



Mazda MX-5 Facelift

La presente cartella stampa può essere scaricata
dal sito per la stampa di Mazda Motor Europe GmbH
www.mazda-press.com



Indice

Mazda MX-5
Facelift

1. Mazda MX-5 Facelift

2. Introduzione

Tutto il Piacere di Guidare una Roadster

3. Design

Nuovo Profilo Anteriore

4. Gruppi Motopropulsori

Ottimizzazione delle Prestazioni

5. Telaio e Sicurezza

Evoluzione dello *Jinba Ittai*

6. Comfort e Dotazioni

Più silenziosa e comoda

7. Dati Tecnici

1. Mazda MX-5 Facelift



Esterni

- Design dall'aspetto più dinamico e aerodinamico
- Nuovo paraurti anteriore dalla maggiore aggressività
- Nuova griglia a cinque punte
- Nuovo design dei gruppi ottici anteriori con lenti di colore bianco per gli indicatori di direzione, per una migliore funzionalità
- Nuove cornici dei fendinebbia dalla forma triangolare finemente definita
- Nuovi longheroni sottoporta provvisti di modanature, per un aspetto maggiormente definito e una migliore aerodinamicità
- Disegn rinnovato del paraurti posteriore dalla linea allungata e meglio integrata nella carrozzeria
- Nuovi gruppi ottici posteriori dalla linea più aerodinamica
- Nuovi elementi di design introdotti nella Roadster Coupé per un temperamento più accattivante
- Sette colori per la carrozzeria, con l'inserimento di due novità: Aluminium Metallic e Metropolitan Grey Mica

Interni

- Elevati standard di qualità e comfort all'interno dell'abitacolo
- Il rivestimento del cruscotto dal piano black diventa argento scuro
- Nuova strumentazione, per una migliore visibilità
- Zona rossa più ampia (sulla versione benzina da 2,0 litri con cambio manuale)
- Nuovo display LCD a retroilluminazione di colore rosso per computer di bordo
- Comandi del sistema di climatizzazione dalla ghiera argentata
- Innovativo impianto stereo dal look più delineato
- Impiego di nuovi materiali di elevata qualità
- Nuovi abbinamenti cromatici degli interni, per un aspetto più sportivo

Gruppi Motopropulsori

- Nuovo motore benzina MZR da 2,0 litri per una ottimizzazione delle prestazioni e della velocità massima (solo cambio manuale)
 - Erogazione di potenza di 118 kW/160 CV a 7.000 giri/min. (prima: 6.700 giri/min.) e coppia massima di 188 Nm a 5.000 giri/min.



- Aumento del limite di 500 giri/min. (7.500) per una risposta più briosa durante l'accelerazione
- Innesto più dolce delle marce del cambio manuale a sei rapporti, ancor più facile ed intuitivo
- Nuovo sistema ISE (Intensificatore Sonoro dell'Induzione) per un rombo più sportivo del motore (con cambio manuale a sei rapporti)
- Ottimizzato il livello di rigidità della Camera di risonanza per contribuire al miglioramento della sonorità del motore
- Nuovo albero motore forgiato per ridurre al minimo le vibrazioni del motore alle alte velocità
- Pistoni completamente flottanti con una maggiore affidabilità degli spinotti
- Molle a valvola di nuova concezione in grado di attutire il 'rimbalzo' delle valvole ad un regime di giri elevato
- Utilizzo di materiali più resistenti per le bronzine di biella
- Differenziale a Slittamento Limitato (LSD) in tutte le versioni da 2,0 litri con cambio manuale, per ottenere la massima trazione (caratteristica ereditata dalla versione precedente)
- Debutto europeo del cambio automatico a sei rapporti con comandi sul volante ed introduzione di due nuove tecnologie di controllo: Direct Activematic e Active Adaptive Shift
- Motore MZR benzina da 1,8 litri ripreso dalla versione precedente, con cambio manuale a cinque rapporti che eroga 93 kW/126 CV di potenza massima a 6.500 giri/min. ed una coppia massima di 167 Nm a 4.500 giri/min.
- Messa a punto di tutti i gruppi motopropulsori per ridurre i consumi di carburante:
 - Motore MZR benzina da 1,8 litri con cambio manuale a cinque rapporti ed un consumo di 7,0 litri di carburante ogni 100 km (-4%)
 - Motore MZR benzina da 2,0 litri con cambio manuale a cinque rapporti ed un consumo di 7,4 litri di carburante ogni 100 km (-4%)
 - Motore MZR da 2,0 litri con cambio manuale a sei rapporti ed un consumo di 7,6 litri ogni 100 km (- 7%)
- La nuova motorizzazione benzina MZR da 2,0 litri con cambio automatico a sei rapporti dichiara un consumo di 7,9 litri ogni 100 km

Telaio e Sicurezza

- Evoluzione della filosofia *Jinba Ittai*: perfetta fusione tra uomo e macchina
- Il motore anteriore centrale a trazione posteriore per una distribuzione ideale del peso di 50:50 è montato in modo da accentuare la maneggevolezza della vettura (come nella versione precedente)



- Circa il 58% della scocca della carrozzeria è stato realizzato in acciaio a resistenza elevata e ultra-elevata per un'eccellente rigidità flessionale e torsionale, tali da garantire una elevata resistenza agli urti (caratteristica ripresa dalla versione precedente)
- Introduzione di un maggior numero di dotazioni senza provocare alcun aumento di peso, mantenendo sempre la stessa leggerezza della vettura (a partire da 1.075 kg)
- Centro di rollio ribassato di 26 mm per un movimento di rollio più lineare
- Regolazione affinata delle sospensioni per una risposta della vettura ancor più precisa ai comandi dello sterzo
- Sensazione di imbardata e di rollio più naturale, per una elevata qualità di guida
- Sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici (ora disponibile)



