traffic Sign Recognition.

Outras funcionalidades de segurança ativa propostas de série incluem um sistema de travagem antibloqueio às quatro rodas (4W-ABS) com Electronic Brakeforce Distribution (EBD) - distribuição electrónica da força de travagem - e Brake Assist, Dynamic Stability Control (DSC – controlo de estabilidade), Traction Control System (TCS – controlo de tracção), Emergency Stop Signalling System (ESS – sinalização de paragem de emergência), Hill Launch Assist (HLA – assistente de arranque em subida) e faróis automáticos que se acendem cerca de 30 minutos antes do pôr-do-sol, facilitando a identificação do automóvel pelos peões e condutores de outros veículos.

## SEGURANÇa PassivA

A Mazda analisou cuidadosamente os acidentes ocorridos em situações reais do quotidiano, a fim de aperfeiçoar as tecnologias de segurança passiva a partir de vários ângulos, incluindo a protecção não só do próprio veículo, mas também daquele com o qual possa vir a colidir, para mitigar ferimentos dos passageiros, bem como para proteger melhor os ocupantes mais idosos e os peões.

A tecnologia de segurança passiva da Mazda foi desenvolvida com o objectivo de obter as mais altas classificações de segurança europeias.

## PROTECÇÃO EM IMPACTOS FRONTAIS

Três tecnologias inovadoras combinam-se para proporcionar um excelente desempenho ao nível da segurança no caso de uma colisão frontal.

Em primeiro lugar, a eficiência da estrutura *multi-path* absorve energia através de três caminhos de carga separados (principal, superior e inferior) para suavizar o impacto nos ocupantes e minimizar a deformação do habitáculo. Segue-se uma estrutura de compressão axial que duplica a eficiência de absorção de energia, contribuindo simultaneamente para a poupança de espaço e peso. Por último, a estrutura destina-se a ser o mais vertical possível.

Estas tecnologias não só garantem que o Mazda CX-60 tem uma excelente resistência na eventualidade de uma colisão dianteira, como também suportam o seu *design*, contribuindo para uma projeção dianteira de apenas 842 mm.

## PROTECÇÃO EM IMPACTOS LATERAIS

As ligações da estrutura, que são tradicionalmente um ponto fraco em termos de flexão e resistência à torção, foram reforçadas a fim de se distribuir a carga. Um material de alta resistência (com 1.800 MPa) produzido através da nova tecnologia de moldagem da Mazda foi combinado com material convencional de 1.300 MPa nos mesmos componentes para aumentar a resistência em áreas não flexíveis, reduzindo-a, ao mesmo tempo, em áreas de flexão, conseguindo um modo de deformação ideal e reduzindo o peso.

O *design* do tejadilho combina a sensação aberta e arejada de um tejadilho panorâmico com a resistência necessária em caso de um capotamento. A sensação “a céu aberto” foi mantida através da adopção de um arco de *design* fino, ajustando a secção transversal do tejadilho, e recorrendo a materiais mais fortes para a construção do próprio arco – 980 MPa em comparação com os tradicionais 500MPa - para o tornar mais robusto.

A protecção dos ocupantes do habitáculo na eventualidade de um impacto lateral viu-se também melhorada pela instalação de *airbags* centrais e *airbags* laterais no banco traseiro.

## PROTECÇÃO CONTRA IMPACTOS TRASEIROS

O Mazda CX-60 foi concebido para absorver o dobro da energia resultante de um impacto traseiro, comparativamente ao actual CX-5. Até à data, os veículos da Mazda absorvem energia pela flexibilidade e deformação da estrutura traseira. No entanto, o Mazda CX-60 usa a deformação axial da estrutura lateral traseira para absorver o dobro da energia. Ao mesmo tempo, a espessura da estrutura lateral foi reduzida para proporcionar uma maior poupança de peso.

## PROTECÇÃO CONTRA ALTA VoltageM

As versões e-Skyactiv PHEV do novo Mazda CX-60 estão equipadas com medidas abrangentes de proteção contra alta voltagem, de modo a proteger os ocupantes do veículo do risco de choques eléctricos. Para além da resistência da carroçaria do veículo, foi adicionada uma protecção física à própria bateria, garantindo protecção contra contactos directos e indirectos, bem como resistências ao nível do isolamento.

