



TOUTE NOUVELLE MAZDA CX-5 DOSSIER DE PRESSE

TABLE DES MATIÈRES TOUTE NOUVELLE MAZDA CX-5

1. APERÇU	3	-	7
2. DESIGN EXTÉRIEUR	8	-	11
3. DESIGN INTÉRIEUR ET FONCTIONNALITÉS	12	-	17
4. DYNAMIQUE DE CONDUITE	18	-	22
5. MOTEURS ET TRANSMISSIONS	23	-	32
6. CONNECTIVITÉ AVANCÉE	33	-	36
7. SÉCURITÉ	37	-	43
8. SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES	44	-	52

1. APERÇU - INTRODUCTION

Lancée en 2012, la Mazda CX-5 était le premier modèle de la nouvelle génération de l'entreprise à intégrer à la fois le design KODO - Âme du Mouvement et la TECHNOLOGIE SKYACTIV.

Preuve s'il en est de l'efficacité de l'esprit *Jinba Ittai* de Mazda, qui décrit l'osmose entre le conducteur et son véhicule, en phase avec sa philosophie stylistique et d'ingénierie axée sur l'humain, la CX-5 est non seulement louée pour son design dynamique et ses performances de conduite réactives et attrayantes, mais est aussi devenue un modèle de base représentant environ 25 % des ventes annuelles de l'entreprise. À ce jour, plus de 1,5 million d'unités se sont écoulées dans 120 pays à travers le monde.

La toute nouvelle Mazda CX-5 s'appuie sur ce succès en améliorant chaque aspect de l'approche stylistique unique et des technologies SKYACTIV avancées de Mazda, créant un véhicule élégant, vif et intelligent qui offre aux clients SUV une nouvelle dimension de plaisir de conduire.

DESIGN EXTÉRIEUR

Conçue dans le cadre du concept de développement de « robustesse raffinée », la toute nouvelle Mazda CX-5 élève le langage stylistique KODO - Âme du Mouvement unique de l'entreprise vers des niveaux inédits de sophistication, la dotant d'une personnalité distincte et dynamique en adéquation avec les sensibilités du client SUV mature.

L'évolution plus tridimensionnelle du design avant de la marque reflétait l'objectif stylistique de la toute nouvelle CX-5 de façonner une forme à la fois simple, audacieuse, mature et élégante, minimisant les accents de la ligne de caractère et soulignant les transitions entre les surfaces pour créer des variations dans la lumière réfléchie sur la carrosserie. Pour maximiser cet effet, Mazda a conçu la nouvelle couleur de carrosserie Soul Red Crystal.

Inspirée de la très populaire peinture Soul Red Premium Metallic de l'entreprise, qui accroît le niveau de luminosité d'environ 20 % et la profondeur de quelque 50 %, la nouvelle finition Soul Red Crystal atteint des niveaux de transparence encore plus étonnants pour mettre en exergue la beauté et la qualité des courbes dynamiques du design KODO.

DESIGN INTÉRIEUR ET FONCTIONNALITÉS

Le design intérieur entièrement axé sur l'humain de la toute nouvelle CX-5 a été conçu en mettant l'accent sur l'ergonomie hors norme du cockpit dans un agencement d'habitacle élégant, durable et spacieux et en portant une grande attention aux détails dans l'utilisation des matériaux, et dans l'assemblage et la finition des composants.

Les sièges avant et arrière ont été remaniés en profondeur pour offrir aux occupants un meilleur soutien corporel, diminuer leur niveau de fatigue et accroître leur confort.

Pour la première fois sur une Mazda, un hayon électrique* s'ouvre et se referme à l'aide de boutons situés à la fois sur le hayon même et dans le dispositif de commutation du conducteur. Le degré d'ouverture du hayon peut aussi être défini par le biais du bouton Mazda Advanced Keyless Entry*.

Le nouvel écran central* 7" est le premier à intégrer la technologie de collage optique dans une Mazda unissant l'écran LCD au panneau tactile, ce qui réduit la réflexion de la lumière et favorise la lisibilité.

Une nouvelle génération de design de volant est pourvue d'une préhension plus confortable et d'un bord chauffant*. Le pare-brise avant est désormais équipé d'un système de dégivrage des essuie-glace*. Et un système d'escamotage automatique* rabat les rétroviseurs extérieurs lorsque les portières sont verrouillées à l'aide du système Mazda Advanced Keyless Entry*.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

Trois palettes de couleurs intérieures* sont disponibles : tissu Black et cuir Black ou Pure White. Et un nouveau panneau décoratif dans le tableau de bord véhicule à la fois la chaleur du bois et la puissance du métal*.

DYNAMIQUE DE CONDUITE

C'est dans la dynamique de conduite de la toute nouvelle CX-5 que transparaît le plus le développement axé sur l'humain de la philosophie stylistique et d'ingénierie *Jinba Ittai* de Mazda, qui décrit l'osmose entre le véhicule et le conducteur.

Un soin particulier a été porté à la minimisation des bruits et vibrations au sein de la cabine. Grâce à la réduction significative des bruits de roulage à basse fréquence et des bruits de vent et de pneus à haute fréquence, l'intérieur de la toute nouvelle CX-5 est suffisamment silencieux pour permettre à tous les occupants de converser sereinement pendant le trajet.

