MAZDA3 2021



**Contents**

[1| INTRODUÇÃO 3](#_Toc68796882)

[2| O MAZDA3 EM RESUMO 4](#_Toc68796883)

[3| DESIGN 7](#_Toc68796884)

[4| FUNCIONALIDADE & MAZDA CONNECT 11](#_Toc68796885)

[5| DINÂMICA DE CONDUÇÃO 17](#_Toc68796886)

[6| SEGURANÇA 23](#_Toc68796887)

[7| CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS 27](#_Toc68796888)

Nota: Os conteúdos deste Press Kit são específicos para o mercado português e sumarizam as especificações nacionais dos produtos Mazda nele referidos. Os valores, especificações e níveis de equipamento nele referidos podem variar face aos diferentes mercados da Europa onde o modelo é comercializado

1. INTRODUÇÃO

**UMA NOVA ERA NA MAZDA**

Originalmente lançado em 2003, o Mazda3 apresentou-se como o primeiro modelo de uma nova geração de veículos da Mazda. Modelo nuclear na gama, o Mazda3 sempre reflectiu os mais recentes progressos da marca em termos de engenharia e produção de veículos, apoiada pelas operações das unidades de produção em todo o mundo.

A Mazda esforça-se por estabelecer um laço duradouro com os seus clientes com base numa profunda ligação emocional. Um carro não deve ser apenas uma forma de ir de um ponto A para um ponto B, devendo criar um sentido de união com o condutor, que torne todas as interacções naturais e intuitivas. Esta abordagem centrada no ser humano tem a sua expressão máxima no Mazda3. Segundo o Gestor de Programa Kota Beppu, a sua missão era alcançar “um objecto de desejo universal”.

O Mazda3 foi artisticamente projectado para evocar um sentimento de alegria e entusiasmo no condutor, independentemente das circunstâncias. A evoluída linguagem de design Kodo empregue no Mazda3 liberta-se de todos os elementos supérfluos, de forma a exprimir a essência da estética japonesa. A sensação resultante de serenidade, conforto e luxo abrange tanto o interior como o exterior do carro.

O Mazda3 tornou-se, também, no primeiro modelo disponível comercialmente a apresentar algumas das tecnologias que vão materializar a estratégia de visão a longo prazo “Sustainable Zoom-Zoom 2030” da Mazda. Esta abordagem visa emissões de carbono well-to-wheel (do produtor ao consumidor) para concretizar uma verdadeira sustentabilidade ambiental, sem deixar de proporcionar uma excepcional performance de condução. A introdução do revolucionário motor a gasolina e-Skyactiv X da Mazda marca um importante passo nesta direcção, tendo feito a sua estreia num modelo de produção, o Mazda3.

A próxima geração de estruturas de veículos centradas no ser humano, designada Skyactiv-Vehicle Architecture, baseiam-se em exaustivas pesquisas centradas no ser humano para tornar a sensação de condução mais natural e menos exigente para todos. A condução de um automóvel implica tomar decisões numa fracção de segundo e agir em função do que se passa em redor do veículo. Além disso, sofisticadas tecnologias de segurança e opções de design ergonómico adoptadas para o Mazda3 garantem que todos os ocupantes possam usufruir de um nível de segurança e de conforto nunca antes alcançado. Com o Mazda3, todos podem desfrutar de uma experiência sem esforço e do enorme prazer de condução, exclusivo da marca Mazda.

1. O MAZDA3 EM RESUMO

## DESIGN

* O Mazda3 adopta uma interpretação amadurecida do design Kodo que se baseia na essência da estética japonesa.
* A versão Hatchback, desportiva e emocional, e o Sedan, elegante e sofisticado, incorporam duas personalidades distintas.
* A linguagem de design Mazda “menos é mais”, é evidenciada no novo design das ópticas.
* Os exclusivos painéis laterais do modelo são exemplo da mestria japonesa e das técnicas artesanais de construção. O seu estilo dinâmico altera-se consoante a incidência da luz e mantém-se num fluxo constante.
* O design frontal mais próximo do chão e o menor espaçamento entre as rodas e os guarda-lamas acentuam as proporções atraentes no Mazda3.
* A cor Polymetal Grey passa a ser uma cor de carroçaria exclusiva no Hatchback.
* O novo design do posto de condução exprime níveis perfeitos de simetria, funcionalidade e conforto de forma a proporcionar uma condução sem esforço e de grande prazer.
* Entre os novos materiais, incluem-se um padrão granuloso que se assemelha ao couro e uma tecnologia de dupla camada que expressa qualidade e design apurado.
* Disponíveis em opção, os revestimentos interiores em couro podem ser configurados em vermelho no Mazda3 Hatchback e em branco puro no Mazda3 Sedan.[[1]](#footnote-1)

## FUNCIONALIDADE & MAZDA CONNECT

* A renovação do posto de condução e do respectivo banco permite uma posição ao volante mais natural e descontraída, qualquer que seja a estatura do condutor.
* A reconfiguração da consola central oferece mais conforto e facilidade de acessos aos diferentes elementos.
* A operacionalidade do comando da caixa de velocidades foi optimizada para maior conforto.
* A regulação em profundidade da coluna de direcção foi aumentada em 70 mm.
* O redesenho dos pilares A e os melhoramentos nas funções do limpa-vidros e no reconhecimento da distância e da velocidade, incrementam a visibilidade e a segurança em geral.
* O ecrã TFT de 7 polegadas facilita ao máximo a leitura e o reconhecimento das funções e informações apresentadas.
* O grande ecrã central de 8,8 polegadas possui funcionalidade split-screen (ecrã dividido) e melhor operacionalidade.
* A operacionalidade e o visual dos ecrãs, Commander Control, alertas e botões foi unificada e simplificada.
* A versão mais evoluída do Mazda Connect inclui melhor reconhecimento de voz, um sistema de navegação actualizado e um Manual de Proprietário digital, facilitando o acesso às principais informações.
* A nova disposição das colunas de som coloca os woofers 3L em cada um dos lados do topo do tabliê, melhorando significativamente o isolamento acústico.
* O sistema de som Bose® de 12 colunas oferece uma qualidade sonora sem precedentes.

## DINÂMICA DE CONDUÇÃO

* O Mazda3 foi o primeiro modelo de produção equipado como o inovador motor e-Skyactiv X da Mazda, motor a combustão que utiliza uma tecnologia de combustão compressão-ignição. O bloco e-Skyactiv X debita 186 CV às 6,000 rpm e conta com um binário máximo de 240 Nm às 4.000 rpm. Os consumos médios combinados WLTP são de 6,5-5,0 l/100 km e as emissões de CO2 CO2 de 146-114 g/km.[[2]](#footnote-2)
* O motor a combustão e-Skyactiv G 2.0 está disponível em versões de 122 cv e 150 cv [[3]](#footnote-3). A versão de 122 cv regista um consumo médio de 6,1-5,4 l/100 km e emissões de CO2 de 140-123 g/km; a variante de 150 cv regista consumos médios idênticos, de 6,1-5,4 l/100 km, tal como em emissões de CO2, de 140-123 g/km Um sistema de desactivação de cilindros alterna o funcionamento entre 2 e 4 cilindros, para melhorar a economia de combustível.[[4]](#footnote-4)
* Os motores e-Skyactiv X e e-Skyactiv G adoptam o sistema Mazda M Hybrid 24V, com uma bateria de iões de lítio de 600 kJ e um conversor de corrente DC-DC.
* O sistema G-Vectoring Control Plus (GVC Plus) utiliza o controlo dos travões para melhorar o comportamento e a aderência.
* A nova tecnologia de tracção integral i-Activ AWD da Mazda proporciona aderência, agilidade e melhores consumos, bem como a confiança do condutor.[[5]](#footnote-5)
* A Mazda Skyactiv Architecture assenta em estudos sobre o ser humano para maximizar o conforto em andamento.
* As novas estruturas anelares multi-direccionais aumentam a rigidez da carroçaria e, simultaneamente, reduzem o desfasamento na transmissão da energia.
* A renovada geometria da suspensão ajuda a transmitir as sensações da estrada de uma forma mais linear.
* As modificações feitas nos pedais proporcionam melhor controlo e maior conforto.
* Os bancos redesenhados oferecem um apoio ideal na zona da bacia e mantém a curvatura natural em “S” da coluna vertebral.
* Os ajustes estruturais garantem a redução de NVH (Ruído, Vibrações e Aspereza) e dos ruídos da estrada.

## SEGURANÇA

* O Mazda3 está equipado com avançados dispositivos de segurança activa e passiva.
* Novo Driver Monitor System (DMS) para detecção da fadiga.
* Novo Front Cross Traffic Alert (FCTA) oferece mais segurança nos entroncamentos.
* Novo sistema Cruising & Traffic Support (CTS) assiste o funcionamento do acelerador, pedal dos travões e direcção.
* Novo sistema Intelligent Speed Assistance (ISA), disponível em opção, evita violações não intencionais do limite de velocidade.
* Novo sistema de câmara 360° View Monitor, disponível em opção, oferece uma visão panorâmica das imediações do carro.
* Novos faróis dianteiros Adaptive LED oferecem melhor visibilidade nas mais diversas situações de condução.
* A abundante e sem precedentes utilização de aços de ultra-alta resistência confere uma enorme leveza e rigidez à carroçaria do Mazda3.
* Bancos dianteiros desenhados para reduzir lesões no pescoço em caso de acidente.
* Novos airbags de joelho e cintos de segurança redesenhados protegem os ocupantes em caso de colisão.
* Revisão da estrutura do capô, com melhor absorção de energia, para reduzir ferimentos causados aos peões.

1. DESIGN

**Beleza simples, atracção sofisticada**

O design Kodo - A Alma do Movimento tem sido uma força impulsionadora no reforço do valor global da Mazda, desde a apresentação do protótipo Shinari em 2010. Actualmente, a Mazda desenvolveu o design Kodo assumindo o automóvel como uma obra de arte. O resultado consiste num novo nível de sofisticação e elegância, inspirado pelos elementos centrais da estética japonesa.

Os primeiros modelos a dar corpo à nova linguagem de design Mazda foram os protótipos RX-Vision, apresentado no Salão de Tóquio de 2015, e Vision Coupé, desvendado na edição de 2017 desse mesmo evento. O protótipo mais evoluído conquistou diversos prémios em 2018: o Vision Coupé foi eleito “Concept Car of the Year” no Salão de Genebra, e foi nomeado “Most Beautiful Concept Car of the Year” no Festival Internacional do Automóvel, em Paris. Agora, o Mazda3 é o primeiro modelo de produção a adoptar esta versão evoluída do design Kodo.