Comfort e Dotazioni

- Abitacolo della MX-5 Roadster ora di 2,7 dB più silenzioso (ad una velocità di 60 km/h su strada dissestata) grazie all'inserimento di uretano nelle sospensioni anteriori e nuovi materiali fonoassorbenti nella sezione frontale del tetto
- Nuovo display LCD per il quadro strumenti, per visualizzare i consumi medi di carburante e la temperatura ambiente
- Nuovi sedili sportivi Recaro riscaldati e regolabili in altezza dal lato conducente (a seconda dell'allestimento e del mercato)
- Riscaldatore dei sedili regolabili in cinque posizioni (a seconda dell'allestimento e del mercato) per sedili in pelle e sedili Recaro
- Vani portabicchieri nella parte inferiore delle portiere ridisegnati per offrire lateralmente maggiore spazio per le gambe
- Nuovi rivestimenti soft touch sui braccioli e sul pianale della consolle centrale per offrire maggiore comfort
- Vano portaoggetti più capiente, disposto davanti la leva del cambio per lettore MP3 o telefono cellulare (con rivestimento gommato per ridurre al minimo la rumorosità dovuta alle vibrazioni di marcia)
- Nuova presa AUX nella parte inferiore della consolle centrale per la connessione del lettore MP3, all'impianto stereo della vettura
- Vano portaoggetti posizionato nella consolle centrale, con rivestimento gommato sul fondo, ora disponibile con divisorio removibile per un uso diversificato dello spazio
- Cruise control (a seconda dell'allestimento e del mercato)
- Prestigioso Impianto stereo Bose® (a seconda dell'allestimento e del mercato) studiato appositamente per MX-5 Roadster Facelift, per ottenere una maggiore potenza, più canali ed altoparlanti migliori
- Impianto Bluetooth® per telefono cellulare (a seconda dell'allestimento e del mercato)

2. Introduzione



Tutto il Piacere di Guidare una Roadster

Mazda MX-5 consente di vivere al massimo la passione per una roadster. La prima generazione di MX-5 ha avuto così tanto successo al punto che Mazda ha deciso di rimanere sempre fedele alle caratteristiche di questa Roadster, divertente da guidare, conveniente nel prezzo, dal peso leggero e maneggevole grazie all'applicazione della filosofia *Jinba Ittai* 'unione tra uomo e macchina'.

La terza generazione lanciata nel 2005 è stata sviluppata puntando sulla 'strategia del grammo' che ha consentito di mantenere il peso totale della vettura inalterato, pur offrendo una carrozzeria ancora più rigida ed un maggior numero di dotazioni.

Quest'anno Mazda presenta il Facelift dell'attuale MX-5 di terza generazione, con il perfezionamento di molteplici elementi in grado di catturare l'attenzione di un numero sempre più crescente di persone verso questa Roadster, così straordinaria ed essenziale.

Quest'anno ricorre il 20° anniversario di Mazda MX-5, presente nel *Guinness dei Primati* come la vettura sportiva a due posti più venduta in assoluto (attualmente a quota 850.000 unità). In effetti, a partire dal suo lancio avvenuto nel 1989, i modelli di MX-5 prodotti sono stati 855.000. In Europa le vendite di MX-5, hanno raggiunto complessivamente 254.000 unità (fino a novembre 2008). Nel corso degli ultimi due decenni MX-5 si è aggiudicata in totale 178 importanti premi automobilistici. L'attuale modello di terza generazione non fa eccezione e si è portata a casa ben 58 riconoscimenti, compreso quello di Auto dell'Anno 2005-2006 in Giappone e di Roadster dell'Anno 2005 della rivista *Top Gear*.

Nel 2006, Mazda ha lanciato MX-5 **Roadster** che, seppur provvista di tetto rigido ripiegabile, ha mantenuto il suo straordinario stile da roadster. Il tetto rigido pesa solo 37 Kg, compreso il meccanismo di ripiegamento, e non sottrae ulteriore spazio al vano bagagli, garantendo la stessa ripartizione ideale del peso di 50:50 e lo stesso volume del bagagliaio (150 litri) della Soft Top. Grazie agli sforzi sostenuti dai tecnici per mantenere invariati i rapporti, ora è possibile scegliere fra due vetture sportive decappottabili, entrambe estremamente agili.



Mazda MX-5 – Tre Generazioni di Successo

Agli inizi degli anni '80, fu un passo enorme per Mazda, soltanto l'idea di prendere in considerazione la realizzazione di una roadster (dieci anni prima la cosa venne rapidamente lasciata cadere), al punto che ci volle quasi un decennio per riuscirci. Nel 1986, dopo alcuni anni di accurate valutazioni, Mazda ha deciso di costruire una **roadster** compatta, leggera, con motore in posizione anteriore centrale e trazione posteriore. Il 9 febbraio 1989, la prima generazione di Mazda MX-5 è stata lanciata al Salone dell'Automobile di Chicago.

MX-5 aveva tutti gli ingredienti per poter essere una roadster perfetta: leggera, agile, ben equilibrata e capace di offrire sensazioni straordinarie alla guida. Il suo aspetto attraente ed i fari anteriori a scomparsa hanno reso questa vettura un successo immediato fra gli appassionati di roadster di tutto il mondo. Nel 1993, la piccola ed affabile Mazda MX-5 era già stata protagonista di una rinascita della **roadster** a due posti e aveva intrapreso il cammino per diventare una vettura sportiva di culto. Proprio in quell'anno, Mazda ha presentato il nuovo motore da 1,8 litri, dotato di maggiore potenza. La seconda generazione di MX-5 è stata lanciata nel 1998, a perfezionamento della formula originaria.

Al Salone dell'Automobile di Ginevra 2005, Mazda ha presentato la terza generazione di MX-5 Roadster: la versione più spaziosa, meglio equipaggiata, più divertente da guidare e dal look più accattivante che Mazda abbia mai realizzato in assoluto. Fortunatamente, gli appassionati di questa Roadster da culto non hanno dovuto attendere molto prima di avere altre ragioni per festeggiare. Nel 2006, Mazda ha ampliato la gamma con la Roadster Coupé, provvista di tetto rigido richiudibile mediante comando elettrico, e dal design assolutamente unico.