Les technologies SKYACTIV-BODY, SKYACTIV-CHASSIS et SKYACTIV VEHICLE DYNAMICS de la toute nouvelle CX-5 offrent encore davantage de réactivité et de manœuvrabilité pour une sensation de pleine maîtrise du véhicule dont tous les mouvements s'accordent aussi précisément que possible aux commandes d'accélération, de direction et de freinage du conducteur.

La SKYACTIV-BODY de la toute nouvelle CX-5 peut se targuer de 15 % supplémentaires de rigidité torsionnelle de la carrosserie par rapport au modèle précédent, réduisant le délai de réponse de la carrosserie aux commandes de direction.

Les systèmes de direction, de suspension et de freinage SKYACTIV-CHASSIS de la toute nouvelle CX-5 ont tous été optimisés pour améliorer la stabilité et le confort pour lesquels la CX-5 est déjà plébiscitée, enrichissant encore davantage l'expérience de conduite *Jinba Ittai* pour un plaisir décuplé.

Complété par le G-Vectoring Control (GVC), la première des technologies SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS de Mazda, la toute nouvelle CX-5 est plus confortable, raffinée et réactive que jamais.

MOTEURS ET TRANSMISSIONS

La toute nouvelle Mazda CX-5 offre le choix entre trois moteurs : un turbodiesel SKYACTIV-D 2.2 et des moteurs à essence à injection directe SKYACTIV-G 2.0 et SKYACTIV-G1⁺ 2.5.

Tous trois satisfont à la norme Euro 6. Ils sont couplés à différentes transmissions manuelles SKYACTIV-MT et automatiques SKYACTIV DRIVE optimisées et sont pourvus soit d'une traction avant, soit de la dernière génération de traction intégrale i-ACTIV AWD de Mazda.

Uniquement disponible avec une transmission automatique et une traction intégrale, le moteur à essence SKYACTIV-G1⁺ 2.5 intègre une nouvelle technologie pour améliorer les performances de conduite et diminuer la consommation de carburant, notamment un système de désactivation du cylindre qui coupe deux des quatre cylindres sous des charges légères, à vitesse constante par exemple.

Le moteur turbodiesel SKYACTIV-D tire partie de trois excellentes technologies SKYACTIV-D - le High-Precision DE Boost Control, le Natural Sound Smoother et le Natural Sound Frequency Control - pour accroître la réactivité du moteur, réduire le bruit et améliorer la qualité de conduite.



SÉCURITÉ

Conçue dans le cadre de la philosophie de sécurité proactive de Mazda, la toute nouvelle CX-5 est équipée d'une gamme optimisée et étoffée de technologies de sécurité d'aide au conducteur i-ACTIVSENSE avancées et innovantes fournissant les meilleures performances de sécurité active de sa catégorie.

L'adoption d'une caméra de détection avant fonctionnant conjointement avec le radar à ondes millimétriques du système de la génération précédente a étendu les capacités des technologiques i-ACTIVSENSE* de Mazda.

Le régulateur de vitesse adaptatif Mazda (MRCC) avec fonction Stop & Go** et les phares à LED adaptatifs* (ALH) répartis en 12 modules offrent tous deux une fonctionnalité améliorée tandis que l'aide au freinage intelligent en mode urbain avancé* (SCBS avancé) et une fonction de reconnaissance des panneaux de signalisation* (TSR) sont disponibles pour la première fois dans la gamme de modèles CX-5.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

** Disponible pour les modèles à transmission automatique

2. DESIGN EXTÉRIEUR

- Le tout nouveau concept stylistique de « robustesse raffinée » combine « physique mature », « forme élégante » et « assemblage et finition supérieurs »
- Hayon à ouverture électrique* monté pour la première fois sur une Mazda
- Puissante évolution tridimensionnelle du design avant de Mazda avec phares à LED et feux de jour
- Nouvelles jantes en alliage 17" et 19"*
- Choix entre 9 couleurs de carrosserie, dont la nouvelle Soul Red Crystal

Lancée en 2012, la première Mazda CX-5 a introduit sur la scène internationale le langage stylistique KODO - Âme du Mouvement de l'entreprise, qui a depuis lors conquis l'ensemble du segment.

Avec la toute nouvelle Mazda CX-5, la mise en œuvre de cette philosophie unique atteint des niveaux inédits.

S'appuyant sur le concept de développement de « robustesse raffinée », trois formules font office de principaux piliers du design de la toute nouvelle CX-5 : « physique mature », « forme élégante » et « assemblage et finition supérieurs ».

Pour la première fois sur une Mazda, la toute nouvelle CX-5 arbore un hayon à ouverture électrique, qui peut être actionné à partir du porte-clés, du siège conducteur ou de la portière.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

STYLE

Avec ses 4 550 de long, ses 1 840 de large et ses 1 680 de haut, la toute nouvelle CX-5 est 10 mm plus longue et 35 mm plus basse que son prédécesseur. L'empattement est toujours de 2 700 mm. À 1 595 mm, les voies avant et arrière sont légèrement plus larges qu'auparavant et les pneus sont placés le plus près possible des coins extérieurs de la carrosserie.

L'ensemble de la carrosserie a été remanié, les montants A ont été reculés de quelque 35 mm et les positions relatives de l'essieu avant et des montants A ont été optimisées. Une puissante ligne de caractère unique s'étirant des phares aux roues arrière culmine au niveau de la poupe en une forme trapézoïdale, qui s'étend du nouveau hayon à ouverture électrique aux pneus arrière.