Especificamente, esta solução envolveu o uso de alumínio maleável - um material extremamente forte e resistente a fissuras - para o compartimento da bateria, bem como a adição de material absorvente de energia ao exterior da mesma para evitar que esta se *parta*.

Foram também implementadas várias medidas baseadas em diferentes princípios eléctricos para cortar a alimentação de outros componentes, para além da bateria do sistema de alta voltagem, em caso de colisão. Um disjuntor de circuito e um redutor de tensão são usados para cortar o fluxo de energia que causaria a dissipação de electricidade.

## MITIGAÇÃO DE FERIMENTOS EM PEÕES

Uma vez que 70% dos atropelamentos fatais e lesões graves envolvem ferimentos na cabeça, pernas ou ancas, o *capot* do Mazda CX-60 e a face do pára-choques dianteiro foram projectados para proteger estas áreas do corpo humano.

O *capot* consegue oferecer protecção para a cabeça do peão e rigidez numa única estrutura, adoptando uma estrutura transversal que divide o painel numa secção superior capaz de absorver energia e uma outra, inferior, que proporciona rigidez. Além disso, o seu *design* garante que há espaço suficiente entre esta estrutura e peças rígidas por baixo do *capot*, como o motor.

Além disso, os guarda-lamas dianteiros contam com altura suficiente para expandir a zona de absorção do *capot*, de modo a absorver suavemente o impacto da cabeça em caso de colisão com um peão.

A face do pára-choques dianteiro garante um amplo espaço entre a tampa do para-choques (superfície de design), o *capot* e o feixe do pára-choques. O peso da estrutura interna da face do pára-choques foi cuidadosamente controlado de modo a absorver suavemente o impacto de uma perna e de uma anca. Essa estrutura interna é dividida verticalmente para absorver energia directamente de frente por cima. A inclusão de um elemento de suporte ajuda a evitar que o pára-choques fique pendurado.

1. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

## DIMEnSõeS

|  | 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 CV Cx AutomáticA 8 velAWD | 3.3 E-SKYACTIV d 200 CV Cx AutomáticA 8 vel RWD | 3.3 E-SKYACTIV d 254 CV Cx AutomáticA 8 velAWD |
| --- | --- | --- | --- |
| **Exterior** |  |  |
| Comprimento total com suporte de matrícula | mm | 4,745 |
| Largura total | mm | 1,890 |
| Altura total – jantes 18" com carga/sem carga | mm | 1,675/1,680 | 1,675/1,682 | 1,675/1,681 |
| Altura total – jantes 20" com carga/sem carga | mm | 1,680/1,685 | 1,680/1,687 | 1,680/1,687 |
| Distância entre eixos  | mm | 2,870 |
| Altura ao solo entre os eixos – com carga (pneus18''/20'') | mm | 170/175 |
| Via dianteira |  | 1,640 |
| Via traseira |  | 1,645 |
| Diâmetro de viragem entre passeios  | m | 5.4 |
| **Interior** |  |  |
| Espaço ao nível da cabeça, à frente - sem tecto de abrir | mm | 1,004 |
| Espaço ao nível dos ombros, à frente | mm | 1,504 |
| Espaço ao nível das pernas, à frente | mm | 1,058 |
| Espaço ao nível da cabeça, atrás - sem tecto de abrir | mm | 984 |
| Espaço ao nível dos ombros, atrás  | mm | 1,441 |
| Espaço ao nível das pernas, atrás  | mm | 990 |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Bagageira** |  |  |
| Volume de Carga (até à linha de cintura, todos os bancos levantados) / incl. espaço arrumação sob o piso | l | 477 / 570 |
| Volume de Carga até ao tecto (bancos trsaeiros rebatidos)/ incl. espaço de arrumação sob o piso | l | 1,726 |
| Altura do piso à cobertura (chapeleira) | mm | 498.5 |
| Comprimento do piso de carga atrás dos bancos traseiros | mm | 975 |
| Largura entre as cavas das rodas | mm | 1,130 |
| Largura ao nível do piso | mm | 1,275 |
| Patamar de abertura do portão traseiro, distância ao solo | mm | 740 |