MX-5 Facelift di terza generazione intende dare seguito alla popolarità di questa gamma già vasta. Sia la versione Soft Top che la **Roadster Coupé** offrono un'evoluzione del divertimento alla guida di tipo *Jinba Ittai* e presentano un maggior numero di dotazioni. Ambedue le carrozzerie presentano un perfezionamento del design per offrire maggiore dinamicità e robustezza, in perfetta armonia con la gamma Mazda di ultima generazione. Grazie a tali aggiornamenti, la versione MX-5 con tetto in tessuto continuerà a risultare attraente per i clienti desiderosi di provare la straordinaria esperienza offerta da una Roadster. Mentre il modello con tetto rigido ripiegabile sarà di forte gradimento per quei clienti in cerca di esperienze da vivere ai massimi livelli. Per sottolineare la propria superiorità, MX-5 **Roadster Coupé** Facelift ora, rispetto alla **Roadster Coupé** originaria, presenta particolari elementi di design per l'esterno ed un abitacolo più silenzioso quando si viaggia con il tetto chiuso.

Mazda MX-5 Roadster Coupé

Nel 2006, al modello MX-5 Soft Top, col tetto in tessuto, è stata affiancata una nuova versione a tetto rigido, denominata Roadster Coupé. A partire da quel momento il divertimento offerto da una decappottabile è stato messo a disposizione di un nuovo gruppo di potenziali clienti desiderosi di assaporare e vivere la praticità e il comfort che solo una Roadster a tetto rigido è in grado di offrire. Il suo aspetto straordinario ed il tetto rigido ripiegabile, l'hanno resa un successo sin dall'inizio. Il tetto si apre e si chiude in soli 12 secondi (fra i più veloci del segmento) e, una volta aperto, non sottrae spazio nel vano bagagli. Il tetto rigido ripiegabile pesa solo 37 kg, compreso il meccanismo di ripiegamento. Grazie a ciò, MX-5 Roadster Coupé è altrettanto agile e dinamica quanto MX-5 Soft Top, mantenendo una ripartizione ideale del peso di 50:50. Anche il volume del bagagliaio, da 150 litri, risulta invariato.

Per il suo primo Facelift, i progettisti si sono concentrati sui possibili miglioramenti in grado di rendere MX-5 Roadster Coupé più attraente per i suoi più grandi appassionati, in modo da realizzare un prodotto dalla qualità sempre più alta. Fra gli aggiornamenti si annoverano:

- nuova griglia con maglie a nido d'ape profilata da un anello cromato per offrire una maggiore ricercatezza nel dettaglio
- cornice interna dei fari anteriori a rifinitura cromata
- cornici interne argentate per i fendinebbia
- maniglie esterne delle portiere a rifinitura cromata
- terza luce di stop con vetro trasparente
- una guida più silenziosa all'interno dell'abitacolo, quando il tetto è chiuso (vedi Capitolo 6 per maggiori dettagli)



3. Design

Nuovo Profilo Anteriore

MX-5 Soft Top e la Roadster Coupé di terza generazione raccolgono nel loro design, un'eredità in grado di comunicare, quell'esclusivo divertimento nel piacere di guida che soltanto Mazda è in grado di trasferire, mediante il valore dello *Jinba Ittai*, che esprime la fusione fra la vettura ed il guidatore, attraverso le dimensioni compatte e le proporzioni da Roadster. Con i nuovi Facelift, i progettisti hanno conferito all'esterno una maggiore attrattiva in termini di dinamica utilizzando forme in grado di migliorare le prestazioni aerodinamiche e di mettere ancor più in risalto la Roadster Coupé, conferendole un look ai massimi livelli, senza tralasciare la cura gli interni.

Esterni

MX-5 Facelift incarna il DNA del design Mazda di ultima generazione, pur mantenendo l'aspetto affabile per cui è nota tale roadster. Il paraurti anteriore risulta più aggressivo e maggiormente efficiente a livello aerodinamico. In esso è stata incorporata la tipica griglia a cinque punte di Mazda, ora incorniciata da fari anteriori di nuova concezione inclinati verso le punte superiori della griglia. Le lenti interne degli indicatori di direzione sugli angoli esterni di ciascun gruppo ottico anteriore ora sono di colore bianco, per una più alta qualità estetica. Le nuove cornici triangolari dei fendinebbia sui bordi inferiori del paraurti integrato, sono incassate nella superficie del fascione e circondate da una spessa ghiera, per un aspetto accattivante e sportivo.

La nuova linea della versione Facelift è caratterizzata da longheroni sottoporta con modanature maggiormente definite e più sporgenti rispetto alla versione precedente, che formano vigorose linee di temperamento in grado di mettere in risalto i passaruota posteriori per intensificare l'aspetto ribassato da vettura sportiva. La parte posteriore di MX-5 Facelift è facilmente identificabile con quella di una classica MX-5, ma con lievi variazioni nel design, tali da conferirle un aspetto più sportivo. Il paraurti posteriore della versione Facelift è stato maggiormente integrato nella carrozzeria ed inclinato verso l'interno e verso l'alto, fino a giungere al livello della parte inferiore dei gruppi ottici posteriori, mettendo così in risalto la prominente del paraurti. La porzione inferiore dei parafranghi posteriori è maggiormente definita e protesa verso il basso, proprio come nella parte anteriore della vettura. Nuovi gruppi ottici dalla forma ad 'U', sono stati montati per ottenere un effetto ancor più brillante, quando illuminati dai fari anteriori dei veicoli retrostanti.



Aerodinamica avanzata

Il design della parte anteriore di MX-5 Facelift, oltre ad essere più dinamico e robusto, ne aumenta la stabilità anche a velocità elevata grazie alla sua estrema aerodinamicità. Ciò è stato possibile grazie agli aggiornamenti apportati su alcuni elementi della carrozzeria:

- vasta zona al di sotto dei fendinebbia dalla forma ottimizzata
- bordo inferiore della griglia più sporgente
- deflettori dei pneumatici anteriori più grandi
- nuovi longheroni sottoporta che rendono più ampie le fiancate, per ridurre la quantità di vento che colpisce le ruote posteriori
- specchietti retrovisori laterali ottimizzati per una minore resistenza al vento
- nuovi gruppi ottici posteriori protesi verso l'esterno per ridurre la turbolenza nella parte posteriore

MX-5 Facelift è disponibile in sette colori della carrozzeria, compresi due nuovi colori: Aluminium Metallic e Metropolitan Grey Mica. Il colore Aluminium Metallic contiene particelle di alluminio che diffondono la luce e producono riflessi ed ombre, che variano in base alle condizioni della luce. Dalla versione precedente sono stati ripresi i colori: True Red, Copper Red Mica, Stormy Blue Mica, Marble White e Brilliant Black.