Mazda a fait évoluer la réflexion qui sous-tend le design avant de la marque. La stature trapue du véhicule est renforcée par des blocs optiques à LED surbaissés et affinés* intégrant des feux de jours ; une aile signature en chrome satiné qui met en exergue la largeur en s'étendant du desosus de la calandre vers l'extérieur pour souligner les phares ; et de longs et fins logements de feux antibrouillard à LED qui accentuent encore davantage la sensation de respiration inhérente à l'avant de la toute nouvelle CX-5.

Le look tridimensionnel de l'insigne Mazda et de la calandre a également été renforcé. Dotée d'un nouveau design de précision pyramidale à trois faces, la maille se courbe doucement vers l'intérieur jusqu'au centre de la calandre, renforçant la puissance visuelle de l'insigne et accentuant la profondeur de la prise d'air.

De profil, la toute nouvelle Mazda CX-5 se distingue par une ceinture de caisse légèrement surbaissée - le large vitrage latéral mis en exergue par des montants B et C effacés, le design affiné des rétroviseurs extérieurs et le choix entre des jantes de 17" en acier ou Dark Silver et des jantes de 19" en alliage Gun Metallic usiné.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

En résumé, l'objectif stylistique de la toute nouvelle CX-5 était de façonner une forme à la fois simple, audacieuse, mature et élégante, minimisant les accents de la ligne de caractère et soulignant les transitions entre les surfaces pour créer des variations dans la lumière réfléchie sur la carrosserie.

Pour maximiser cet effet, Mazda a conçu la nouvelle couleur de carrosserie Soul Red Crystal.

AÉRODYNAMIQUE

Le concept de « ligne de fond » aérodynamique de Mazda vise à rationaliser le flux d'air le long du bas de caisse et à atteindre un équilibre entre le flux d'air sur et sous la carrosserie alors qu'il converge à l'arrière du véhicule.

Pour ce faire, la calandre avant utilise une ouverture en forme de conduit et des pièces aérodynamiques positionnées de manière stratégique ont été ajoutées. Un obturateur d'air actif* maintient la calandre avant inférieure fermée lorsque c'est possible.

Ces mesures ont permis de réduire le coefficient de traînée de la toute nouvelle CX-5 de quelque 6 % par rapport au modèle actuel.

SOUL RED CRYSTAL

En augmentant le niveau de luminosité du très populaire Soul Red Premium Metallic d'environ 20 % et la profondeur de quelque 50 %, la nouvelle finition Soul Red Crystal de Mazda atteint des niveaux de transparence encore plus étonnants pour mettre en exergue la beauté et la qualité des courbes dynamiques du design KODO.

Soul Red Crystal continue à utiliser trois couches - une couche réfléchissante, une couche translucide et une couche supérieure transparente - mais représente une avancée majeure dans la technologie de peinture TAKUMINURI de Mazda.

* SKYACTIV-G 2.0 MT et SKYACTIV-G1+ 2.5 avec désactivation de cylindre

Pour obtenir un rouge plus pur, la couche translucide adopte un pigment hautement saturé avec une taille de particule optimisée, créant une teinte plus profonde et un coloris plus éclatant. La couche réfléchissante est plus fine et utilise des paillettes d'aluminium plus petites et à luminosité élevée. Elle contient également des paillettes absorbant la lumière, qui intensifient les zones ombrées, offrant une profondeur visuelle qui nécessitait auparavant une deuxième couche.

Résultat, des reflets contrôlés avec précision pour plus d'éclat et des nuances plus foncées.

COULEURS DE CARROSSERIE

À l'instar de la nouvelle finition Soul Red Crystal, la toute nouvelle Mazda CX-5 existe en 8 couleurs supplémentaires – Machine Grey Metallic, Sonic Silver Metallic, Titanium Flash Mica, Eternal Blue Mica, Deep Crystal Blue Mica, Jet Black Mica, Snowflake White Pearl Mica et Arctic White.

3. DESIGN INTÉRIEUR ET FONCTIONNALITÉS

- Cabine orientée conducteur et évolution du confort, de la qualité et du design axé sur l'humain
- Fonctionnalités améliorées* - y compris hayon à ouverture électrique, volant chauffant, dégivrage des essuie-glace, rétroviseurs extérieurs escamotables et Active Driving Display
- Nouveau design de siège avant et arrière avec meilleur soutien, confort optimisé et siège arrière inclinable
- Volant de nouvelle génération et visibilité périphérique améliorée
- Palettes de couleurs des garnitures en tissu Black et en cuir Black et Pure White

Dans l'esprit du concept de développement de « robustesse raffinée » de la toute nouvelle CX-5, le nouveau design intérieur entièrement axé sur l'humain représente une évolution significative du confort et de la qualité. Mazda a scrupuleusement examiné la forme de chaque composant pour créer un intérieur élégant et magnifiquement construit combinant un environnement de conduite sûr, engageant et serein à un équipement confortable, stylé, pratique et de qualité premium pour tous les occupants.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

ARCHITECTURE DE CABINE

Comme dans toutes les voitures Mazda de dernière génération, l'architecture de la cabine a été conçue pour créer une configuration intelligente du cockpit pour le conducteur avec tous les principaux instruments et commandes disposés avec une précision ergonomique autour du point focal du volant.