## PESOS

|  | 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 CV Cx AutomáticA 8 velAWD | 3.3 E-SKYACTIV d 200 CV Cx AutomáticA 8 vel RWD | 3.3 E-SKYACTIV d 254 CV Cx AutomáticA 8 velAWD |
| --- | --- | --- | --- |
| Peso a seco mínimo com/sem condutor de 75kg – jantes 18"  | kg | 1,980 / 2,055 | 1,815 / 1,890 | 1,860 / 1,935 |
| Peso a seco mínimo com/sem condutor de 75kg – jantes 20"  | kg | 1,995 / 2,070 | 1,828 / 1,903 | 1,874 / 1,949 |
| Peso a seco máximo com/sem condutor de 75kg – jantes 18" | kg | 2,058 / 2,133 | 1,890 / 1,965 | 1,935 / 2,010 |
| Peso a seco máximo com/sem condutor de 75kg – jantes 20"  | kg | 2,072 / 2,147 | 1,905 / 1,980 | 1,950 / 2,025 |
| Peso máximo admissível - total  | kg | 2,667 | 2,500 | 2,516 |
| Peso máximo permitido no eixo dianteiro  | kg | 1,221 | 1,170 | 1,198 |
| Peso máximo permitido no eixo traseiro  | kg | 1,446 | 1,330 | 1,318 |
| Peso máximo rebocável, atrelado sem travões  | kg | 750 |
| Peso máximo rebocável, atrelado com travões (gradiente de 8%)  | kg | 2,500 |
| Peso máximo rebocável, atrelado com travões (gradiente de 12%) | kg | 2,500 |
| Peso máximo no tejadilho  | kg | 100 |

## MOTORES

|  | 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 CV Cx AutomáticA 8 velAWD | 3.3 E-SKYACTIV d 200 CV Cx AutomáticA 8 vel RWD | 3.3 E-SKYACTIV d 254 CV Cx AutomáticA 8 velAWD |
| --- | --- | --- | --- |
| Tracção |  | AWD | RWD | AWD |
| Transmissião |  | 8AT | 8AT | 8AT |
| Tipo de motor |  | 4 cilindros em linha, DOHC, 16 válvulas | 6 cilindros em linha, DOHC, 24 válvulas |
| Tipo de injecção de combustível |  | Injecção directa | Injecção Eléctrica Directa do tipo common-rail |
| Cilindrada | cc | 2,488 | 3,283 |
| Diâmetro x curso | mm x mm | 89.0 x 100.0 | 86.0 x 94.2 |
| Taxa de compressão  |  | 13.0 | 15.2 |
|  |  | **PHEV** | **M-HEV** |
| Potência máxima combinada  | kW/PS@rpm | 241/327@6,000 | N.A. |
| Binário máximo combinado | Nm@rpm | 500@4,000 | N.A. |
| Potência máxima do motor  | kW/PS@rpm | 141/191@6,000 | 147/200@3,000-4,200 | 187/254@3,750 |
| Binário máximo do motor | Nm@rpm | 261@4,000 | 450@1,400-3,000 | 550@1,500-2,400 |
| Potência máxima do motor eléctrico | kW/PS@rpm | 129/175@5,500 | 12.4/17.0@900 | 12.4/17.0@900 |
| Binário máximo do motor eléctrico  | Nm | 270 | 153 |
| Capacidade do depósito de combustível | L | 50 | 58 |
| Sistema de controlo de emissões |  | 3-way catalyst | Catalisador de Oxidação Diesel & SCR em F&SCR |
| Tipo de bateria de 12 V |  | Q-85 | S-95 |
| **Bateria** | **PHEV** | **M-HEV** |
| Tipo |  | Iões de lítio | Iões de lítio |
| Voltagem  | V | 355 | 44.4 |
| Capacidade de descarga  | Ah | 50 | N.A. |
| Capacidade da bateria  | kWh | 17.8 | 0.33 |
| Peso da bateria  | kg | 176 | N.A. |

## Transmissão

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|   |   | 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 CV Cx AutomáticA 8 velAWD | 3.3 E-SKYACTIV d 200 CV Cx AutomáticA 8 vel RWD | 3.3 E-SKYACTIV d 254 CV Cx AutomáticA 8 velAWD |
| **Relações de Caixa** |  |  |
| 1ª  |  | 5,258 |
| 2ª  |  | 3,303 |
| 3ª  |  | 2,129 |
| 4ª  |  | 1,705 |
| 5ª  |  | 1,300 |
| 6ª  |  | 1,000 |
| 7ª  |  | 0,822 |
| 8ª  |  | 0,628 |
| Marcha-atrás |  | 4,034 |
| Relação final |  | 4,444 | 2,785 | 3,307 |