## DESIGN EXTERIOR

**Duas personalidades distintas**

### O design exterior do Sedan e do Hatchback é marcado por elementos de grande perfeição que criam um estilo elegante naturalmente dinâmico. A equipa de desenvolvimento fez uma nova abordagem aos respectivos valores de cada modelo e trabalhou no sentido de maximizar o encanto único de cada um. O Hatchback apresenta um visual mais forte e sedutor que evoca uma sensação de fortes experiências. Em contraste, o visual do Sedan combina simplicidade, elegância e sofisticação, o que resulta num look mais amadurecido e requintado. Assim, os dois estilos de carroçaria exibem personalidades tão distintas que mais parece tratar-se de dois modelos diferentes

### O CONCEITO HATCHBACK: CONDENSADO E EMOCIONAL

As linhas simples e as proporções singulares do Hatchback, mais desportivo, transmitem uma sensação de antecipação e de energia que cria um forte apelo emocional. Os expressivos pilares “C” ajudam a obter um design traseiro exclusivo, no qual o habitáculo e a carroçaria parecem formar uma única massa sólida.

Para obter a assinatura visual, a Mazda eliminou todas as linhas de carácter e apoiou-se apenas em painéis de carroçaria curvos e elegantes que reflectem o ambiente em redor. A cor escura metalizada e os fortes contornos da assinatura em forma de asa, marcam uma clara distinção face à versão Sedan.

### O CONCEITO SEDAN: ELEGANTE E REQUINTADO

Em contrapartida, o design do Sedan insere-se num estilo mais tradicional com 3 elementos distintos: capô, habitáculo e bagageira. Contudo, o Mazda3 Sedan visa elevar esses elementos como forma de obter um novo nível de beleza. Fluindo da frente para a traseira, a suavidade das superfícies do Sedan desperta uma beleza simples e um perfil gracioso.

Na frente e na traseira, todos os elementos adoptam uma configuração horizontal que acentua um porte baixo e largo. O acabamento cromado da sua assinatura em forma de asa é uma clara manifestação de qualidade. O resultado combinado é uma expressão de elegância refinada e amadurecida.

### EMPENHO E DEDICAÇÃO COM TÉCNICAS ARTESANAIS

O trabalho conjunto dos designers, engenheiros e departamentos de produção da Mazda tornou possível dar vida ao design Kodo no Mazda3. Uma das características que resulta desta dedicação e trabalho meticuloso é a superfície distinta dos painéis laterais da carroçaria. Dependendo do ângulo de observação e da forma de incidência da luz na sua superfície, surgem reflexos harmoniosos nos painéis da carroçaria.

Além disso, o Mazda3 apresenta uma nova secção dianteira mais próxima do chão, o que imprime mais fluidez e beleza às proporções do conjunto. Isto foi possível graças à correcta integração dos elementos da secção dianteira, gerindo com eficiência os espaços nesta zona. Por outro lado, as extremidades dos painéis em volta dos guarda-lamas estão totalmente dobrados para dentro, expondo mais os pneus. O reduzido espaçamento entre os pneus e os guarda-lamas acentuam o visual elegante do carro.

### DESENHO DINÂMICO DOS FARÓIS

A actualização do design das ópticas dianteiras do Mazda3 elimina todos os elementos desnecessários, deixando apenas o que é essencial. O desenho arredondado tem uma expressão de profundidade e uma presença dinâmica que são únicas da Mazda. Os faróis dianteiros do Mazda3 adoptam, no centro, um padrão de luz simples e de forma anelar, acentuado pela iluminação nas secções laterais. Os grupos ópticos traseiros são formados por quatro conjuntos de luzes redondas com gradações na sua iluminação que criam um efeito de movimento. Além disso, no Hatchback, o design tridimensional das luzes exteriores favorece a elegância.

### LEQUE DE CORES DE CARROÇARIA

A nova cor Polymetal Grey está disponível apenas para o Hatchback. A cor combina flocos de alumínio brilhantes e pigmentos opacos, fazendo a fusão da aparência firme do metal com a suavidade e o brilho típicos do plástico. A tonalidade da cor muda em função da luz, acentuando a beleza das formas do Hatchback. A gama de cores de carroçaria inclui também duas tonalidades assinatura da Mazda, Soul Red Crystal e Machine Grey, juntamente com Titanium Flash, Deep Crystal Blue, White Pearl Snowflake, Arctic White, Sonic Silver e Jet Black, totalizando 9 cores disponíveis para a versão Hatchback e 8 cores para o Sedan.

## DESIGN INTERIOR

**Menos elementos oferecem mais conforto e elegância**

Também o interior do Mazda3 incorpora o ideal “menos é mais” da evolução do design Kodo. Todos os elementos, excepto o posto de condução, apresentam-se simplificados ao máximo, de forma a conferir maior presença a esta zona do habitáculo. Para incrementar a ligação entre carro e condutor, todos os aspectos do posto de condução estão dispostos horizontalmente, numa perfeita simetria centrada no condutor. A filosofia centrada no ser humano, que está na essência do design da Mazda, garante que todos os elementos de um modelo Mazda favorecem o conforto e a facilidade de utilização por parte do condutor.

### UM POSTO DE CONDUÇÃO QUE VISA UM DESIGN MAIS ELEGANTE E SIMPLES

De forma a apresentar um design mais simples e elegante, o posto de condução do Mazda3 possui uma configuração simétrica e uma orientação horizontal, com base na filosofia ‘menos é mais’. Todos os elementos excessivos são retirados em função da obtenção de níveis de conforto e qualidade inéditos.

O volante, o painel de instrumentos com três indicadores e as saídas da ventilação conferem ao posto de condução uma simetria perfeita. Além disso, o seu design coloca maior ênfase no conceito “ponto de fuga” empregue na anterior geração do Mazda3. O raio do volante na posição “6 horas” é mais estreito e aponta mais para baixo, sendo que os indicadores da direita e da esquerda estão ambos virados para dentro, mais voltados para o condutor. O ecrã central está também virado para o condutor e a sua moldura quadrada aponta para o “ponto de fuga”. Esta abordagem de design não apenas realça o eixo centrado no condutor, que vai da traseira para a frente, mas expressa também um segundo eixo horizontal ao longo do conjunto de formas que correm lado a lado entre o painel de instrumentos e os painéis das portas.

### NOVOS MATERIAIS CONFEREM UMA EXPRESSÃO ENRIQUECIDA

Os conceitos japoneses de mestria artesanal e design imaculado estão bem claros nos novos materiais desenvolvidos para utilização no Mazda3. Elementos como o tabliê empregam um granulado próprio da Mazda para criar um material que se assemelha bastante a couro genuíno. Para reproduzir os diversos padrões existentes no couro natural, a Mazda introduziu rugas de diversas formas e profundidades, semelhantes às ‘marcas de crescimento’. O resultado consiste num novo padrão de granulado que confere ao interior uma expressão mais viva e rica. O novo desenho do painel do comando da caixa de velocidades beneficia de uma tecnologia de moldagem de dupla camada, que integra uma camada em preto gravada a laser coberta por uma segunda camada transparente. Quando a luz incide no painel, passa pela camada transparente e cria um reflexo disperso na superfície gravada interior. Isto cria um acabamento brilhante e uma sensação de transparência profunda que acentua a natureza elegante e desportiva do Mazda3.

### LEQUE DE CORES INTERIORES

Tanto no Hatchback como no Sedan, o interior está disponível em couro Preto ou tecido Preto. No Sedan, está também disponível a opção couro Pure White.[[6]](#footnote-6) O couro em cor Bordeaux foi desenvolvido em exclusivo para o interior do Hatchback. 1 Ao adicionar um toque de azul à cor final, os designers da Mazda obtiveram uma tonalidade vermelha ligeiramente mais suave que personifica integralmente o apelo sedutor do Hatchback, transmitindo um look profundo e intenso. Além disso, o couro do interior em Bordeaux foi especialmente tratado de forma a realçar o brilho do acabamento.

### NOVAS OPÇÕES DE JANTES DE LIGA LEVE

Tanto o Sedan como o Hatchback estão dotados de jantes de liga leve de 16 polegadas em prata metalizado. No Sedan, as jantes de liga leve de 18 polegadas são em prata metalizado ou prata claro.[[7]](#footnote-7) No caso do Hatchback, as opções de jantes de liga leve de 18 polegadas são em cinza metalizado ou preto metalizado.

1. FUNCIONALIDADE & MAZDA CONNECT

**Carro e condutor em perfeita harmonia**

Com uma abordagem de desenvolvimento de veículos centrada no ser humano, a Mazda cria automóveis capazes de proporcionar uma experiência de condução sem esforço e de grande prazer. A filosofia Jinba-Ittai prima por uma ligação totalmente intuitiva e natural entre carro e condutor. Para alcançar esta combinação perfeita, a Mazda conduziu estudos intensivos acerca dos movimentos naturais do ser humano, e os factores causadores de stress durante a condução. Os conhecimentos obtidos permitem ao Mazda3 exibir todas as capacidades inatas do ser humano e, ao mesmo tempo, aliviar a tensão física ou mental.

Com esta finalidade, o posto de condução (cockpit) e o habitáculo foram cuidadosamente concebidos para facilitar a utilização e reduzir a distracção causada pelas fontes de “ruído” visual. Os indicadores, por exemplo, possuem uma iluminação mais clara, enquanto os outros botões e mostradores apresentam uma iluminação mais ténue, de forma a criar uma atmosfera nocturna mais uniforme no habitáculo. A Mazda aplicou também as mais recentes tecnologias e conhecimentos em matéria de posição de condução, visibilidade, HMI (Interface Homem-Máquina), sistema Mazda Connect e qualidade áudio, para que o tempo passado em andamento seja o mais confortável e agradável possível.

## DESIGN DO COCKPIT: PERFEITA ADAPTAÇÃO

Uma posição de condução natural e descontraída ajuda a minimizar o esforço muscular do condutor ao operar um veículo, o que, por sua vez, reduz o cansaço. Assim, os engenheiros de desenvolvimento da Mazda focaram-se na concepção de bancos com um bom apoio ao nível da bacia, bem como na configuração dos pedais e nos ajustes na coluna de direcção que permitem ao condutor manter uma posição natural ao volante do Mazda3.

### CONFIGURAÇÃO DA CONSOLA INFERIOR CENTRAL

A Mazda efectou numerosas adaptações na consola central para evitar que quaisquer elementos se tornassem exíguos ou de difícil acesso. Os engenheiros colocaram a alavanca da caixa de velocidades e o Commander Control mais para a frente, de forma a que estes sejam manuseados com o braço num ângulo mais natural. O apoio de braços quase duplicou em comprimento, permitindo ao condutor um manuseamento mais fácil e confortável do Commander Control. A altura do apoio de braço central está agora ao nível do da porta, incrementando consideravelmente o conforto. Com os suportes para copos reposicionados à frente da alavanca da caixa de velocidades, o condutor alcança mais facilmente a sua bebida sem deixar de olhar para a estrada.