Le design de la cabine vise une simplicité et une élégance épurées ; de l'instrumentation clair et lisible à trois cadrans du conducteur au montage diminuant la masse du panneau d'instruments du nouvel écran d'affichage central 7"* au-dessus du tableau de bord en passant par l'emplacement des systèmes de désembuage des vitres latérales et des tweeters du système audio Bose®* dans les montants A et à la mince fente de 10 mm pour l'installation d'un lecteur CD/DVD.

ESPACE DE CHARGEMENT AVEC HAYON À OUVERTURE ÉLECTRIQUE

Disponible pour la première fois sur une Mazda, un hayon à ouverture électrique* s'ouvre et se ferme doucement et silencieusement grâce à un système d'amortisseur d'axe léger et compact. Un bouton d'ouverture/fermeture est situé à la fois sur le hayon même et dans le dispositif de commutation du conducteur. Le degré d'ouverture du hayon peut être facilement défini à l'aide du bouton Mazda Advanced Keyless Entry tandis que des capteurs tactiles empêchent de coincer des articles pendant la fermeture.

La capacité de l'espace de chargement atteint désormais 506 litres**. Grâce à l'utilisation d'un panneau de coffre délesté de 9 mm et à la réorganisation du rangement des outils, le volume de stockage au plancher passe en outre de 10 à 30 litres. De nouveaux crochets de filet montés sur le plancher améliorent encore davantage l'utilité de l'espace de chargement.

POSITION DE CONDUITE

Dérivée de la position de conduite de choix et de l'excellent positionnement des pédales déjà offerts par le modèle actuel, la position de conduite de la toute nouvelle CX-5 comprend non seulement un nouveau design de siège, mais a également été améliorée avec différentes mesures clés.

Grâce à l'élévation de la console de plancher, le levier de transmission est logé 60 mm (automatique) ou 40 mm (manuelle) plus haut, c'est-à-dire plus proche du volant pour une meilleure opérabilité. En réglant l'accoudoir central et celui côté portière à des hauteurs pratiquement identiques, le conducteur bénéficie d'une assise plus équilibrée et confortable.

Les véhicules équipés de sièges électriques à 10 voies* et d'une fonction mémoire sont dotés de deux nouveaux préréglages. Ils permettent le réglage automatique de l'angle de l'Active Driving Display - l'affichage tête haute de Mazda - combiné à la position du siège lorsqu'on change de conducteur. Ce nouveau préréglage mémoire est également disponible sur le porte-clés Advanced Keyless Entry*.

TOUT NOUVEAU VOLANT

La toute nouvelle CX-5 arbore un design de volant de nouvelle génération. Ce volant en cuir de première classe* a un toucher tactile, une forme plus intelligente et un plus petit bloc central. Alors que le diamètre extérieur du volant n'a pas changé, les décorations métalliques satinées appliquées aux rayons inférieurs ont été affinées pour un look plus élégant.

Le nouveau volant est dorénavant équipé d'un bord chauffant*, qui s'éteint automatiquement après 30 minutes. Les boutons de commande actuels, qui étaient disposés en trois rangées verticales au niveau des rayons, sont maintenant intégrés et concentrés en une.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

NOUVEAUX DESIGNS DE SIÈGES

Les sièges avant et arrière de la toute nouvelle CX-5 ont été entièrement remaniés pour offrir aux occupants un meilleur soutien corporel, diminuer leur niveau de fatigue et accroître leur confort.

Les sièges avant sont équipés de nouveaux tapis de dossiers à suspension qui soutiennent confortablement le haut du corps de l'occupant tout en dispersant uniformément la pression corporelle sur une large zone. L'optimisation de la rigidité de chaque partie du dossier offre un support amélioré du bassin, de la taille et du dos, et sert également à minimiser le balancement latéral du haut du corps et le mouvement de la tête.

Une mousse d'uréthane de qualité supérieure à haut facteur d'amortissement est maintenant utilisée dans la construction du coussin de siège. Elle offre un plus grand confort de conduite en transmettant les vibrations nécessaires au conducteur pour connaître le revêtement routier tout en isolant des vibrations désagréables.

Basés sur la philosophie stylistique axée sur l'humain de Mazda, les très pratiques sièges arrière rabattables/fractionnables en 40:20:40 ont également fait l'objet d'une refonte pour améliorer leur confort. Le réglage de base de l'angle de torse du dossier a été augmenté de 2 degrés pour atteindre 24 degrés et offrir une posture plus confortable.

En outre, la toute nouvelle CX-5 est la première Mazda à offrir un mécanisme d'inclinaison en deux étapes, permettant de rabattre le dossier arrière en un angle de 28 degrés.

Le confort des sièges arrière est encore optimisé grâce aux aérateurs à l'arrière de la console de chauffage central et aux deux sièges chauffants extérieurs.

FONCTIONNALITÉ AMÉLIORÉE

Plusieurs autres fonctions novatrices adaptées à la toute nouvelle CX-5 améliorent encore le confort et l'aspect pratique à bord.

Deux types d'Active Driving Display* - l'affichage tête haute de Mazda - sont disponibles : Le premier, qui vient d'être conçu et est disponible pour la première fois dans une Mazda, affiche les informations directement sur le pare-brise dans la ligne de mire du conducteur pour une lecture plus rapide et plus facile des données pertinentes. L'autre affiche des informations sur un panneau au-dessus de l'instrumentation du conducteur.