Interni

Per gli interni, l'anima da Roadster della MX-5 è integralmente incarnata dalla concezione del posto di guida. Il modello Facelift ha ereditato le forme ben delineate della versione di terza generazione, aggiornate però con nuovi materiali, particolari innovativi e combinazioni di colori per una sensazione di qualità più elevata.

Il pannello ornamentale trasversale sul cruscotto è passato dal colore piano black all'argento scuro. La grafica della strumentazione ora è stata posizionata più lateralmente, per ottenere una maggiore leggibilità. La strumentazione montata sulla versione da 2,0 litri con cambio manuale è stata dotata di una zona rossa più ampia per evidenziare al meglio il regime di giri più elevato (vedi successivo Capitolo 3), mentre per il display del computer di bordo, posizionato al di sotto del gruppo comandi centrale, è stato scelto un LCD a retroilluminazione di colore rosso. Al centro del cruscotto, le tre grandi manopole dei comandi del climatizzatore sono provviste di ghiera di colore argentato, così come argentati sono i profili delle maniglie interne delle porte, il tutto abbinato alle ghiera del gruppo comandi situato davanti al posto di guida, per un aspetto rinnovato e armonioso.



Anche l'innovativo impianto stereo , con le stesse caratteristiche di quello utilizzato su Mazda6, presenta un design rinnovato.

Il coperchio del vano portaoggetti, ricavato nella consolle centrale, è stato rivestito con un morbido tappetino. La scelta di realizzare una nuova combinazione di colori, con sedili e rivestimenti delle portiere in un unico colore, lasciando tutto il resto di colore nero, conferisce agli interni un aspetto più sportivo.

I sedili sono stati modificati per rafforzare ulteriormente la sensazione esclusiva di unione fra la vettura ed il conducente. Le imbottiture laterali, ora più grandi, e le innovative superfici dei cuscini garantiscono un sostegno laterale ottimale ed una maggiore sensazione avvolgente del sedile, al corpo dei passeggeri.

I sedili sportivi Recaro bicolore, in pelle ed in Alcantara®* traforata, ora sono disponibili opzionalmente.

* ALCANTARA® è un marchio registrato di ALCANTARA S.p.A, Italia.



4. Gruppi Motopropulsori

Ottimizzazione delle Prestazioni

MX-5 Facelift sebbene abbia ereditato dalla versione di terza generazione, una gamma di briosi motori benzina MZR e cambi manuali dal preciso innesto delle marce, ora presenta alcuni aggiornamenti mirati, al fine di rendere ancora più intensa l'indimenticabile esperienza che si può provare alla guida di una Roadster. I progettisti Mazda, hanno modificato il motore benzina MZR da 2,0 litri per conferirgli maggiori prestazioni, rimettendo a punto tutti i motori per ridurre i consumi di carburante e lo sviluppo di CO₂ e adottando, per la prima volta in Europa, un nuovo cambio automatico a sei rapporti.

Motore benzina MZR da 2,0 litri: aumento del massimo regime di giri e modifiche apportate al motore

Il motore benzina MZR da 2,0 litri con cambio manuale a cinque o sei rapporti eroga sempre 118 kW/160 CV ed una coppia massima di 188 Nm. Anche se la coppia massima viene ancora erogata a 5.000 giri/min., la potenza massima ora viene raggiunta a 7.000 giri/min. (300 giri/min. più elevata rispetto a prima), ed il massimo regime di giri adesso è di 7.500 giri/min. (500 giri/min. più elevato rispetto a prima) per rendere ancora più entusiasmante la guida sportiva.

È stato introdotto un albero motore forgiato per garantire la rigidità a velocità più elevate. Sono nuovi anche i pistoni completamente flottanti con spinotti dalla maggiore affidabilità, le molle a valvola di nuova concezione in grado di attutire il 'rimbalzo' delle valvole ad un regime di giri elevato e sono stati utilizzati materiali più duraturi per le bronzine di biella. Assieme all'aumento del massimo regime di giri, tali modifiche conferiscono al motore MZR da 2,0 litri una ottimizzazione delle prestazioni rispetto al modello precedente.

Evoluzione del Cambio Manuale a Sei Rapporti

L'ottimizzazione della sincronizzazione del cambio manuale a sei rapporti, consente di cambiare le marce ancora più rapidamente ed armoniosamente rispetto a prima. Il diametro dei sincronizzatori della 3^a e 4^a marcia del cambio manuale a sei rapporti è stato aumentato di 6 mm, tutte le specifiche dei coni dei sincronizzatori sono state sottoposte a revisione ed è stato utilizzato carbonio su alcune delle superfici di ingranamento dei coni dei sincronizzatori, dalla 1^a alla 4^a marcia. Le prestazioni del cambio manuale a sei rapporti sono state leggermente migliorate, con un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 7,6 secondi (Soft Top) ed una velocità massima di 218 km/h (Roadster Coupé).



Sonorità più sportiva del motore

Tutte le versioni MX-5 Facelift montano un motore dal suono sportivo più amplificato. I progettisti Mazda hanno rielaborato nel modello Facelift, tutti quegli elementi in grado di creare sonorità, come la camera di risonanza, i condotti di aspirazione ed il sistema di scarico, per conferire una sonorità ancora più sportiva e maggiormente distinguibile, in grado di variare notevolmente in funzione delle situazioni di guida e della pressione imposta dal piede sul pedale.

Per il motore benzina MZR da 2,0 litri con cambio manuale a sei rapporti è stato adottato un Amplificatore del Rumore di Aspirazione (ISE), di nuova concezione, per una sensazione di guida ancora più sportiva. Tale componente offre una risposta sonora più vigorosa, con maggiore varietà in termini di tonalità, amplificando le pulsazioni che vengono a crearsi quando si apre la valvola a farfalla e viene aspirata l'aria. Il suono viene trasmesso per mezzo dell'aria, alla plancia, al cruscotto, alla parte superiore esterna della plancia ed alla cornice del parabrezza attraverso un condotto specifico. La trasmissione del suono alla parte superiore esterna della plancia crea una sonorità ancora più intensa quando il tetto è aperto.