**OPERACIONALIDADE DA ALAVANCA DA CAIXA DE VELOCIDADES**

Seja a transmissão automática ou manual, a alavanca da caixa de velocidades está numa posição mais para a frente e mais elevada. Com esta solução, o condutor movimenta mais facilmente a sua mão entre a alavanca e o volante. O movimento de passagem de caixa é, por isso, mais preciso e suave seja qual for a mudança a engrenar. O punho da alavanca da caixa manual apresenta agora o topo mais plano; as zonas laterais são também planas para facilitar a posição da mão ao mover a alavanca de um lado para o outro.

### AJUSTES DA POSIÇÃO DE CONDUÇÃO

O ajuste telescópico do volante apresenta agora mais 10 mm de curso em ambas as extremidades, oferecendo 70 mm de liberdade de ajuste para um controlo mais eficaz da posição de condução. O Mazda3 possui também mais amplitude de regulação da altura do banco. O condutor consegue ajustar o banco com mais suavidade, de forma a obter uma posição optimizada e um campo de visão ideal. Além disso, o ajuste da inclinação do assento passa a ser de série em todas as versões. Isto ajuda a evitar que o ângulo do assenta faça com que as coxas dos ocupantes “flutuem” em cima do assento, ou que sejam sujeitas a pressões desnecessárias. O resultado consiste num apoio firme que mantém a bacia numa posição direita.

## VISIBILIDADE MELHORADA

No Mazda3, as alterações no formato dos pilares “A”, bem como os melhoramentos nas funcionalidades dos limpa-vidros e nas capacidades de reconhecimento da distância e velocidade, permitem ao condutor manter uma posição de condução correcta e, simultaneamente, uma visão clara e constante da estrada à sua frente e de tudo o que se passa nas imediações do carro.

### REDESENHO AJUSTADO DO PILAR “A” REDUZ OS ÂNGULOS MORTOS

Os engenheiros da Mazda redesenharam a espessura e o formato do pilar “A” de forma a reduzir as áreas obscuras. A equipa de desenvolvimento calculou, com exactidão, o grau de movimento optimizado do pescoço e dos olhos do condutor, e depois concebeu cuidadosamente cada detalhe do formato do pilar de forma a garantir um campo de visão natural. Este novo design reduz significativamente os ângulos mortos em frente do carro e assegura uma posição de condução natural.

### FUNÇÕES EVOLUÍDAS DO LIMPA-VIDROS

Para proporcionar um campo de visão mais amplo, os novos limpa-vidros, mais evoluídos, ajustam constantemente o seu ângulo de funcionamento. Isto permite que os limpa-vidros actuem mesmo até às extremidades do pára-brisas, assegurando total visibilidade junto do pilar “A” do lado do condutor, qualquer que seja a velocidade. Os limpa-vidros estão alojados sob o capô, o que permite uma melhor visibilidade na zona inferior do pára-brisas, criando uma fina e uniforme película de água que aumenta o campo de visão. Além disso, os bicos ejectores estão integrados nos braços dos limpa-vidros, o que permite a remoção da água pulverizada logo após a sua aplicação. Estas funções evoluídas propiciam ao condutor um campo de visão mais nítido mesmo com mau tempo.

### MELHOR RECONHECIMENTO DA DISTÂNCIA E DA VELOCIDADE

O Mazda3 adopta um posto de condução desenvolvido com base na sensibilização subconsciente das pessoas face aos eixos espaciais, e a sua capacidade para determinar a distância e a velocidade ao movimentar-se no espaço. Por exemplo, a linha de cintura ao longo da parte superior dos painéis das portas e as linhas da consola inferior seguem quase o mesmo alinhamento das marcações na estrada, que podem ser vistas pelas janelas. Além disso, as linhas da pala da instrumentação prolongam-se para a frente, para o ponto de convergência das marcações na estrada, reforçando a consciência do espaço por parte do condutor. A concepção geral ajuda os condutores a perceber melhor a distância e a velocidade e torna a condução do Mazda3 mais fácil.

## INTERFACE HOMEM-MÁQUINA INTUITIVO

A mais recente versão do HMI (Interface Homem-Máquina) da Mazda permite aos condutores controlar o carro através de acções intuitivas e reduzir as distracções que resultam de dificuldades de operacionalidade. Toda a informação transmitida pelos indicadores foi meticulosamente desenhada nesse sentido.

### PAINEL DE INSTRUMENTOS LCD TFT DE 7 POLEGADAS

O ecrã TFT de 7 polegadas, ao centro do painel de instrumentos, apresenta a informação de forma clara e simples para leitura instantânea. Está alinhado com o Active Driving Display projectado no pára-brisas, concentrando a informação mais relevante para a segurança na zona central superior, onde o condutor a pode ver de forma instantânea. Também são apresentados alertas e indicações escritos na zona central, para ajudar o condutor a identificar irregularidades. A mudança para um painel LCD elimina a necessidade de mostrar dados em km/h e mph em conjunto, o que torna o ecrã mais simples. O resultado consiste numa aparência mais atraente combinada com maior facilidade de leitura.

### AMPLO ECRÃ CENTRAL DE 8,8 POLEGADAS

O Mazda3 adopta um ecrã central de maiores dimensões, com 8,8 polegadas, com função ecrã dividido (split-screen). Enquanto o utilizador percorre o menu no lado esquerdo do ecrã, o lado direito apresenta um ecrã ilustrativo que proporciona uma compreensão intuitiva das opções disponíveis. Além disso, as informações de navegação e áudio podem ser apresentadas em conjunto, o que melhora a utilização do infotainment..

### APARÊNCIA E SENSIBILIDADE UNIFICADAS E OPTIMIZADAS

**Ecrãs e Commander Control**

O Active Driving Display, os indicadores e o ecrã central foram todos redesenhados para simplificar a apresentação da informação, e as fontes foram uniformizadas para criar um visual agradável e consistente, num sistema de selecção por teclas.

**Alertas**

De forma a simplificar e transmitir com mais precisão as informações mais importantes numa determinada situação, o Mazda3 separa claramente a função dos alertas sonoros e dos alertas nos mostradores (visuais). Os sons são utilizados para chamar a atenção do condutor ou transmitir o nível de urgência, enquanto os mostradores descrevem a situação e como resolver o problema. Os ecrãs do painel de instrumentos utilizam uma linguagem simples, do dia-a-dia, para orientar com clareza os condutores no que devem fazer para conduzir em segurança. Por sua vez, o ecrã central apresenta uma explicação mais detalhada de como o problema pode afectar o carro e, principalmente, como recuperar o seu controlo normal..

**Operacionalidade dos botões e comutadores**

No Mazda3, a operacionalidade dos botões e comutadores foi uniformizada com base em estudos em psicologia cognitiva. Assim, a concepção do veículo foi influenciada pelos conhecimentos recolhidos acerca das características que estimulam uma resposta positiva na utilização de botões e comutadores. Para maximizar a operacionalidade, os comandos do volante combinam comutadores e botões de pressionar, com as respectivas superfícies elevadas para uma rápida identificação pelo toque. O condutor sente também, de imediato, o ponto que separa o movimento para cima do movimento para baixo, tornando a utilização dos botões, comutadores e interruptores mais intuitiva do que nunca.

## SISTEMA MAZDA CONNECT EVOLUÍDO

Para o Mazda3, o actual sistema Mazda Connect foi totalmente renovado, de modo a aumentar a facilidade e segurança de utilização. Por exemplo, o hardware com maior capacidade de processamento e software optimizado, reduzem para metade o tempo de arranque do ecrã do infoentretenimento (infotainment). Funcionalidades como o sistema de navegação ficam prontas a utilizar quase instantaneamente após ligar a ignição. A qualidade da imagem e do som a bordo do Mazda3 foi também grandemente melhorada através da digitalização da transmissão de sinais entre a câmara e o sistema de áudio. Além disso, os vídeos armazenados numa memória USB pode ser reproduzidos no ecrã central.[[8]](#footnote-8)1

### SISTEMA DE RECONHECIMENTO DE VOZ MELHORADO

O desempenho do sistema de reconhecimento de voz foi melhorado de forma a permitir uma utilização mais segura e mais fácil durante a condução. Além disso, foram adicionadas as novas funções ‘Barge-in’ e ‘One-shot command’. A função ‘Barge-in’ permite aos utilizadores emitir um comando mesmo quando o sistema está a fornecer navegação por voz. A função ‘One-shot command’ permite ao utilizador emitir directamente um comando de uma só vez, em vez de ter de passar por uma série de comandos.

### SISTEMA DE NAVEGAÇÃO AVANÇADO

Um conjunto de melhorias e novas funcionalidades garantem ao sistema de navegação do Mazda3 mais fiabilidade e facilidade de utilização. Um novo sensor giroscópio 3D, com lógica de controlo optimizada, calcula com total precisão a posição do veículo mesmo em zonas em que a recepção de GPS é difícil. Através do CarPlay e Android Auto, esta informação exacta de posicionamento pode também ser utilizada com aplicações de navegação de smartphone. Além disso, a qualidade e velocidade de elaboração dos mapas 3D foi melhorada, resultando numa melhor leitura dos mapas, bem como numa melhor compreensão das imediações do utilizador. A nova função ‘One Box Search’ permite ao utilizador pesquisar um destino com a introdução de palavras-chave, tal como numa pesquisa normal na internet. A função ‘One Box Search’ tem a capacidade de predizer o destino correcto com menos palavras introduzidas, e aprende a dar prioridade a destinos anteriormente introduzidos..

### NOVO MANUAL DO PROPRIETÁRIO DIGITAL

O sistema Mazda Connect inclui agora um Manual do Proprietário Digital para aceder mais rapidamente a toda a informação sobre o veículo. Os utilizadores podem consultar e pesquisar as diversas funções do Mazda3, ou confirmar de forma rápida quaisquer mensagens que surjam no ecrã central. A funcionalidade da aplicação (app) está directamente ligada aos dados do estado do carro, incluindo o painel de instrumentos e as luzes avisadoras. Assim que se acende uma luz de aviso, surge no ecrã central o grau de gravidade da situação e outras informações pertinentes. É dada uma indicação do nível de prioridade, juntamente com um link para o Manual do Proprietário Digital, fornecendo explicações, conteúdos vídeo e instruções para a melhor resolução do problema da melhor forma.

## QUALIDADE DE SOM TOTALMENTE NATURAL

No que respeita à qualidade áudio do Mazda3, o objectivo de todo o conceito foi proporcionar o mesmo nível de som de alta qualidade em todo o espectro de volume sonoro. A distribuição dos altifalantes foi meticulosamente concebida para garantir um som nítido em todas as situações..