Les informations de conduite, y compris les indications de navigation virage par virage et les informations de routage et de limitation de vitesse, s'affichent dans la partie supérieure et le statut du véhicule, y compris sa vitesse actuelle et le statut du matériel de sécurité avancé, dans la partie inférieure.

Le pare-brise avant est désormais équipé d'un système de dégivrage des essuie-glace*. Un élément de chauffage électrique est intégré au verre sous les essuie-glace, empêchant leur figement et leur non-fonctionnement après le démarrage du moteur par temps extrêmement froid.

Un système d'escamotage automatique* rabat les rétroviseurs extérieurs lorsque les portières sont verrouillées à l'aide du système Mazda Advanced Keyless Entry. La position rabattue des rétroviseurs extérieurs permet de confirmer facilement le verrouillage du véhicule. La lisibilité de tous les écrans HMI a été optimisée afin d'en accélérer et d'en faciliter la lecture. Le nouvel écran central 7"* est le premier à intégrer la technologie de collage optique dans une Mazda unissant l'écran LCD au panneau tactile, ce qui réduit la réflexion de la lumière et favorise la lisibilité.

Le Multi-Information Display monté dans le cadran droit de l'instrumentation du conducteur comporte un nouvel écran TFT LCD couleur de 4,6", avec des informations connexes regroupées pour une reconnaissance rapide et aisée. Les indicateurs de fonctionnement normal utilisent tous la même teinte vert jaune.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

Enfin, le verre et le mécanisme électrique du toit ouvrant coulissant ont tous deux été affinés, ce qui a permis d'agrandir l'ouverture du toit de 45 mm.

ESPACE DE STOCKAGE

La taille de chaque espace de stockage à bord a été revue à la hausse et les smartphones se chargent plus facilement. La base de la console avant a été agrandie. La boîte de console sous l'accoudoir central dispose d'une plus grande capacité et est maintenant équipée d'une rainure pour accueillir le cordon d'alimentation des périphériques connectés au port USB, à la prise de courant et au hub de connexion mini-jack AUX jumelé logé à l'intérieur.

La boîte à gants est conçue pour accueillir une tablette de 10", et a été floquée pour plus de confort et de qualité. La capacité des vide-poches avant et arrière a été augmentée, et leurs bases, revêtues d'une finition antidérapante. Enfin, l'accoudoir central du siège arrière se dote d'un bac de stockage avec des ports USB jumelés*.

PALLETES DE COULEURS INTÉRIEURES

Tous les nouveaux clients CX-5 ont le choix entre trois palettes de couleurs intérieures : tissu Black et cuir Black ou Pure White.

L'intérieur Pure White comporte une partie supérieure noire et une partie inférieure avec le blanc pour couleur de base. Le tout rehaussé par des coutures de garniture beiges, ce qui crée un vif contraste et confère à la cabine élégance et qualité supérieure.

L'intérieur en cuir noir présente des coutures gris foncé dans la partie supérieure et des coutures marron brillant dans la partie inférieure et la garniture du siège, soulignant à la fois la qualité supérieure et la robustesse du SUV.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

4. DYNAMIQUE DE CONDUITE

- SKYACTIV-BODY 15 % plus rigide pour une réponse plus rapide de la direction et un contrôle corporel accru
- Optimisation du système de direction, de suspension et de freinage SKYACTIV-CHASSIS pour améliorer la stabilité et le confort
- Mesures NVH (bruit, vibrations et dureté) exhaustives pour minimiser les vibrations et rendre la cabine plus silencieuse conformément aux normes les plus strictes
- G-Vectoring Control du SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS pour un meilleur confort des occupants et engagement des conducteurs

C'est dans la dynamique de conduite de la toute nouvelle CX-5 que transparaît le plus le développement axé sur l'humain de la philosophie stylistique et d'ingénierie *Jinba Ittai* de Mazda, qui décrit l'osmose entre le véhicule et le conducteur.

Les technologies SKYACTIV-BODY, SKYACTIV-CHASSIS et SKYACTIV VEHICLE DYNAMICS de la toute nouvelle CX-5 offrent encore davantage de réactivité et de manœuvrabilité pour une sensation de pleine maîtrise du véhicule dont tous les mouvements s'accordent aussi précisément que possible aux commandes d'accélération, de direction et de freinage du conducteur.

Complétée par le G-Vectoring Control (GVC), la première des technologies SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS de Mazda, la toute nouvelle CX-5 est plus confortable, raffinée et réactive que jamais.

SKYACTIV-BODY LÉGER ET ULTRA-RIGIDE

Le SKYACTIV-BODY de la toute nouvelle CX-5 atteint des niveaux de performance élevés dans trois domaines à première vue antagonistes : la sécurité, le poids et la rigidité.

Pour renforcer les joints entre les composants de la suspension et la carrosserie, des soufflets de tablier de 2,0 mm d'épaisseur ont été adoptés là où la suspension avant se connecte aux montants des charnières.

Les renforts de longerons latéraux gauche et droit intègrent une section transversale fermée, les soufflets à la base des montants A ont été agrandis et un matériau soufflé ultra-rigide a été ajouté aux supports transversaux reliant l'arrière des longerons latéraux aux deux côtés de la carrosserie.

Le résultat global de ces mesures est une augmentation de 15 % de la rigidité torsionnelle de la carrosserie par rapport au modèle précédent, ce qui raccourcit son délai de réponse aux injonctions du conducteur.