Ulteriore risparmio nei consumi di carburante

Sulla motorizzazione top di gamma di grado più elevato, nonostante un aumento della potenza e delle prestazioni, contro un'invariata erogazione di potenza e di coppia, il motore MZR da 2,0 litri con cambio manuale installato su MX-5 Facelift, consuma meno carburante e produce meno emissioni di CO₂ rispetto la versione precedente. In abbinamento al cambio a cinque rapporti, MX-5 Facelift consuma 7,4 litri di carburante (4% in meno rispetto a prima) ed emette 177 g/km di CO₂. Il motore MZR da 2,0 litri con cambio manuale a sei rapporti consuma 7,6 litri di carburante ogni 100 km (7% in meno rispetto a prima) ed emette 181 g/km di CO₂.

Debutto Europeo – Cambio Automatico a Sei Rapporti

Per la prima volta in Europa, il motore MZR da 2,0 litri è disponibile, con cambio automatico a sei rapporti, ed è provvisto della funzione Direct Activematic (DAM) che consente di effettuare cambi manuali di marce utilizzando i comandi sul volante senza alcuna necessità di dover commutare prima nella modalità di cambio manuale. Ciò offre una sensazione di guida sportiva e risulta particolarmente pratico percorrendo strade in discesa, quando si affronta una curva o mentre si sorpassa un veicolo. Quando il sistema di controllo del cambio stabilisce che non è più necessaria la marcia più bassa, il cambio ritorna al funzionamento normale. L'Activematic® presenta anche una funzione Active Adaptive Shift (AAS) che monitorizza la pendenza e la curvatura della strada, i comandi del pedale dell'acceleratore e del freno, il tasso di accelerazione del veicolo e l'angolo di



sterzata della Roadster, per poter così scegliere le marce ottimali. Tale sistema offre prestazioni lineari e dinamiche, in accordo con la volontà del conducente e, di conseguenza, gli consente di godere di una guida divertente e sportiva grazie al comfort e alla comodità offerti da un cambio automatico. Abbinato al cambio automatico a sei rapporti, il motore MZR da 2,0 litri eroga 118 kW/160 CV a 6.700 giri/min. e 188 Nm a 5.000 giri/min.; il massimo regime di giri è di 7.000 giri/min. Questa motorizzazione consuma 7,9 litri di carburante ed emette 188 g/km di CO₂.

Motore benzina MZR da 1,8 litri ripreso dalla versione precedente

Il popolare motore benzina MZR da 1,8 litri con cambio manuale a cinque rapporti è stato ripreso dal modello precedente. Eroga 93 kW/126 CV di potenza massima a 6.500 giri/min. ed una coppia massima di 167 Nm a 4.500 giri/min. Il rapporto finale è stato portato da 4,100 a 3,909 ai fini di migliorare il risparmio di carburante. Il motore MZR da 1,8 litri consuma 7,0 litri di carburante ogni 100 km (4% in meno rispetto a prima) ed emette 167 g/km di CO₂.



5. Telaio e Sicurezza

Evoluzione del *Jinba Ittai*

Grazie alla ripartizione ideale del peso, alle dimensioni compatte, all'eccellente impianto sterzante ed all'ottimo telaio, MX-5 offre un puro divertimento da Roadster. Per la versione Facelift, Mazda ha ulteriormente migliorato la straordinaria sensazione *Jinba Ittai*, la sensazione di divenire 'un tutt'uno con la vettura', migliorando ancora di più i leggendari valori di agilità e controllo.

Aggiornamenti apportati al telaio

MX-5 di terza generazione è stata lanciata con una scocca più rigida e più leggera rispetto alla MX-5 di seconda generazione. La versione Facelift porta avanti questa tradizione: presenta un'elevata rigidità flessionale e torsionale ed è leggera, in termini di peso, quasi quanto il modello originario, con una ripartizione ideale del peso di 50:50, mantenendo anche la configurazione della sospensione anteriore a doppio braccio oscillante trasversale e quella multilink per la sospensione posteriore, oltre al motore in posizione anteriore centrale (tipica di MX-5) e alla configurazione a trazione posteriore, con una staffa rigida posizionata nel tunnel della trasmissione. In tal modo è stata creata una connessione rigida fra la trasmissione ed il differenziale posteriore, per rinforzare il telaio ed eliminare la deformazione del telaio stesso nelle situazioni in cui è possibile esibire una guida sportiva. Le versioni da 2,0 litri con cambio manuale sono provviste di Differenziale a Slittamento Limitato (LSD), in grado di garantire una trazione ottimale in qualunque condizione di marcia.

Per il Facelift, i progettisti Mazda hanno rivisitato la sospensione anteriore andando a modificare la posizione del perno verticale dei giunti a sfera, al fine di ridurre l'altezza del centro della barra anti rollio anteriore di 26 mm. In tal modo sono state diminuite le fluttuazioni nel carico verticale sulla ruota esterna durante le curve. Di conseguenza, il movimento di rollio indotto dall'azionamento dello sterzo ora risulta più lineare. Inoltre, il Team di Ricerca e Sviluppo ha messo a punto le regolazioni delle sospensioni in modo da garantire che MX-5 Facelift sia in grado di reagire con maggior precisione ai comandi del guidatore, ottenendo anche una migliore qualità di marcia grazie alla resa più naturale delle sensazioni di imbardata e rollio. Tali modifiche, nel loro insieme, si traducono in una più precisa sensazione di controllo, di tipo '*Jinba Ittai*', soprattutto durante l'esecuzione di una curva.

Proprio come il modello MX-5 di terza generazione, la versione Facelift con motore MZR da 2,0 litri e cambio manuale a sei rapporti è provvista di sospensioni sportive dotate di



***Jinba Ittai* in evoluzione**

MX-5 di terza generazione, è stata realizzata tenendo sempre in mente la filosofia *Jinba Ittai*. Tale espressione risale al rituale dello *Yabusame*, in cui un arciere scocca una freccia verso un bersaglio mentre cavalca un cavallo. Per colpire il centro del paglione, il cavaliere ed il cavallo devono trovarsi in perfetta armonia, altrimenti la freccia mancherà il bersaglio. Applicato a MX-5, *Jinba Ittai* vuol significare simbiosi fra la vettura ed il conducente: infatti MX-5 è in grado di reagire prontamente ai comandi del guidatore.

ammortizzatori Bilstein sia anteriormente che posteriormente.