#### A SENSIBILIDADE AO RUÍDO DA MAZDA

**Aimportância de alcançar o som ideal**

No habitáculo, os ocupantes ouvem uma grande variedade de sons durante a condução, desde os ruídos da rua e do escape do próprio carro até à música emitida pelos altifalantes. Nem todos estão implícitos ao acto de conduzir ou são particularmente agradáveis. Contudo, alguns são absolutamente necessários. É por isso que a gestão do som é tão complexa. No Mazda3, a filosofia adoptada no desenvolvimento de um habitáculo silencioso e do sistema de som foi no sentido de tornar mais agradáveis os sons sentidos pelos ocupantes. Com base neste princípio, foi feito um grande esforço na produção de uma qualidade sonora o mais natural possível para os ouvidos.

### POSICIONAMENTO DOS ALTIFALANTES MELHORADO

Estudos sob a forma como os sons são transmitidos através do habitáculo de um carro, revelam que as baixas frequências (“baixos”) são amplificadas e ressoam em certos locais enquanto se dissipam e se misturam com outros sons (ou frequências sonoras). Para melhorar a qualidade sonora em todo o habitáculo, a equipa de desenvolvimento optou, assim, por colocar os altifalantes de baixa frequência nos cantos do habitáculo, onde o som é particularmente amplificado. Os outros altifalantes estão em posições, e em ângulos, onde é menos provável que o seu som seja afectado por outros sons reflectidos.

Além disso, os ocupantes poderão detectar melhor a proveniência dos sons de alta frequência (“agudos”). É por essa razão que os altifalantes de altas frequências se encontram posicionados à esquerda e à direita do habitáculo, com os altifalantes das portas colocados na zona superior dos respectivos painéis. A colocação das fontes sonoras num plano semelhante ao dos ouvidos dos ocupantes resulta numa sensação mais natural, com uma melhor percepção da profundidade e a clareza do som.

#### SISTEMAS DE ÁUDIO

O Mazda3 está disponível com dois sistemas de áudio: standard, de 3 vias, e 8 altifalantes Mazda Harmonic Acoustics, e um Sistema de 12 altifalantes Bose®, afinado para garantir uma maior potência e profundidade de baixos, bem como uma maior qualidade de áudio inerente à marca Bose®.

### Mazda Harmonic Acoustics System

### A Mazda realizou estudos abrangentes sobre a forma de transmissão dos sons no habitáculo de um automóvel. Isto levou à colocação estratégica dos altifalantes de baixos 3L nas laterais dianteiras, onde os sons de baixa frequência são melhor reproduzidos, resultando num registo de baixos mais facilmente audível.

### Unidades de alta frequência (tweeters) de 2,5 cm e unidades de média frequência de 8 cm foram posicionados no revestimento em forma de vela, à esquerda e à direita, e na parte superior dos painéis das portas dianteiras e traseiras, respectivamente, onde o som é transmitido directamente para os ouvidos dos ocupantes, sem interferência de sons reflectidos. Isto confere mais potência e clareza na origem do som, aumentando a sua profundidade e nitidez.

### Bose premium sound system with BassMatch

O sistema de som premium Bose de 12 altifalantes é caracterizado por uma reprodução mais profunda e impactante das baixas frequências, juntamente com um desempenho áudio mais nítido em todo o habitáculo.

O sistema Bose baseia-se num layout de altifalante recentemente desenvolvido pela Mazda, o qual determina a colocação dos componentes de áudio em locais não convencionais dentro do veículo. Através da cooperação com os engenheiros da Mazda, a Bose alcançou um nível mais elevado de desempenho áudio através de sua configuração do sistema BassMatch.

A configuração BassMatch combina dois woofers de 115 mm de elevada amplitude, sendo cada um alojado num compartimento de baixa frequência de 3 litros colocado nas laterais dianteiras junto ao piso, do lado condutor e do passageiro, com uma terceira fonte de baixa frequência, um woofer Richbass de 130 mm num compartimento específico de 8 litros no espaço do pneu sobressalente, na secção traseira do automóvel.

A colocação dos compartimentos de baixa frequência de 3 litros nas laterais dianteiras junto ao piso, do lado condutor e do passageiro, em vez da tradicional integração nas portas, minimiza os níveis de zumbido e de vibrações dos altifalantes, mesmo com a reprodução de música num volume elevado. Além disso, esta configuração gera mais energia acústica porque os compartimentos BassMatch estão posicionados junto dos cantos dianteiros do habitáculo, produzindo um efeito semelhante à colocação dos altifalantes de utilização doméstica nos cantos de uma sala para criar uma resposta mais potente dos sons graves graças à reflexão sonora nas paredes até chegar ao ouvinte.

Os compartimentos de baixa frequência nas laterais dianteiras junto ao piso e no espaço do pneu sobressalente foram meticulosamente calibrados para proporcionar uma reprodução equilibrada e sincronizada dos sons graves, com uma sonoridade perfeita ajustada em impacto e profundidade em todo os lugares do habitáculo.

O sistema Bose inclui ainda dois tweeters de neodímio de 25 mm, um de cada lado (no recanto dos retrovisores exteriores); um altifalante Bose Twiddler de 80 mm ao centro do tabliê; quatro unidades de médias e altas frequências de 80 mm em neodímio (uma em cada porta); e dois altifalantes surround de 65 mm montados nos pilares C. Em conjunto com as unidades BassMatch, estes altifalantes reproduzem um som nítido, suave e equilibrado audível por todos os ocupantes do veículo.

A potência do sistema é fornecida por um amplificador digital Bose montado sob o banco do passageiro dianteiro. Possui 9 canais de equalização personalizada, processamento de sinal surround Bose Centerpoint e tecnologia de compensação de ruído Bose AudioPilot.

Por fim, de forma a permitir um maior nível de ajuste da experiência auditiva às preferências individuais, o sistema oferece vários novos modos e funções de áudio.

1. DINÂMICA DE CONDUÇÃO

**Proporcionar o prazer de condução Mazda**

A Mazda tem como objectivo permanente proporcionar a máxima experiência de condução Jinba-Ittai, com carro e condutor em perfeita harmonia. Assim, o Mazda3 é animado pela mais recente geração de motores e-Skyactiv, incluindo o novo e-Skyactiv X. Além disso, adopta a próxima geração de tecnologias de arquitectura de veículos da Mazda, designada Skyactiv Vehicle Architecture, e apresenta também grandes avanços em matéria de NVH (ruídos, vibrações e aspereza). Em conjunto, estas medidas permitem ao condutor desfrutar de uma experiência de condução em perfeira harmonia com os seus movimentos naturais.

## GAMA DE MOTORES E TECNOLOGIAS DE CONDUÇÃO

**‘Sustainable Zoom-Zoom 2030’ ao encontro do conceito Jinba-Ittai**

O Mazda3 reúne uma visão de longo prazo em termos de sustentabilidade, bem como o objectivo de proporcionar uma experiência de condução de qualidade excepcional. Dotados da tecnologia e-Skyactiv, com os melhores padrões da classe, os motores Mazda combinam as vantagens da propulsão a gasolina, a gasóleo e eléctrica para oferecer um desempenho superior e uma qualidade de condução sem precedentes.

A estratégia de sustentabilidade da Mazda encontra expressão no ‘Sustainable Zoom-Zoom 2030’, o seu programa de desenvolvimento tecnológico de longo prazo. Como parte da sua visão para a resolução de problemas com impacto no planeta, a Mazda aplica uma filosofia “do produtor ao consumidor” (well-to-wheel). Este tipo de abordagem encara as emissões de dióxido de carbono ao longo de todas as fases da extracção de combustível e da utilização do veículo. Vistos desta perspectiva holística, os motores de combustão interna irão, no futuro, continuar a animar a maioria dos veículos motorizados em todo o mundo. Por isso, a Mazda vai continuar a trabalhar continuamente no sentido de melhorar a eficiência da combustão e o desempenho dos seus motores. Ao mesmo tempo, os seus engenheiros irão integrar, gradualmente, tecnologias de propulsão eléctrica, tais como o sistema “semi-híbrido” (mild hybrid) utilizado no motor e-Skyactiv G 2.0 do Mazda3 e no novo motor e-Skyactiv X.

Respeitando as mais recentes normas de controlo de emissões Euro 6d, todos os motores utilizados no Mazda3 estão homologados de acordo com as exigências do ciclo de testes WLTP/RDE.

### MOTOR e-SKYACTIV G 2.0 A GASOLINA COM TECNOLOGIA MILD HYBRID

O Mazda3 conta com a mais recente geração do motor Mazda a gasolina e-Skyactiv G 2.0, com injecção directa e elevada eficiência, assistido pelo novo sistema Mazda M Hybrid. O resultado consiste numa performance dinâmica com uma excelente economia de combustível e baixo nível de emissões de partículas.

O motor a combustão e-Skyactiv G 2.0 está disponível em duas versões, uma de 122 cv às 6.000 rpm e com um binário máximo de 213 Nm às 4.000 rpm, e outra de 150 cv às 6.000 rpm e com um binário máximo de 213 Nm às 4.000 rpm. A versão de 122 cv regista um consumo médio de 6,1-5,4 l/100 km e emissões de CO2 de 140-123 g/km; a variante de 150 cv regista consumos médios idênticos, de 6,1-5,4 l/100 km, tal como em emissões de CO2, de 140-123 g/km.[[9]](#footnote-9) Estes dois motores de elevada eficiencia podem ser associados a duas opções de transmissão: caixa de manual de seis velocidades Skyactiv-MT ou caixa automática de seis velocidades Skyactiv-Drive.

Em comparação com as anteriores gerações do Mazda3, o motor e-Skyactiv G 2.0 apresenta novos melhoramentos nos pistões, com novas saias e segmentos que reduzem o atrito mecânico no bloco. O sistema de controlo do líquido de refrigeração faz a gestão térmica e permite um rápido aquecimento do motor, de forma a reduzir o consumo de combustível. O ruído da combustão foi refinado, e a eficiência foi melhorada através da optimização do perfil do topo dos pistões e da injecção multifásica. A atomização a alta pressão do combustível nos injectores incrementa a eficiência da combustão ao evitar a aderência do combustível às paredes das câmaras de combustão. A maior disponibilidade de binário ao longo de toda a gama de rotações oferece um desempenho dinâmico que reforça ainda mais a conexão Jinba-Ittai entre carro e condutor.

**Desactivação de cilindros**

A economia de combustível nesta evolução do e-Skyactiv G 2.0 foi aumentada, virtualmente, com a redução da cilindrada do motor sempre que possível. O sistema alterna automaticamente o funcionamento entre dois ou quatro cilindros, em função das condições de utilização. Assim, o sistema desactiva o primeiro e o quarto cilindro em situações de baixa carga do motor, como acontece quando se circula a uma velocidade de cruzeiro constante. Isto reduz as perdas por bombeamento e a resistência mecânica. O volume de admissão de ar, os índices de injecção de combustível e o tempo de ignição são controlados com total precisão, de forma a tornar a desactivação de cilindros o mais suave possível. O condutor pode contar com significativas reduções no consumo de combustível, sem detectar qualquer alteração na condução do carro.