L'augmentation d'environ 3 % de la quantité d'acier à ultra-haute résistance utilisée par rapport au modèle précédent permet également des gains significatifs en termes de robustesse de la carrosserie. Les montants A se composent désormais de 1 180 MPa d'acier à ultra-haute résistance. Les longerons latéraux et les montants B utilisent pour la première fois un acier ultra-haute résistance de 980 MPa, améliorant les performances de sécurité et minimisant l'augmentation de poids.

Et, à l'instar du modèle précédent, de l'acier estampillé à 1 800 MPa, le plus robuste au monde, a été utilisé pour les renforts de pare-chocs avant et arrière.

SKYACTIV-CHASSIS DE HAUTE PERFORMANCE

Les systèmes de direction, de suspension et de freinage SKYACTIV-CHASSIS de la toute nouvelle CX-5 ont tous été optimisés pour améliorer la stabilité et le confort pour lesquels la CX-5 est déjà plébiscitée, enrichissant encore davantage l'expérience de conduite *Jinba Ittai* pour un plaisir décuplé.

Pour améliorer la réponse du système de direction assistée électrique aux injonctions du conducteur, la toute nouvelle CX-5 se dote de raccords rigides pour assurer une connexion plus directe entre les supports du système de direction et les traverses de suspension.

La nouvelle structure a été conçue pour supprimer la transmission des vibrations à la direction, même sans utiliser de caoutchouc, afin d'atteindre une maniabilité agile et d'excellentes performances NVH (bruit, vibrations et dureté).

La toute nouvelle CX-5 hérite de la suspension éprouvée de son prédécesseur avec des jambes MacPherson à l'avant et des multibras à l'arrière. De nombreuses mesures de réglage ont toutefois été mises en place pour affiner encore davantage les performances du SKYACTIV-CHASSIS.

Le diamètre des pistons d'amortisseur avant a été augmenté pour offrir une réponse plus linéaire et un comportement plus souple du véhicule en cas de braquage soudain. L'optimisation des caractéristiques d'amortissement et l'introduction d'un comportement plus modéré au-dessus des ressorts fournissent également des caractéristiques de roulis plus lisses pour aborder les virages et une posture plus stable pendant ceux-ci. En outre, les bras inférieurs avant de la suspension avant présentent maintenant des douilles remplies de liquide pour mieux amortir les vibrations infimes.

Ces mesures d'ajustement se combinent pour supprimer la sensation de flottement ressentie par le conducteur et les vibrations désagréables perçues par l'ensemble des occupants de la cabine dans les virages.

Pour un confort de conduite accru dans les embouteillages, la toute nouvelle CX-5 est dorénavant équipée de la fonction Auto-hold de Mazda, qui maintient le véhicule immobile même après avoir levé le pied du frein, ne le relâchant qu'une fois que le conducteur appuie sur l'accélérateur.

NVH - MEILLEURE ISOLATION SONORE

L'environnement de la cabine de la toute nouvelle CX-5 a été conçu pour être suffisamment silencieux pour permettre à tous les occupants de converser sereinement pendant le trajet. Pour ce faire, la réduction des bruits de roulage à basse fréquence, ainsi que les bruits de vent et de pneus à haute fréquence à vitesse élevée ont fait l'objet d'une attention particulière.

Les vibrations des pneus, des roues, de la suspension et de la carrosserie ont été soigneusement supprimées pour réduire les bruits désagréables de la route causés par des surfaces rugueuses. Afin de minimiser la transmission des vibrations à travers la suspension, les mesures mises en œuvre pour contrôler la résonance avec précision et réduire la force d'entrée incluent l'ajout de stabilisateurs creux et d'amortisseurs dynamiques aux entretoises avant.

Les efforts de minimisation de l'énergie des panneaux de carrosserie qui vibrent et irradient dans la cabine se sont principalement concentrés sur l'utilisation de l'analyse CAE pour optimiser la forme du perlage et d'autres pièces afin de réduire les vibrations.

Des mesures approfondies ont été prises pour bloquer les chemins par lesquels le bruit de pneus à haute fréquence pourrait s'immiscer dans la cabine. Du mastic a été appliqué afin de combler les interstices entre les panneaux de carrosserie sous les montants B. Au niveau de la partie inférieure des panneaux de carrosserie sous les longerons latéraux, où l'application de mastic est difficile, les interstices ont été minimisés pour empêcher l'intrusion sonore. D'autres mesures s'étendent à l'intérieur, dont la minimisation de l'interstice entre la garniture latérale du compartiment de l'espace de chargement et le plancher.

Les mesures de réduction du bruit du vent ont commencé par la coupe aérodynamique de la carrosserie en tant que telle, conçue pour supprimer les turbulences de l'air. Les essuie-glace du pare-brise s'escamotent sous le prolongement du capot, et tant les rétroviseurs extérieurs que les montants A arborent une forme aérodynamique pour réduire le bruit du vent. Les interstices des portes et garnitures ont également été réduits au minimum tandis que les portières et le hayon bénéficient d'un joint d'étanchéité.

G-VECTERING CONTROL DU SKYACTIV VEHICLE DYNAMICS

Le G-Vectoring Control (GVC) est le premier système de la nouvelle gamme de technologies SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS de Mazda. Grâce au contrôle intégré du moteur, de la transmission et du châssis pour améliorer la connexion entre la voiture et le conducteur, le GVC modifie le couple du moteur afin d'optimiser la charge sur chaque roue.