Sicurezza

MX-5 Facelift presenta le stesse straordinarie dotazioni di sicurezza attiva e passiva della versione di terza generazione. L'impianto frenante con dischi anteriori ventilati da 290 mm e dischi pieni posteriori da 280 mm, offre un'eccellente risposta del pedale del freno ed ottime prestazioni in decelerazione. Sulla versione Facelift il Controllo Dinamico della Stabilità (DSC) ed il Sistema di Controllo della Trazione (TCS) ora sono di serie per la maggior parte dei mercati europei. Nuovo su tutta la gamma anche il sistema di monitoraggio della pressione dei pneumatici (a seconda dell'allestimento e del mercato), così come il display della temperatura esterna, che consente di guidare in piena sicurezza anche in inverno.

La sicurezza passiva comprende un abitacolo in acciaio ad alta resistenza, barre antiribaltamento in acciaio ad altissima resistenza integrate nei montanti anteriori, elementi di protezione contro gli impatti laterali e robuste traverse sotto il pianale. Sono di serie gli airbag anteriori con sistema di disattivazione dell'airbag del passeggero (nella maggior parte dei mercati, sono anche di serie) e gli airbag laterali a doppia camera che consentono di proteggere sia il torace che la testa. Questi, integrati nello schienale dei sedili, vengono attivati da un normale generatore di gas provvisto di pompa, che gonfia entrambe le camere più velocemente rispetto ad alcuni sistemi monocamera, al fine di offrire un'eccellente protezione laterale.



6. Comfort e Dotazioni

Più Silenziosa e Comoda

MX-5 non è solo ideale da guidare con il tetto abbassato. Sulla versione MX-5 Facelift sono state adottate misure che rendono più silenzioso e confortevole il viaggio sia a bordo della Soft Top che della Roadster Coupé, mentre si guida con il tetto chiuso.

Un abitacolo più silenzioso

Per migliorare la silenziosità dell'abitacolo su entrambi le versioni, i progettisti hanno adottato moduli più rigidi sulle portiere, ottenendo così minori vibrazioni sulle fiancate della vettura, riuscendo a ridurre anche la rumorosità dei pneumatici, grazie all'utilizzo aggiuntivo di materiali insonorizzanti. Sulla Roadster Coupé sono stati adottati ulteriori accorgimenti per eliminare all'interno dell'abitacolo il rumore provocato dalle sconessioni della superficie stradale e supportarne il temperamento ai massimi livelli. Ad esempio è stato utilizzato un riempimento in uretano nella traversa delle sospensioni anteriori e sono stati inseriti dei rinforzi nella seconda traversa. Inoltre, è stata eliminata la rumorosità dovuta alle vibrazioni andando ad inserire dei materiali smorzanti nella parte anteriore del tetto. Complessivamente, tali misure sono in grado di isolare al meglio i passeggeri della MX-5 Roadster Coupé, dalla rumorosità stradale a bassa frequenza e da fastidiosi suoni ad alta frequenza. Sostanzialmente, la rumorosità che si avverte all'interno dell'abitacolo di MX-5 Roadster Coupé Facelift, ad una velocità di 60 km/h su strada dissestata, è di 2,7 dB più silenziosa rispetto al modello originario.

Comfort e Praticità

L'abitacolo di MX-5 Facelift offre un elevato comfort. I portabicchieri posizionati sulle portiere, ad esempio, non sporgono più all'interno dell'abitacolo, lasciando maggiore spazio al movimento delle gambe dei passeggeri, mentre i braccioli ed il coperchio della consolle centrale presentano nuove imbottiture soft touch. Il tetto rigido ripiegabile della Roadster Coupé è anche uno dei più intuitivi del settore per il suo utilizzo: si apre e si chiude in soli 12 secondi (uno dei più veloci del segmento), ed una volta aperto non sottrae spazio nel vano bagagli. Il tetto in tessuto si apre e si chiude manualmente in pochissimi secondi. Il bagagliaio ha ereditato le stesse dimensioni del modello precedente, con un volume di 150 litri, e può essere aperto facilmente premendo un pulsante posizionato sul cruscotto, oppure utilizzando un comando inserito nella chiave per l'apertura a distanza.



Praticità e Dotazioni

Nuova Mazda MX-5 Facelift è provvista di vani per piccoli oggetti, ulteriormente migliorati, con nuove funzioni e dotazioni che rendono la vettura ancor più pratica da usare. Il vassoio posizionato davanti alla leva del cambio ora è sufficientemente ampio tanto da poter contenere un telefono cellulare o un lettore MP3, ed il tappetino in gomma che lo riveste consente di mantenere fermi gli oggetti riposti. I due portabicchieri realizzati sulla consolle adesso presentano un nuovo divisorio removibile che consente di trasformare lo spazio da vano portabicchieri, a vano portaoggetti più grande, ed i tappetini in gomma che lo rivestono, evitano la rumorosità provocata dal movimento degli oggetti. Inoltre sono state realizzate nuove tasche sulle portiere. I tre pratici vani portaoggetti situati dietro ai sedili (un solo vano nella Roadster Coupé) sono stati ripresi dalla versione precedente.

A seconda del mercato e dell'allestimento, Mazda MX-5 Facelift presenta un lungo elenco di dotazioni di serie: airbag anteriori con disattivazione dell'airbag del passeggero, airbag laterali che consentono di proteggere il torace e la testa, DSC con funzione di disattivazione, controllo della trazione (TCS), fari anteriori allo Xenon, cerchi in lega, pedali e poggiatesta in lega, fenderia aerodinamica, lunotto posteriore riscaldato, chiusura centralizzata a distanza, nuovo prestigioso impianto stereo Bose® con sette altoparlanti e comandi dello stereo sul volante, comandi del climatizzatore previsti con speciali funzioni Top-Down, riscaldamento dei sedili a 5 passaggi, volante di guida e leva del cambio in pelle, ed un cruise control di nuova adozione.