### O MOTOR e-SKYACTIV X – A REVOLUÇÃO

O Mazda3 foi o primeiro modelo de produção a ser equipado com o inovador motor Mazda e-Skyactiv X. Adoptando o novo método de combustão de compressão controlada por faísca (SPCCI - Spark-Controlled Compression Ignition), desenvolvido pela Mazda, este propulsor marca a primeira aplicação, a nível mundial[[10]](#footnote-10) da tecnologia de ignição por compressão num motor a gasolina. Este motor conjuga a superior capacidade de resposta inicial e baixos consumos normalmente associados aos motores diesel, com a resposta linear às acelerações e altas rotações típicas dos motores a gasolina.

Como todos os outros limpos e eficientes motores do Mazda3, o e-Skyactiv X está associado a dois tipos de transmissão: caixa de manual de seis velocidades Skyactiv-MT ou caixa automática de seis velocidades Skyactiv-Drive. Além da comprovada tracção dianteira, a versão Hatchback equipada com o motor e-Skyactiv X estará também disponível com o sistema de tracção integral i-Activ AWD da Mazda. Incorporando a tecnologia Mazda M Hybrid de série, debita 186 cv às 6,000 rpm e disponibiliza um binário máximo de 240 Nm às 4,000 rpm. Os consumes médios combinados WLTP são de 6,5-5,0 l/100 km e as emissões de CO2 WLTP de 146-114 g/km.[[11]](#footnote-11)

### O SISTEMA MAZDA M HYBRID: A ELECTRIFICAÇÃO PARA MELHORES CONSUMOS

As versões do Mazda3 animadas pelos motores e-Skyactiv G 2.0 e e-Skyactiv X adoptam um sistema “semi-híbrido” (mild hybrid) de 24V que utiliza a nova tecnologia de propulsão eléctrica da Mazda. Compacto e altamente eficiente, o sistema minimiza o consumo de combustível e promove maiores ganhos em economia de combustível com a reciclagem da energia recuperada durante a desaceleração, alimentando um motor eléctrico que assiste o motor térmico. Um conjunto integrado motor de arranque-gerador (ISG), accionado por correia, converte a energia cinética, recuperada durante a desaceleração, em energia eléctrica, armazenando-a numa bateria de iões de lítio com 600 kJ de capacidade. De seguida, o sistema utiliza um conversor de corrente DC-DC para converter a energia na voltagem adequada, introduzindo-a nos equipamentos eléctricos do carro. A bateria de iões de lítio está montada entre as rodas de forma a minimizar quaisquer intrusões no espaço interior e, ao mesmo tempo, optimizar a distribuição de peso e contribuir para a segurança em caso de colisão. Além disso, o sistema Mazda M Hybrid suporta prolongadas desactivações do motor de forma a incrementar a poupança de combustível.

O sistema Mazda M Hybrid não apenas melhora a performance ambiental do carro como também garante uma melhor condução. Quando arranca, acelera ou abranda, as transições são suaves e naturais. Ao substituir o binário do motor térmico pelo binário do motor eléctrico, o sistema híbrido consegue alcançar a mesma aceleração dos motores a gasolina utilizando menos combustível. Além disso, a rotação do motor é prontamente ajustada durante as desmultiplicações de caixa, de forma a melhorar a utilização subconsciente da embraiagem por parte do condutor. Assim, o condutor desfruta de todos as vantagens de um “semi-híbrido” (mild hybrid) sem sacrificar o prazer de condução..

### O SISTEMA G-VECTORING CONTROL PLUS

A geração de 2017 do Mazda3 marcou a estreia do G-Vectoring Control (GVC), a primeira das tecnologias SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS da Mazda. A nível mundial, foi o primeiro sistema de controlo a fazer variar o binário do motor de forma a optimizar a carga vertical em cada roda, proporcionando um comportamento mais preciso e melhores níveis de conforto.

A versão evoluída G-Vectoring Control Plus (GVC Plus) utilizada no Mazda3 reforça ainda mais a estabilidade dinâmica e obtém uma ‘sensação unificada de performance dinâmica’ graças à utilização dos travões para adicionar controlo directo sobre a direccionalidade (yaw). Quando o condutor começa a descrever a saída de uma curva, o GVC Plus aplica uma ligeira força de travagem nas rodas do lado fora, conferindo um momento de estabilização que ajuda a recolocar o veículo numa linha direita. O sistema percebe as transições suaves consistentes entre direccionalidade (yaw), e oscilações transversais (roll) e longitudinais (pitch), mesmo perante as forças geradas em curvas bastante acentuadas. Isto melhora a capacidade do veículo para controlar com precisão movimentos agudos na direcção e descrever as curvas com maior incisão. Reduz a necessidade do condutor intervir com correcções de trajectória e, consequentemente, diminui a fadiga em viagens longas.

Além de melhorar o comportamento em manobras para evitar colisões, o GVC Plus aumenta também o conforto com transições mais suaves de forças G que reduzem significativamente o rolamento da carroçaria percepcionado pelo condutor e passageiro. Este nível de estabilidade propicia uma forte sensação de segurança e controlo nas mudanças de faixa em auto-estrada e na condução em neve outros noutro tipo de superfícies escorregadias.

### O SISTEMA i-ACTIV AWD: A PERFEITA PASSAGEM DA POTÊNCIA PARA A ESTRADA

O Mazda3 Hatchback equipado com o motor e-Skyactiv X estará disponível, em opção, com tracção integral. Concebida para oferecer motricidade, agilidade, confiança na condução e menores consumos, a nova geração do sistema i-Activ AWD da Mazda mantém-se fiel ao espírito Jinba-Ittai, respondendo eficazmente às intenções do condutor independentemente das condições na estrada.

Além da constante prontidão para lidar com chuva, neve ou outras condições de baixa aderência, o i-Activ AWD assegura sempre elevadas capacidades de tracção em todas as outras situações de condução, contribuindo para um comportamento suave em aceleração, em travagem ou na negociação de curvas em piso molhado. O equilíbrio entre a tracção nas rodas dianteiras e traseiras é controlado em permanência de forma a manter a máxima estabilidade. Para tal, o sistema emprega um conjunto de sensores que monitorizam a globalidade da situação de condução, incluindo as condições da estrada e as intenções do condutor. Assim, o sistema i-Activ AWD calcula e ajusta permanentemente o nível de binário enviado para as rodas traseiras, de forma a evitar a patinagem das rodas da frente. Esta nova geração do Mazda i-Activ AWD funciona em harmonia com o G-Vectoring Control (GVC) para gerir a distribuição de binário em função dos dados relativos aos movimentos no volante e no acelerador por parte do condutor.

A economia de combustível é incrementada graças à redução das perdas mecânicas para valores absolutamente mínimos. Um amortecedor de borracha colocado no sistema de distribuição da transmissão reduz as flutuações do binário enviado para as rodas traseiras. Uma nova configuração do conjunto aplica uma ligeira diferença na taxa de desaceleração entre a saída da transmissão e o diferencial traseiro, reduzindo também o binário em standby. Face ao anterior sistema, a maior precisão na distribuição do binário resulta numa redução de 60% na globalidade das perdas mecânicas.

## SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE PARA UM MELHOR EQUILÍBRIO

Em movimento, o Mazda3 oferece uma sensação tão natural e agradável como caminhar pelo nosso próprio pé. Um estudo acerca da capacidade humana para manter um equilíbrio dinâmico, mostra como as pessoas movimentam a sua bacia e coluna para controlar o seu centro de gravidade. A equipa de desenvolvimento do Mazda3 aplicou estes conhecimentos na concepção dos bancos, carroçaria e chassis. Os pneus, a suspensão e a carroçaria do carro estão também coordenados de forma a suavizar as repercussões da estrada na zona da bacia. Conferindo aos ocupantes um posição sentada o mais natural possível, a Skyactiv-Vehicle Architecture alcança níveis de conforto e estabilidade dinâmicos perfeitamente adaptados às sensibilidades humanas...

### BANCOS EVOLUÍDOS OPTIMIZAM A POSTURA

Em todos os modelos Mazda, os bancos são desenhados para conferir o máximo suporte ao corpo dos utilizadores. O objectivo é manter estável a coluna vertebral dos ocupantes durante toda a experiência de condução. No Mazda3, os bancos da frente apoiam firmemente a curvatura natural em “S” da coluna. A almofada do assento e o apoio inferior dos bancos conferem o suporte necessário para manter a bacia numa posição direita, enquanto a parte superior das costas dos bancos reforça o centro de gravidade da zona torácica.

Além do mais, o formato optimizado do assento e das costas dos bancos traseiros, juntamente com a optimização das molas em todas as secções do banco, permite a pessoas de todas as estaturas moverem a sua bacia e coluna para equilibrar o centro de gravidade do seu corpo, sem qualquer esforço. Também permite aos ocupantes manter a sua cabeça estável, de forma naturaI, em função dos movimentos oriundos da superfície da estrada. Dado que esta postura não requer qualquer esfoço para apoiar o corpo, os ocupantes sentirão menos cansaço e poderão desfrutar de mais conforto, mesmo em viagens longas.

### CARROÇARIA COM ESTRUTURAS ANELARES MULTI-DIRECCIONAIS

### O conceito Skyactiv-Vehicle Architecture evoluiu em toda a concepção das carroçarias Mazda, baseando-se numa arquitectura linear e em estruturas anelares sucessivas. A nova carroçaria adiciona novas junções, da frente para a traseira, que complementam as junções verticais e laterias da anterior carroçaria, para formar estruturas anelares multidireccionais. Esta solução aumenta os níveis de rigidez e reduz o desfasamento na transmissão e energia, o que contribui para maximizar as funções dos amortecedores e dos pneus.

### As estruturas anelares multidireccionais possibilitam concentrar a intrusão de energia proveniente da estrada em pontos especificamente escolhidos para o efeito. Uma nova estrutura de amortecimento empregue nos pontos onde a energia está concentrada, funciona como um tampão capaz de absorver energia. Esta solução reduz eficazmente as vibrações que, de outra forma, causariam ruído, e não aumenta o peso do veículo.

### SUSPENSÃO COM MELHOR SENSIBILIDADE DA ESTRADA

O sistema de suspensão do Mazda3 foi concebido com base no conceito de suavizar a transmissão de forças para a massa suspensa ao longo do tempo. A suspensão adopta uma versão evoluída da arquitectura MacPherson no eixo da frente e um novo sistema de braços de torsão no eixo traseiro.

As medidas específicas incluem a adopção de casquilhos com um novo formato esférico no interior, que permite à suspensão responder aos movimentos das rodas na direcção desejada. Além disso, a maior proximidade entre os casquilhos dos braços dianteiros e as mangas de eixo aumenta a rigidez longitudinal em resposta aos movimentos laterais. O resultado consiste na supressão dos movimentos longitudinais de forma rápida e ininterrupta. A geometria da suspensão também foi redesenhada, reduzindo o número de alterações no comportamento da direcção em relação ao curso da suspensão, de forma a obter um movimento mais linear em curva. As barras de torsão traseiras adoptam uma nova estrutura com diferentes diâmetros ao centro e nas extremidades. Isto aumenta eficazmente a rigidez dos apoios das rodas traseiras, reforçando a resposta do veículo.