En surveillant la direction et la position de l'accélérateur lorsque vous abordez un virage, le GVC réduit momentanément la quantité de couple appliquée aux roues avant, transférant ainsi une fraction de poids supplémentaire sur l'essieu avant. Ce qui accroît l'adhérence des pneus avant et permet aux roues de tourner avec plus de précision.

Ensuite, lorsque le conducteur maintient un angle de braquage constant, le GVC récupère immédiatement le couple d'entraînement du moteur, qui transfère la charge vers les roues arrière, améliorant ainsi la stabilité du véhicule. Cette série de transferts de charge puise beaucoup plus d'adhérence dans les pneus avant et arrière, améliorant la réactivité et la stabilité du véhicule en fonction des intentions du conducteur.

La nature imperceptible du GVC signifie que le conducteur réduit inconsciemment les mouvements de volant et d'accélérateur inutiles pendant les virages. Même sur une route rectiligne, le GVC peut réduire la fatigue du conducteur et accroître le confort des passagers en supprimant le besoin que ressentent certains d'effectuer une multitude de petites corrections lorsqu'ils conduisent en ligne droite. Pour ce faire, le GVC réduit l'effort du conducteur et les oscillations de la tête et du corps que de petites corrections de direction sont susceptibles de générer chez les passagers.

S'efforçant de compléter l'adhérence mécanique de la toute nouvelle CX-5, le GVC est un compagnon privilégié qui aide constamment le conducteur à ne faire qu'un avec sa voiture - un fondement de l'esprit *Jinba Ittai* de Mazda, qui désigne l'osmose entre le conducteur et son véhicule.

5. MOTEURS ET TRANSMISSIONS

- Deux moteurs à essence SKYACTIV-G légers et conformes à la norme Euro 6 un 2,0 litres 165 / 160 (traction intégrale) ch et un 2,5-litre 194 ch
- Le SKYACTIV-G1⁺ 2,5 litres est équipé d'un nouveau système de désactivation du cylindre et de technologies de combustion améliorées
- Un turbodiesel SKYACTIV-D 2,2 litres de 150 / 175 ch conforme à la norme Euro 6
- Trois technologies SKYACTIV-D hors norme : High-Precision DE Boost Control, Natural Sound Smoother et Natural Sound Frequency Control
- Les transmissions optimisées SKYACTIV-MT (manuelle) et SKYACTIV-Drive (automatique) - toutes deux à six rapports - maximisent tout le potentiel des moteurs SKYACTIV-D 2.2 et SKYACTIV-G 2.0
- Système de traction intégrale i-ACTIV AWD de nouvelle génération avec technologie à roulements à billes en tandem pour 30 % de résistance en moins
- Système innovant de régénération de l'énergie au freinage à base de condensateurs i-ELOOP
- Le système i-stop reprend du service en 0,35 seconde

La toute nouvelle Mazda CX-5 offre le choix entre trois moteurs : un turbodiesel SKYACTIV-D 2.2 et des unités à essence à injection directe SKYACTIV-G 2.0 et SKYACTIV-G1⁺ 2.5.

En développant la dernière gamme de moteurs SKYACTIV, les ingénieurs de Mazda ont renoncé à la tendance actuelle de la réduction au profit d'un remaniement fondamental leur permettant d'optimiser tous les aspects de ces nouveaux moteurs innovants. En découlent une sobriété, un raffinement et une flexibilité exceptionnels sans pour autant compromettre les performances.

Les variantes manuelles et automatiques du moteur à essence SKYACTIV-G de 2,0 litres et du moteur turbodiesel SKYACTIV-D de 2,2 litres sont équipées soit d'une traction avant, soit de la dernière génération du système de traction intégrale i-ACTIV AWD de Mazda, qui comporte de nouveaux roulements, diminuant la résistance de 30 %.

Le moteur à essence SKYACTIV-G1⁺ de 2,5 litres est disponible uniquement avec une transmission automatique couplée à la traction intégrale i-ACTIV AWD.

MOTEUR À ESSENCE SKYACTIV-G1⁺ 2.5 AVEC DÉSACTIVATION DE CYLINDRE

Avec un bloc en aluminium et d'autres composants légers, un arbre d'équilibrage réduisant le bruit de poussée à basse fréquence et un taux de compression de 13:1, le moteur à essence à injection directe et aspiration naturelle SKYACTIV-G1⁺ de 2 488 cm³ offre d'excellentes performances dynamiques, une sobriété hors norme et une conduite particulièrement silencieuse.

Dans la toute nouvelle CX-5, le moteur bénéficie d'un nouveau système de désactivation du cylindre pour améliorer considérablement sa sobriété. Il adopte également plusieurs mesures de renforcement de la combustion et des innovations pour réduire encore davantage le frottement et le bruit tout en augmentant l'efficacité énergétique.

Le moteur amélioré développe 194 ch à 6 000 tr/min et 258 Nm de couple à 4 000 tr/min. Équipé d'une transmission automatique et d'une traction intégrale i-ACTIV AWD, il consomme à peine 7,1 l/100 km en cycle mixte pour seulement 162 g/km de CO₂.

SYSTÈME DE DÉSACTIVATION DU CYLINDRE

Le moteur à essence SKYACTIV-G1⁺ de 2,5 litres intègre un système de désactivation du cylindre qui coupe deux de ses quatre cylindres sous des charges légères, à vitesse constante par exemple.