Sono inoltre disponibili ulteriori dotazioni opzionali (a seconda del mercato e dell'allestimento), come i sedili sportivi Recaro ed un impianto Bluetooth® per telefono cellulare con riconoscimento vocale per poter telefonare senza distogliere l'attenzione dalla guida, che disattiva automaticamente il volume dell'impianto stereo durante le chiamate.



Prestigioso impianto Stereo Bose® – Aggiornamenti per MX-5 Facelift

Bose® e Mazda hanno lavorato insieme per sviluppare un impianto stereo sofisticato e di prima qualità in esclusiva per MX-5 Facelift. Questo è provvisto di sette altoparlanti, elaborazione digitale del suono ed equalizzatore a sei canali, due in più rispetto all'impianto precedente. In pratica, ora quasi tutti gli altoparlanti vengono gestiti singolarmente da un canale di equalizzazione, consentendo una regolazione estremamente precisa del suono.

Il nuovo impianto Bose® è inoltre provvisto di tecnologia Crossover per differenziare la rispettiva gamma di frequenze di ogni singolo altoparlante, ed in tal modo viene ottenuto un suono maggiormente definito e ben bilanciato, esente da distorsioni anche col volume ai massimi livelli.

7. Mazda MX-5 Facelift



Dati Tecnici

Dimensioni

| | | Soft Top | Roadster Coupé |
|--|----|--|---|
| Tipo di carrozzeria | | Roadster con tetto in tela, monoscocca | Coupé con tetto rigido retrattile, monoscocca |
| Porte | | 2 | 2 |
| Posti a sedere | | 2 | 2 |
| Dimensioni | | | |
| Esterne | | | |
| Lunghezza totale con portatarga | mm | 4.020 | 4.020 |
| Larghezza totale | mm | 1.720 | 1.720 |
| Altezza totale (a vuoto) | mm | 1.245 | 1.255 |
| Passo | mm | 2.330 | 2.330 |
| Carreggiata anteriore | mm | 1.490 | 1.490 |
| Carreggiata posteriore | mm | 1.495 | 1.495 |
| Altezza libera dal suolo | mm | 136 | 136 |
| Interne | | | |
| Spazio per la testa | mm | 950 | 950 |
| Spazio per le spalle | mm | 1.352 | 1.352 |
| Spazio per i fianchi | mm | 1.286 | 1.286 |
| Spazio per le gambe | mm | 1.096 | 1.096 |
| Punto H dal pianale | mm | 145 | 145 |
| Punto H dal suolo | mm | 389 | 389 |
| Regolazione dei sedili | | | |
| Scorrimento del sedile del conducente/passeggero | mm | 230 / 230 | 230 / 230 |
| Reclinabilità del sedile del conducente/passeggero | | 32° / 32° | 32° / 32° |
| Misure del bagagliaio | | | |
| Volume (alla linea di cintura) | l | 150 | 150 |
| Larghezza piano di carico nel punto più ampio | mm | 1.277 | 1.277 |
| Larghezza piano di carico fra passaruota | mm | 784 | 784 |
| Altezza piano di carico dal suolo | mm | 457 | 457 |
| Altezza soglia dal suolo | mm | 820 | 820 |



Gruppi Motopropulsori

| | | MZR 1.8 Cambio Manuale a 5 Rapporti | MZR 2.0 Cambio Manuale a 5 Rapporti / Cambio Manuale a 6 Rapporti | MZR 2.0 Cambio Automatico a 6 Rapporti |
|--|-----------------|--|--|---|
| Tipo di motore | | 4 cilindri in linea, DOHC | 4 cilindri in linea, DOHC | 4 cilindri in linea, DOHC |
| Cilindrata | cm ³ | 1.798 | 1.999 | 1.999 |
| Alesaggio x corsa | mm | 83,0 x 83,1 | 87,5 x 83,1 | 87,5 x 83,1 |
| Valvole | | 16 | 16 | 16 |
| Azionamento albero a camme | | Catena | Catena | Catena |
| Sistema di iniezione | | Multipoint | Multipoint | Multipoint |
| Rapporto di compressione | | 10,8 : 1 | 10,8 : 1 | 10,8 : 1 |
| Sistema di controllo delle emissioni | | | | |
| Potenza massima | kW CV | 93 a 6.500 126 a 6.500 | 118 a 7.000 160 a 7.000 | 118 a 6.700 160 a 6.700 |
| Coppia massima | Nm | 167 a 4.500 | 188 a 5.000 | 188 a 5.000 |
| Massimo regime di giri (interruzione alimentazione del carburante) | | 7.000 | 7.500 | 7.000 |
| Tipo di carburante | | Senza piombo 95 RON | Senza piombo 95 RON | Senza piombo 95 RON |
| Capacità del serbatoio del carburante | l | 50 | 50 | 50 |
| Capacità olio motore | l | 4,6 | 4,6 | 4,6 |
| Batteria tipo | | 46B24L / 12 V | 46B24L / 12 V | 46B24L / 12 V |
| Cambio | | Cambio Manuale a 5 Rapporti | Cambio Manuale a 5 Rapporti / Cambio Manuale a 6 Rapporti | Cambio Automatico a 6 Rapporti |
| Gruppo motopropulsore | | Anteriore-centrale, trazione posteriore | Anteriore-centrale, trazione posteriore | Anteriore-centrale, trazione posteriore |
| Rapporti di trasmissione | | | | |
| 1 ^a | | 3,136 | 3,136 / 3,709 | 3,538 |
| 2 ^a | | 1,888 | 1,888 / 2,190 | 2,060 |
| 3 ^a | | 1,330 | 1,330 / 1,536 | 1,404 |
| 4 ^a | | 1,000 | 1,000 / 1,177 | 1,000 |
| 5 ^a | | 0,814 | 0,814 / 1,000 | 0,713 |
| 6 ^a | | --- | --- / 0,832 | 0,582 |
| Retromarcia | | 3,758 | 3,758 / 3,603 | 3,168 |
| Coppia di riduzione finale | | 3,909 | 4,100 / 3,727 | 4,100 |