### EM BUSCA DO DESEMPENHO DE TRAVAGEM IDEAL

Preferencialmente, os travões devem reagir de imediato à acção do condutor no pedal, com a força de travagem a aumentar suavemente e, de seguida, a manter uma força consistente. A força de travagem deve ser reduzida de forma suave, assim que o condutor levanta o pé do pedal. Se este comportamento for alcançado, os ocupantes do habitáculo podem maximizar a sua aptidão natural para manter o equilíbrio e desfrutar uma confortável experiência de condução.

Nesse sentido, o desenvolvimento do Mazda3 centrou-se em facilitar a percepção para o condutor do momento em que os travões começam a actuar. O condutor pode, assim e mais facilmente, ajustar a taxa de desaceleração, aliviando a pressão no pedal, que mantém um elevado nível de rigidez, enquanto os travões estiverem a ser aplicados.

Assim, a Mazda redesenhou a estrutura das pinças dos travões e optimizou o movimento dos vedantes dos êmbolos que empurram as pastilhas dos travões. O novo sistema mantém uma folga constante entre as pastilhas dos travões e os discos, independentemente da pressão exercida no pedal do travão (travagem suave ou forte). Isto reduz a resistência ao rolamento e melhora significativamente o controlo da travagem.

A Mazda prestou também especial atenção ao movimento muscular associado à utilização do pedal. Os componentes do pedal foram redesenhados para alavancar eficazmente o movimento apenas dos músculos mais adequados à utilização do pedal, o que se traduz em menos cansaço e maior controlo..

## PERFORMANCE NVH MELHORADA

A exposição prolongada aos ruídos, vibrações e aspereza (Noise, Vibration and Harshness, NVH) acaba por resultar em cansaço para o condutor e passageiros. Assim, a redução dos níveis de NVH desempenha um papel importante no conforto e segurança do condutor. No Mazda3 optimizaram-se as estruturas das peças, ao mesmo tempo que se realizaram estudos sobre a natureza humana, não apenas para reduzir o ruído, mas também controlar a flutuação e direcção dos sons em todo o habitáculo. O resultado consiste num 'sossego de elevada qualidade', agradável para todos os ocupantes do habitáculo.

### MELHOR INSONORIZAÇÃO

O Mazda3 marca a primeira aplicação da Mazda de uma estrutura de 'duas paredes', que deixa espaço para o ar entre o revestimento do piso (alcatifa) e a secção da carroçaria que está por baixo, o que reforça consideravelmente a qualidade de isolamento. As duas paredes foram projectadas para corresponder às características do material em fibra anexado ao tapete. Esta solução aumenta a eficiência sem adicionar peso ao conjunto. Além disso, a quantidade de material da fibra na parte de baixo da alcatifa do piso foi alterada em função da sua localização específica, de modo a obter a densidade ideal ao longo de todo o piso. O número de furações no revestimento em alcatifa foi também reduzido.

### NÍVEIS MÍNIMOS DE RUÍDO AERODINÂMICO E DA ESTRADA

Outra nova solução estreada no Mazda3 é uma vedação no interior das linhas divisórias entre o painel do tejadilho e o portão da bagageira da versão Hatchback, ou entre o óculo traseiro e a tampa da bagageira no caso do Sedan. Isto reduz significativamente o ruído aerodinâmico provocado pela passagem do vento nas fendas entre os painéis. Desta forma, os ocupantes dos lugares traseiros desfrutam de mais silêncio e conforto nas viagens em auto-estrada.

A equipa de desenvolvimento trabalhou também no sentido de minimizar as vibrações e os ruídos provenientes da estrada. Quaisquer alterações no ruído devem ocorrer de forma linear, para não perturbar os ocupantes do habitáculo. Nesse sentido, o revestimento acústico do tecto e do piso (tapetes) do Mazda3, suprimem eficazmente os ruídos de alta frequência quando a estrada passa de um piso abrasivo para um piso suave.

Da mesma forma, os pneus dotados de acção optimizada de mola vertical absorvem as vibrações para ajudar a impedir que as alterações na superfície de estrada sejam transmitidas auditivamente aos ocupantes do habitáculo. Além disso, os engenheiros aumentaram consideravelmente a rigidez das cavas das rodas, através das quais as vibrações são transmitidas pelos pneus à suspensão e à carroçaria. Isto reduz a existência real de vibrações, o que, por sua vez, minimiza a quantidade de ruído percebido pelos ocupantes.

### RE-ARRANQUES SUAVES DO MOTOR EM TODOS OS AMBIENTES

No Mazda3, a optimização do sistema de controlo e dos apoios do motor suprime vibrações desagradáveis durante as fases de re-arranque do motor que, embora suaves, são claramente audíveis para os ocupantes. Em destaque, neste caso, está o sistema ISG, accionado por correia, utilizado pelos novos motores e-Skyactiv X e 2.0 e-Skyactiv G. Quando o carro pára, o ISG permite ao sistema de gestão do motor colocar os pistões numa posição em que estes voltam a arrancar de forma suave, independentemente das condições de funcionamento.

1. SEGURANÇA

**Em total confiança para os condutores**

O Mazda3 representa uma evolução da filosofia de segurança proactiva da Mazda. Introduz novas tecnologias de segurança activa e passiva, juntamente com os recursos existentes, conjunto que coloca o condutor no centro da segurança.

## SEGURANÇA ACTIVA

**Um passo em frente com o i-Activsense**

O conjunto de sofisticadas tecnologias de segurança i-Activsense da Mazda ajuda o condutor a estar atento e a evitar perigos potenciais. O Mazda3 está equipado com três novas características de segurança activa, os sistemas Driver Monitoring, Front Cross Traffic Alert (FCTA) e Cruising & Traffic Support (CTS). Além disso, uma série de recursos de segurança activa já existentes, passaram a estar disponíveis, foram actualizados ou transitaram para o novo modelo.

| Funções i-Activsense opcionais adoptadas pelo Mazda3[[12]](#footnote-12) | | |
| --- | --- | --- |
| Ajuda no alerta de potenciais perigos | Novidade | Driver Monitoring |
| Front Cross Traffic Alert (FCTA) |
| Já disponivel | Intelligent Speed Assistance (ISA) |
| 360° View Monitor |
| Actualizado | Adaptive LED Headlights (ALH)  Evolução: matriz de LED dividida em 20 blocos e maior iluminação com maior alcance |
| Transitado | Blind Spot Monitoring (BSM) |
| Traffic Sign Recognition System (TSR) |
| Lane-keep Assist System (LAS) |
| Lane Departure Warning System (LDWS) |
| Driver Attention Alert (DAA) |
| Ajudas ao condutor | Novidade | Cruising & Traffic Support (CTS) |
| Actualizado | Mazda Radar Cruise Control (MRCC)  Evolução: adição da função Stop & Go nos modelos com transmissão automática |
| Prevenção de acidentes e redução de danos | Actualizado | Smart Brake Support (SBS)  Advanced Smart City Brake Support (Advanced SCBS),   função integrada no Smart Brake Support (SBS)  Evolução: Bicycle detection and night-time pedestrian detection |
| Smart Brake Support [Rear] (SBS R)  Denominação alterada de Smart City Brake Support [marcha-atrás]  Evolução: Adição da detecção lateral traseira, limite operacional alargado |
| Smart Brake Support [Rear Crossing] (SBS RC)  Evolução: Adição de travagem automática ao Rear Cross Traffic Alert (RCTA) |

### DRIVER MONITORING

A tecnologia Driver Monitoring utiliza uma câmara para observar o nível de atenção do condutor ao volante. O sistema monitoriza, a qualquer momento, se os olhos do condutor estão bem abertos, o número de vezes que pisca os olhos, e também o ângulo da boca e do rosto, usando essas informações para avaliar o seu nível de sonolência ou fadiga. Se o sistema detectar que o condutor está prestes a adormecer, antecipando uma possível colisão com o veículo da frente, é activado um alerta sonoro. Em conjunto com o sistema Smart Brake Support (SBS), diminui também o tempo necessário para a activação do alerta sonoro de travagem.

O sistema apoia-se numa câmara de infravermelhos e em LEDs infravermelhos para monitorizar o estado do condutor, de dia e de noite. Também funciona correctamente quando o condutor usa óculos de sol. Montada no interior da estrutura do painel de instrumentos, a câmara não vê afectada a sua capacidade de constante monitorização por acções como os movimentos das mãos do condutor ao manusear o volante.

### FRONT CROSS TRAFFIC ALERT

O sistema Front Cross Traffic Alert (FCTA) recentemente desenvolvido da Mazda, detecta a aproximação de outros veículos nos ângulos mortos e alerta o condutor da sua presença. Novos radares dianteiros monitorizam as áreas diagonais esquerda e direita onde o condutor não consegue ver facilmente a presença de veículo. O sistema é activado quando o carro está em movimento para a frente, a uma velocidade de cerca de 10 km/h, ou menos, e ajuda a evitar uma causa comum de acidentes: carros que entram num cruzamento ou entroncamento, de visibilidade reduzida.

### CRUISING & TRAFFIC SUPPORT

O Sistema Cruising & Traffic Support (CTS) auxilia as operações de condução e contribui grandemente para a redução do cansaço do condutor, promovendo uma experiência de condução mais segura e confortável. Quando o carro está imobilizado num engarrafamento, o CTS opera automaticamente os pedais do acelerador e dos travões para manter uma distância adequada entre o Mazda3 e o veículo da frente. Além disso, auxilia também a condução através de movimentos autónomos da direcção para manter o carro na sua faixa correspondente. O controlo autónomo da direcção limita-se a ajudar o condutor, pelo que o CTS nunca conduzirá o carro por si próprio, caso o motorista retire as mãos do volante.

### INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE

Quando o Intelligent Speed Assistance (ISA) é activado[[13]](#footnote-13)2 e o sistema Traffic Sign Recognition (TSR) da Mazda reconhece sinais de limite de velocidade, o ISA propõe o ajuste da velocidade do veículo em conformidade com a velocidade permitida. Em resultado disso, o sistema ajuda a impedir que o condutor exceda o limite de velocidade, seja involuntariamente ou porque não conseguiu detectar um sinal de trânsito. Caso o sistema não seja capaz de controlar adequadamente a velocidade do veículo – por exemplo, ao circular numa descida íngreme – é apresentado no ecrã um alerta gráfico e é activado um alerta sonoro.