## PerformanceS

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|   |   | 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 CV Cx AutomáticA 8 velAWD | 3.3 E-SKYACTIV d 200 CV Cx AutomáticA 8 vel RWD | 3.3 E-SKYACTIV d 254 CV Cx AutomáticA 8 velAWD |
|  Aceleração 0-100 km/h | s | 5.8 | 8.4 | 7.4 |
| Velocidade máxima com limitador  | km/h | 200 | 212 | 219 |
| **Consumos WLTP**  |  |  |
| Autonomia de condução EV  | km | 63 | N.A. |
| Autonomia de condução EV – Cidade | km | 68 | N.A. |
| Consumo de combustivel ponderado | l/100km | 1.5 | 5.0 | 5.3 |
| Consumo de energia ponderado | kWh/100km | 23 | N.A. | N.A. |
| **Emissões WLTP**  |  |  |
| Emissões CO2 combinadas | g/km | 33 | 128 | 139 |
| Norma de emissões europeia |  | Nível 6 G2 |

## SUSPENSão E RODAS

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|   |   | 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 CV Cx AutomáticA 8 velAWD | 3.3 E-SKYACTIV d 200 CV Cx AutomáticA 8 vel RWD | 3.3 E-SKYACTIV d 254 CV Cx AutomáticA 8 velAWD |
| **Suspensão** |  |  |
| Tipo frente |   | Triângulos duplos |
| Tipo traseira |   | Braços múltiplos (multi-link) |
| **Jantes e pneus** |  |  |
| 18" pneu | 235/60/R18 |
| 20" pneu | 235/50/R20 |
| 18" jante | 18 x 7 ½ J |
| 20" jante | 20 x 7 ½ J |

## DIREÇÃo e travões

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|   |   | 2.5 e-Skyactiv PHEV 327 CV Cx AutomáticA 8 velAWD | 3.3 E-SKYACTIV d 200 CV Cx AutomáticA 8 vel RWD | 3.3 E-SKYACTIV d 254 CV Cx AutomáticA 8 velAWD |
| **Direcção** |  |  |
| Tipo |   | Assistência eléctrica, pinhão e cremalheira |
| **Travões** |  |  |
| Tipo de travões de disco |   | Discos ventilados à frente e atrás |
| Diâmetro dos discos dianteiros  | mm | 347 | 328 |
| Diâmetro dos discos traseiros  | mm | 328 |
| Tipo de travão de estacionamento |  | Travão de estacionamento eléctrico |

1. CONTACTOS

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Contactos | Telefone |
|  **Europa**  Mazda Motor Europe GmbH www.mazda-press.com | John Rivettjrivett@mazdaeur.com | +49 160 3354 786 |
|  **Portugal** Mazda Selected Markets Group | Markéta Kuklovámkuklova@mazdaeur.com | +420 739 681 120 |
| Mazda Motor de Portugal Lda www.mazda-press.pt | Luis Moraislmorais@mazdaeur.com | +351 21 351 2790 |
|  | Assessoria de Imprensa:- Good News Comunicação - Tito Morão  tmorao@goodnews.pt - José Pinheiro jlpinheiro@goodnews-pt | +351 918 400 001+351 915 653 273  |

# # #

**Notas para Imprensa:**

*- Informações adicionais sobre o Novo Mazda CX-60, bem como imagens de alta resolução (fotos e vídeos), disponíveis no Portal de Imprensa da Mazda em* [*www.mazda-press.pt/*](http://www.mazda-press.pt/)

***IMPORTANTE****:*

*O Portal de Imprensa da Mazda Motor de Portugal passou, a partir de 1 de Janeiro de 2022, a ser de livre acesso (público) mas chama-se a atenção de que todos os conteúdos nele integrados – textos e/ou imagens – continuam a estar protegidos por direitos editoriais / autorais, mantendo-se apenas e só para exclusiva utilização por parte dos órgãos de comunicação social e dos seus representantes.*

# # #

#MazdaCX60

#Mazda

#DriveTogether