Telaio

| | | MZR 1.8 Cambio Manuale a 5 Rapporti | MZR 2.0 Cambio Manuale a 5 Rapporti / Cambio Manuale a 6 Rapporti | MZR 2.0 Cambio Automatico a 6 Rapporti |
|---|---------|--|--|--|
| Sospensioni e Ruote | | | | |
| Sospensioni anteriori | | Doppio braccio oscillante trasversale | Doppio braccio oscillante trasversale | Doppio braccio oscillante trasversale |
| Sospensioni posteriori | | Multilink | Multilink | Multilink |
| Ammortizzatori anteriori | | Monotubo | Monotubo / Monotubo Bilstein | Monotubo |
| Ammortizzatori posteriori | | Monotubo | Monotubo / Monotubo Bilstein | Monotubo |
| Diametro stabilizzatore anteriore | mm | 21 | 21 | 21 |
| Diametro stabilizzatore posteriore | mm | 11 | 11 / 12 | 11 |
| Dimensioni dei cerchi | | 16 x 6 ½ J | 16 x 6 ½ J 17 x 7J | 16 x 6 ½ J 17 x 7J |
| Dimensioni pneumatici | | 205/50 R16 | 205/50 R16 205/45 R17 | 205/50 R16 205/45 R17 |
| Sterzo | | | | |
| Tipo | | Cremagliera e pignone, servoassistenza a comando idraulico | Cremagliera e pignone, servoassistenza a comando idraulico | Cremagliera e pignone, servoassistenza a comando idraulico |
| Capacità di sterzata (fra estremi) | | 2,7 | 2,7 | 2,7 |
| Angolo di sterzata (fra bordi stradali) | m | 9,4 | 9,4 | 9,4 |
| Angolo di sterzata (fra pareti opposte) | m | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| Freni | | | | |
| Anteriori tipo | | Dischi ventilati | Dischi ventilati | Dischi ventilati |
| Posteriori tipo | | Dischi rigidi | Dischi rigidi | Dischi rigidi |
| Diametro anteriori | mm | 290 | 290 | 290 |
| Diametro posteriori | mm | 280 | 280 | 280 |
| Diametro servofreno a vuoto | Pollici | 9 | 9 | 9 |
| Manutenzione programmata | | Ogni 20.000 km/ 12 mesi | Ogni 20.000 km/ 12 mesi | Ogni 20.000 km/ 12 mesi |

* Solo cambio manuale a 5 rapporti



Prestazioni e Pesì

Mazda MX-5 Facelift – Soft Top

| | | MZR 1.8 Cambio Manuale a 5 Rapporti | MZR 2.0 Cambio Manuale a 5 Rapporti / Cambio Manuale a 6 Rapporti | MZR 2.0 Cambio Automatico a 6 Rapporti |
|--|----------|--|--|---|
| Prestazioni | | | | |
| Velocità massima | km/h | 194 | 212 / 213 | 192 |
| Accelerazione da 0 a 100 km/h | s | 9,9 | 7,6 / 7,6 | 8,5 |
| Consumi di carburante** | | | | |
| Urbano | l/100 km | 9,5 | 10,1 / 10,5 | 10,9 |
| Extraurbano | l/100 km | 5,5 | 5,8 / 5,9 | 6,1 |
| Percorso misto | l/100 km | 7,0 | 7,4 / 7,6 | 7,9 |
| Emissioni di CO ₂ (percorso misto) | g/km | 167 | 177 / 181 | 188 |
| Classificazione delle emissioni | | Euro IV | Euro IV | Euro IV |
| Peso e carico utile | | | | |
| Peso minimo in ordine di marcia (senza conducente) | kg | 1.075 | 1.080 / 1.090 | 1.100 |
| Peso minimo in ordine di marcia*** | kg | 1.150 | 1.155 / 1.165 | 1.175 |
| Peso massimo consentito | kg | 1.375 | 1.375 | 1.375 |
| Peso consentito sull'asse anteriore | kg | 680 | 680 / 680 | 680 |
| Peso consentito sull'asse posteriore | kg | 705 | 705 / 705 | 705 |

* In base alle condizioni di prova Mazda

** In conformità con l'ultima versione delle norme 80/1268/CEE

*** In conformità con l'ultima versione delle norme 92/21/CEE (compreso conducente da 75 kg)



Prestazioni e Pesì

Mazda MX-5 Facelift – Roadster Coupé

| | | MZR 1.8 Cambio Manuale a 5 Rapporti | MZR 2.0 Cambio Manuale a 5 Rapporti / Cambio Manuale a 6 Rapporti | MZR 2.0 Cambio Automatico a 6 Rapporti |
|---|----------|---|---|---|
| Prestazioni | | | | |
| Velocità massima | km/h | 198 | 217 / 218 | 194 |
| Accelerazione da 0 a 100 km/h* | s | 9,9 | 7,9 / 7,9 | 8,9 |
| Consumi di carburante** | | | | |
| Urbano | l/100 km | 9,5 | 10,1 / 10,5 | 10,9 |
| Extraurbano | l/100 km | 5,5 | 5,8 / 5,9 | 6,1 |
| Percorso misto | l/100 km | 7,0 | 7,4 / 7,6 | 7,9 |
| Emissioni di CO ₂ (percorso misto) | g/km | 167 | 177 / 181 | 188 |
| Classificazione delle emissioni | | Euro IV | Euro IV | Euro IV |
| Peso e carico utile | | | | |
| Peso minimo in ordine di marcia (senza conducente) | kg | 1.075 | 1.080 / 1.090 | 1.100 |
| Peso minimo in ordine di marcia*** | kg | 1.150 | 1.155 / 1.165 | 1.175 |
| Peso massimo consentito | kg | 1.375 | 1.375 / 1.375 | 1.375 |
| Peso consentito sull'asse anteriore | kg | 680 | 680 / 680 | 680 |
| Peso consentito sull'asse posteriore | kg | 705 | 705 / 705 | 705 |

* In base alle condizioni di prova Mazda

** In conformità con l'ultima versione delle norme 80/1268/CEE

*** In conformità con l'ultima versione delle norme 92/21/CEE (compreso conducente da 75 kg)