### 360° VIEW MONITOR

O novo 360° View Monitor da Mazda utiliza um sistema de câmara que abrange todo o perímetro do veículo. Funciona com quatro câmaras independentes de 1,3 megapixeis, com transmissão digital de sinais, para obter imagens de alta resolução.

### ADAPTIVE LED HEADLIGHTS (ALH)

O ALH é um sistema de ajuda ao condutor que melhora a visibilidade e aumenta a segurança na condução nocturna. Na versão actualizada do sistema, adoptada pelo Mazda3, cada matriz de LEDs de Máximos Sem Brilho dos faróis dianteiros foi modificada para 20 blocos que podem ser ligados ou desligados de forma independente. O sistema distribui a luz de máximos em três padrões diferentes, em função da velocidade do carro, e possui controlo direccional de seis fases com ligação ao ângulo da direcção.

## SEGURANÇA PASSIVA

**Tranquilidade quando é mesmo precisa**

De todas as características de segurança activa existentes num carro, quando acontece um acidente são as características de segurança passiva que protegem os ocupantes do habitáculo e os peões dos potenciais ferimentos e lesões. Com melhorias que vão desde uma nova estrutura de carroçaria ao sofisticado desenho dos bancos, o Mazda3 marca uma evolução significativa no desempenho da segurança passiva

### UMA CARROÇARIA CONSTRUÍDA PARA TOTAL SEGURANÇA

No Mazda3, a proporção de aço de ultra-alta resistência com graduação de 980MPa, ou superior, aumentou de 3% no modelo anterior para 30% no novo modelo. É também o primeiro carro do mundo a adoptar estampagem a frio de painéis da carroçaria fabricados em aço de alta resistência com 1,310MPa, resultando numa estrutura de carroçaria de altíssima robustez.[[14]](#footnote-14) Este conceito de carroçaria de elevada rigidez e baixo peso confere ao Mazda3 uma arquitectura forte, capaz de resistir aos impactos, e uma estrutura que absorve eficazmente a energia do impacto, reduzindo, assim, a possibilidade de lesões.

**Medidas de protecção contra impactos frontais**

Alongando a trave dos pára-choques dianteiro e traseiro, e adicionando uma nova trave perimétrica, o Mazda3 reduz as forças de impacto numa colisão deslocada (offset). Em contacto com outro veículo, a trave perimétrica conduz eficazmente a energia para os circuitos de carga, enquanto outros circuitos se encarregam de transmitir a energia do impacto para a retaguarda do veículo. Além disso, o Mazda3 adopta uma estrutura frontal deformável que recebe a maior dose do impacto e, gradualmente, absorve a energia.

**Medidas de protecção contra impactos laterais**

A deformação do habitáculo é reduzida ao mínimo através da dispersão da energia do impacto, proveniente de múltiplas direcções, para a frente e para a traseira do veículo. O material das dobradiças das portas é feito de aço de alta resistência, da classe 780MPa, e é também mais espesso. Novos reforços foram adicionados à secção traseira da carroçaria, os pilares “B” adoptam materiais estampados a quente. O novo formato de secção multifacetada do material utilizado nos pilares “B”, soleiras laterais e tejadilho, reforça ainda mais a robustez estrutural.

**Medidas de protecção contra impactos traseiros**

Em caso de colisão, as estruturas laterais traseiras do Mazda3 deformam-se num padrão de acordeão. Isto torna possível obter o dobro da eficiência de absorção de energia, face ao modelo anterior, sem aumentar o peso.

### BANCOS DIANTEIROS DESENHADOS PARA EVITAR O EFEITO DE CHICOTE

Os bancos dianteiros concebidos para a redução de lesões cervicais, apresentam-se mais evoluídos para evitar o efeito de chicote (whiplash). Em caso de colisão, a estrutura e a firmeza do banco reduzem os movimentos da cabeça, tórax e ancas do ocupante, reduzindo a probabilidade de lesões cervicais. As medidas específicas tomadas pela equipa de desenvolvimento incluem alterações na estrutura de suporte do ajuste longitudinal do banco e a localização do comando de ajuste em altura. Isto aumenta a rigidez das partes laterais da estrutura para que estas absorvam a energia, e reduz a quantidade de reacção necessária para fazer regressar as costas do banco à sua posição original. Ao empurrar a cabeça do ocupante para a frente, isto reduz também a probabilidade de o banco causar ferimentos.

### CINTOS DE SEGURANÇA COM RETENÇÃO RÁPIDA E SUAVE

Os apoios inferiores dos cintos de segurança dianteiros estão agora ancorados ao próprio banco. Esta solução reduz a folga do cinto e permite que este segure mais rapidamente o ocupante em caso de colisão. O dispositivo combina também o pré-tensor e o limitador de força, os quais apertam o cinto de segurança no momento inicial da colisão para depois o soltar de forma controlada, segurando o ocupante com rapidez e cuidado, e assim reduzir a probabilidade de ocorrerem ferimentos. A partir de agora, os pré-tensores e os limitadores de força estão também disponíveis para os bancos traseiros (lado direito e lado esquerdo).

### NOVOS AIRBAGS À MEDIDA DO CORPO HUMANO

Além dos airbags frontais, airbags de cortina e airbags laterais dianteiros, a nova geração Mazda3 introduz um airbag de joelho para o banco do condutor. Incluído de série em todos os mercados, o novo airbag suprime o movimento para a frente do corpo do condutor em caso de colisão, reduzindo a força suportada pelo cinto de segurança, e contribui para reduzir lesões nas pernas, tórax e abdómen do condutor.

### MEDIDAS PARA MITIGAR LESÕES NOS PEÕES

A equipa de desenvolvimento do Mazda3 também trabalhou a fundo em medidas para a redução do risco de lesões nos peões, resultantes de impactos. Uma nova estrutura, que consiste num padrão de colunas paralelas posicionadas mais próximo da superfície do capô, reduz o seu volume de deformação em caso de contacto, garantindo a absorção mais rápida de energia. Em caso de acidente, esta solução ajuda a proteger a cabeça do peão. Também o pára-choques dianteiro do Mazda3 foi adaptado neste sentido, sendo projectado para controlar a forma como a força é aplicada em caso de contacto com as pernas do peão. Reduzindo o impacto ao nível dos joelhos, esta estrutura contribui para a diminuição da gravidade das lesões.

1. CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

## DIMENSÕES

| Tipo de carroçaria | | Sedan | Hatchback |
| --- | --- | --- | --- |
| Número de portas | | 4 + portão da bagageira | 4 + portão da bagageira |
| Lotação | | 5 | 5 |
| **Exterior** | |  |  |
| Comprimento total (sem suporte de matrícula) | mm | 4,660 | 4,460 |
| Largura total | mm | 1,795 | 1,795 |
| Largura total (espelho a espelho) | mm | 2,028 | 2,028 |
| Altura total (sem carga) | mm | 1,440 | 1,435 |
| Distância entre eixos | mm | 2,725 | 2,725 |
| Projecção dianteira (sem suporte de matricula) | mm | 915 | 915 |
| Projecção traseira | mm | 1,020 | 820 |
| Via dianteira | mm | 1,570 | 1,570 |
| Via traseira | mm | 1,580 | 1,580 |
| Distância ao solo entre os eixos (com carga e condutor com 75 kg) | mm | 135 | 135 |
| **Interior** | |  |  |
| Espaço ao nível da cabeça, à frente | mm | 965 | 965 |
| Espaço ao nível da cabeça, atrás | mm | 947 | 947 |
| Espaço ao nível dos ombros, à frente | mm | 1,414 | 1,414 |
| Espaço ao nível dos ombros, atrás | mm | 1,359 | 1,356 |
| Espaço ao nível das ancas, à frente | mm | 1,387 | 1,387 |
| Espaço ao nível das ancas, atrás | mm | 1,292 | 1,292 |
| Espaço ao nível das pernas, à frente | mm | 1,075 | 1,075 |
| Espaço ao nível das pernas, atrás | mm | 891 | 891 |
| **Bagageira** | |  |  |
| Volume com bancos traseiros levantados (VDA)[[15]](#footnote-15) | l | 450 | 358 |
| Volume até ao tecto, bancos traseiros rebatidos (VDA)[[16]](#footnote-16) | l | 1,138 | 1,026 |
| Altura do piso à cobertura (chapeleira) | mm | 431 | 482 |
| Comprimento do piso de carga até aos bancos traseiros | mm | 1,105 | 838 |
| Comprimento do piso de carga até aos bancos dianteiros | mm | - | 1,366 |
| Largura entre as cavas das rodas | mm | 1,012 | 1,014 |
| Largura da abertura do portão traseiro | mm | 949 | 927 |

## MOTORES

|  | | e-Skyactiv G 2.0  (122 CV) | e-Skyactiv G 2.0  (150 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Tracção |  | FWD | FWD | FWD |
| Tipo de motor |  | 4 cilindros em linha,  DOHC, 16 válvulas | 4 cilindros em linha,  DOHC, 16 válvulas | 4 cilindros em linha,  DOHC, 16 válvulas |
| Cilindrada | cm3 | 1.998 | 1.998 | 1.998 |
| Diâmetro x curso |  | 83,5 x 91,2 | 83,5 x 91,2 | 83,5 x 91,2 |
| Tipo de injecção de combustível |  | Injecção directa | Injecção directa | Injecção directa |
| Taxa de compressão |  | 13.0:1 | 13.0:1 | 16.3 :1 |
| Sistema de controlo de emissões |  | Catalisador de três vias | Catalisador de três vias | Catalisador de três vias + GPF |
| Potência máxima | kW (CV)/rpm | 90 (122)/6.000 | 110 (150)/6.000 | 137 (186)/6.000 |
| Binário máximo | Nm/rpm | 213/4.000 | 213/4.000 | 240/4.000 |
| Combustível recomendado |  | 95 RON | 95 RON | 95 RON |
| Capacidade do depósito de combustível | l | 51 | 51 | 51 |
| Transmissão |  | 6MT | 6MT/6AT | 6MT/AT |

## MAZDA M HYBRID

|  | | e-Skyactiv G 2.0  (122 CV) | e-Skyactiv G 2.0  (150 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Voltagem | | 24 Volts Mild Hybrid | | |
| Sistema híbrido | | Sistema integrado motor de arranque-gerador,  comandado por correia (B-ISG) | | |
| Bateria | kJ | 600 – iões de lítio | | |
| Conversor DC/DC | kW | 1.7 (120A máx.) | | |

## TRANSMISSÃO MANUAL: SKYACTIV-MT

|  | | e-Skyactiv G 2.0  (122 CV) | e-Skyactiv G 2.0  (150 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Transmissão |  | 6MT | 6MT | 6MT |
| Tracção |  | FWD | FWD | FWD |
| **Relações de caixa** |  |  |  |  |
| 1ª |  | 3.363 | 3.363 | 3.272 |
| 2ª |  | 1.947 | 1.947 | 1.947 |
| 3ª |  | 1.300 | 1.300 | 1.379 |
| 4ª |  | 1.029 | 1.029 | 1.090 |
| 5ª |  | 0.837 | 0.837 | 0.880 |
| 6ª |  | 0.680 | 0.680 | 0.680 |
| Marcha-atrás |  | 3.385 | 3.385 | 3.385 |
| Relação final |  | 3.850 | 3.850 | 3.850 |

## TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA: SKYACTIV-DRIVE

|  | | e-Skyactiv G 2.0  (150 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- |
| Transmissão |  | 6AT | 6AT |
| Tracção |  | FWD | FWD |
| **Relações de caixa** |  |  |  |
| 1ª |  | 3.552 | 3.552 |
| 2ª |  | 2.022 | 2.022 |
| 3ª |  | 1.347 | 1.347 |
| 4ª |  | 1.000 | 1.000 |
| 5ª |  | 0.745 | 0.745 |
| 6ª |  | 0.599 | 0.599 |
| Marcha-atrás |  | 3.052 | 3.052 |
| Relação final |  | 4.095 | 4.367 |

## SUSPENSÕES E RODAS

|  | | e-Skyactiv G 2.0  (122 CV) | e-Skyactiv G 2.0  (150 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Suspensão** |  |  | |  |
| Suspensão dianteira |  | Tipo MacPherson | |  |
| Suspensão traseira |  | Barra de torsão | |  |
| **Rodas e pneus** |  |  | |  |
| Dimensões das rodas |  | 16x6.5J 18x7J | |  |
| Dimensões dos pneus |  | 205/60R16 215/45R18 | |  |

## DIRECÇÃO E TRAVÕES

|  | | e-Skyactiv G 2.0  (122 CV) | e-Skyactiv G 2.0  (150 CV) | e-Skyactiv X  (186 CV) |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Direcção** |  |  | |  |
| Tipo de direcção |  | Pinhão e cremalheira | |  |
| Tipo de assistência |  | Assistência eléctrica (EPAS) | |  |
| Raio de viragem (entre passeios) | m | 5.3 | |  |
| Diâmetro de viragem (entre muros) | m | 11.38 | |  |
| **Travões** |  |  | |  |
| Tipo, à frente |  | Discos ventildos | |  |
| Tipo, atrás |  | Discos sólidos | |  |
| Diâmetro, à frente | mm | 295 | |  |
| Diâmetro, atrás | mm | 265 | |  |
| Diâmetro do servofreio | polegadas | 10 | |  |

**PRESTAÇÕES E PESOS**

|  | | | e-Skyactiv X  (186 CV) | | | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | Hatchback | | | | Sedan | |
| Transmissão | | | 6MT | 6AT | 6MT | 6AT | 6MT | 6AT |
| Tracção | | | FWD | FWD | AWD | AWD | FWD | FWD |
| **Performance** | | | | | | | | |
| Velocidade máxima (c/ limitador) | | km/h | 216 | 216 | 210 | 210 | 216 | 216 |
| Aceleração (0-100km/h)[[17]](#footnote-17) | | seg. | 8.1 | 8.5 | 8.3 | 8.8 | 8.1 | 8.4 |
| **Consumos WLTP**[[18]](#footnote-18) | | | | | | | | |
| Combinado | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 5.2  5.3 | 5.8  6.0 | -  6.0 | -  6.5 | 5.0  5.1 | 5.7  5.9 |
| Extra-Alto | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 5.4  5.6 | 6.3  6.5 | -  6.5 | -  6.8 | 5.2  5.3 | 6.1  6.4 |
| Alto | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 4.6  4.7 | 5.1  5.2 | -  5.0 | -  5.7 | 4.5  4.6 | 5.0  5.2 |
| Médio | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 4.9  5.0 | 5.4  5.5 | -  5.8 | -  6.3 | 4.8  4.9 | 5.4  5.5 |
| Baixo | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 6.5  6.5 | 7.2  7.3 | -  7.5 | -  7.9 | 6.4  6.4 | 7.1  7.3 |
| Emissões CO2 (combinadas) | g/km | 16 pol.  18 pol. | 118  121 | 133  137 | -  135 | -  146 | 114  117 | 130  135 |
| Classe de emissões | | | Euro 6d | | | | | |
| **Pesos e carga útil** | | | | | | | | |
| Peso mínimo sem carga (Tara) | | kg | 1,320 | 1,349 | 1,376 | 1,409 | 1,320 | 1,351 |
| Peso máximo admissível (Peso bruto) | | kg | 1,941 | 1,963 | 1,992 | 2,019 | 1,938 | 1,959 |
| Peso máximo permitido no eixo dianteiro | | kg | 1,052 | 1,074 | 1,065 | 1,094 | 1,043 | 1,065 |
| Peso máximo permitido no eixo traseiro | | kg | 889 | 889 | 927 | 925 | 895 | 894 |
| Peso máximo rebocável, atrelado sem travões | | kg | 600 | | | | | |
| Peso máximo rebocável, atrelado com travões (gradientes 8% / 12%) | | kg | 1,300 | | | | | |
| Peso máximo no tejadilho | | kg | 75 | | | | | |

## PRESTAÇÕES E PESOS

|  | | | e-Skyactiv G 2.0 (122 CV) | | | e-Skyactiv G 2.0 (150 CV) | | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | | | Hatchback | Sedan | | Hatchback | | Sedan | |
| Transmissão | | | 6MT | 6MT | 6AT | 6MT | 6AT | 6MT | 6AT |
| Tracção | | | FWD | FWD | FWD | FWD | FWD | FWD | FWD |
| **Performance** | | | | | | | | | |
| Velocidade máxima (c/ limitador) | | km/h | 197 | 202 | 200 | 206 | 210 | 211 | 210 |
| Aceleração (0-100km/h)[[19]](#footnote-19) | | seg. | 10.4 | 11.2 | 12.3 | 9.1 | 9.5 | 9.1 | 9.5 |
| **Consumos WLTP**[[20]](#footnote-20) | | | | | | | | | |
| Combinado | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 5.5  5.6 | 5.4  5.4 | 5.9  6.1 | 5.5  5.6 | 6.0  6.1 | 5.4  5.4 | 5.9  6.1 |
| Extra-Alto | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 5.6  5.8 | 5.5  5.5 | 6.0  6.2 | 5.6  5.8 | 6.1  6.2 | 5.5  5.5 | 6.0  6.2 |
| Alto | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 4.7  4.8 | 4.6  4.6 | 5.1  5.2 | 4.7  4.8 | 5.2  5.3 | 4.6  4.6 | 5.1  5.2 |
| Médio | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 5.4  5.5 | 5.4  5.4 | 5.7  5.8 | 5.4  5.5 | 5.8  5.9 | 5.4  5.4 | 5.7  5.8 |
| Baixo | l/100 km | 16 pol.  18 pol. | 7.3  7.3 | 7.2  7.2 | 8.2  8.2 | 7.3  7.3 | 8.2  8.3 | 7.2  7.2 | 8.2  8.2 |
| Emissões CO2 (combinadas) | g/km | 16 pol.  18 pol. | 126  128 | 123  124 | 136  139 | 126  128 | 138  140 | 123  124 | 136  139 |
| Classe de emissões | | | Euro 6d | | | | | | |
| **Pesos e carga útil** | | | | | | | | | |
| Peso mínimo sem carga (Tara) | | kg | 1,274 | 1,275 | 1,300 | 1,274 | 1,299 | 1,275 | 1,300 |
| Peso máximo admissível (Peso bruto) | | kg | 1,875 | 1,869 | 1,902 | 1,875 | 1,907 | 1,869 | 1,902 |
| Peso máximo permitido no eixo dianteiro | | kg | 1,004 | 1,005 | 1,033 | 985 | 1,016 | 982 | 1,010 |
| Peso máximo permitido no eixo traseiro | | kg | 946 | 939 | 944 | 890 | 891 | 887 | 892 |
| Peso máximo rebocável, atrelado sem travões | | kg | 600 | | | | | | |
| Peso máximo rebocável, atrelado com travões (gradientes 8% / 12%) | | kg | 1,300 | | | | | | |
| Peso máximo no tejadilho | | kg | 75 | | | | | | |

#Mazda3

#DriveTogether

#Mazda

Para informações adicionais por favor aceda ao Portal Imprensa da Mazda   
www.mazda-press.pt

1. Disponível apenas em combinação com o motor e-Skyactiv X. [↑](#footnote-ref-1)
2. Veículos homologados de acordo com o procedimento de homologação WLTP (Regulamentação (EU) 1151/2017; Regulamentação (EU) 2007/715). [↑](#footnote-ref-2)
3. Opcional para o Mazda3 Hatchback. [↑](#footnote-ref-3)
4. Veículos homologados de acordo com o procedimento de homologação WLTP (Regulamentação (EU) 1151/2017; Regulamentação (EU) 2007/715). [↑](#footnote-ref-4)
5. Exclusivo para o Mazda3 Hatchback com motor e-Skyactiv X. [↑](#footnote-ref-5)
6. Disponível apenas em combinação com o motor e-Skyactiv X [↑](#footnote-ref-6)
7. Disponível apenas em combinação com o motor e-Skyactiv X [↑](#footnote-ref-7)
8. 1 Limitações apenas activadas aquando da condução para garantir a segurança do condutor. [↑](#footnote-ref-8)
9. Veículos homologados de acordo com o procedimento de homologação WLTP (Regulamentação (EU) 1151/2017; Regulamentação (EU) 2007/715).. [↑](#footnote-ref-9)
10. De acordo com pesquisas internas da Mazda. [↑](#footnote-ref-10)
11. Veículos homologados de acordo com o procedimento de homologação WLTP (Regulamentação (EU) 1151/2017; Regulamentação (EU) 2007/715). [↑](#footnote-ref-11)
12. Disponibilidade em função do nível de equipamento [↑](#footnote-ref-12)
13. 2 O sistema opera em conjunto com o limitador de velocidade. [↑](#footnote-ref-13)
14. De acordo com pesquisas internas da Mazda [↑](#footnote-ref-14)
15. Sedan: volume até à chapeleira incluindo a sub-bagageira / hatchback: volume até à linha de cintura incluindo sub-bagageira, sem sistema áudio BOSE® [↑](#footnote-ref-15)
16. Incluindo sub-bagageira, sem sistema áudio BOSE® [↑](#footnote-ref-16)
17. Testes realizados pela Mazda. [↑](#footnote-ref-17)
18. Veículos homologados de acordo com a nova norma WLTP (Regulamentação (EU) 1151 / 2017; Regulamentação (EU) 2007/715). [↑](#footnote-ref-18)
19. Testes realizados pela Mazda. [↑](#footnote-ref-19)
20. Veículos homologados de acordo com a nova norma WLTP (Regulamentação (EU) 1151 / 2017; Regulamentação (EU) 2007/715). [↑](#footnote-ref-20)