Ceci est obtenu grâce à un mécanisme de commutation dans les régleurs hydrauliques de jeu du premier et du quatrième cylindre. Lorsqu'ils fonctionnent sur les quatre cylindres, ils servent de point de pivotement à chaque culbuteur et les bras actionnent les soupapes d'admission et d'échappement. L'application de la pression hydraulique sur les régleurs de jeu commute le point d'appui du côté de la soupape, interrompant le mouvement de celle-ci pour désactiver les deux cylindres extérieurs.

Le calage étant multiplié par deux lors de l'utilisation de deux cylindres, la vibration du moteur devient plus probable et, pour compenser, la transmission automatique SKYACTIV-DRIVE est équipée d'un amortisseur de pendule centrifuge.

Le volume d'admission d'air, les taux d'injection de carburant et la synchronisation d'allumage sont contrôlés avec précision pour permettre le passage à peine perceptible de deux à quatre cylindres.

La désactivation des cylindres est plus efficace à faible régime, avec environ 20 % d'économies de carburant supplémentaires à une vitesse constante de 40 km/h et environ 5 % à une vitesse constante de 80 km/h.

COMBUSTION AMÉLIORÉE

Les ports d'admission ont été redessinés pour générer un flux de tambour plus fort pendant l'admission. La réduction de la hauteur des couronnes du piston et l'optimisation de leur forme renforcent également l'écoulement du tambour pendant la compression tout en augmentant l'énergie de turbulence à l'allumage.

Ces facteurs accélèrent la propagation de la flamme à l'allumage de la bougie, ainsi que la combustion, offrant 2 % de couple supplémentaire à faible et moyen régimes et consommant 3 % de carburant en moins à régime plus élevé.

La pointe de l'injecteur de carburant multitrou a été redessinée et la pression du carburant est passée de 20 à 30 MPa, générant un jet plus rapide et plus largement dispersé pour une vaporisation complète et une combustion efficace et sans gaspillage.

L'injection de carburant en trois étapes est utilisée lorsque le moteur est froid et plus susceptible de produire des particules. Ce qui améliore la vaporisation et l'atomisation du carburant, le rendant plus facile à brûler, réduisant la formation de particules de quelque 80 % et se conformant déjà à la réglementation européenne en la matière à partir de 2017.

Enfin, une nouvelle vanne de contrôle réduit le flux du liquide de refroidissement autour des parois de la chambre de combustion pour éviter que la chaleur ne s'échappe pendant que le moteur commence à chauffer, réduisant la durée de préchauffage et l'augmentation de l'injection de carburant nécessaire pendant les démarrages à froid.

FRICION RÉDUITE

La surface de glissement des segments racleurs a une forme asymétrique, avec un rayon extérieur plus large sur le bord supérieur qu'inférieur, améliorant le processus de lissage de l'huile et optimisant l'épaisseur du film sur la paroi du cylindre pour réduire le frottement.

Les pistons arborent désormais des jupes de forme tubulaire, qui optimisent la pression de la surface sous charge. Combinées aux segments racleurs asymétriques, ces nouvelles jupes réduisent considérablement la résistance mécanique, contribuant ainsi à une plus grande sobriété.

MOTEUR À ESSENCE SKYACTIV-G 2.0

Avec un taux de compression de 14:1, le moteur à essence à injection directe et aspiration naturelle SKYACTIV-G de 1 998 cm³ combine une faible friction et une construction légère entièrement en alliage pour fournir un couple puissant à faible et moyen régimes, des caractéristiques d'accélération linéaires et une sobriété exceptionnelle.

Le moteur, qui dispose d'un système d'échappement 4-2-1 sophistiqué, d'injecteurs à trous multiples et d'un piston de cavité au design unique pour contribuer à éliminer le cognement, développe 165/160 ch (traction intégrale) à 6 000 tr/min et 210/208 Nm de couple à 4 000 tr/min.

Il consomme à peine 6,4 l/100 km en cycle mixte pour 149 g/km de CO₂ (transmission manuelle, traction avant), 6,5 l/100 km pour 152 g/km (automatique, traction avant), 6,8 l/100 km pour 159 g/km (manuelle, traction intégrale) et 6,6 l/100 km pour 155 g/km (automatique, traction intégrale).

MOTEUR DIESEL SKYACTIV-D 2.2

Avec une construction légère entièrement en alliage, le moteur diesel common-rail de 2 191 cm³ à faible friction de Mazda fait appel à différentes technologies sophistiquées lui permettant de satisfaire facilement aux stricts niveaux d'émission de la norme Euro 6 sans coûteux systèmes de post-traitement.

L'utilisation d'injecteurs piézoélectriques multitrous de haute pression capables d'atteindre neuf injections par combustion et de pistons étagés de forme ovoïde facilitent l'injection de carburant de précision nécessaire et la combustion idéale pour obtenir un taux de compression de 14:1, soit le plus faible de tous les moteurs turbodiesel de production actuels.

Le moteur développe 150 / 175 ch à 4 500 tr/min et 380/420 Nm de couple à 1800-2600 / 2 000 tr/min. Son double turbo est conçu pour offrir un décalage minime, un puissant punch de milieu de gamme et un régime critique élevé de 5 500 tr/min.

En conjonction avec ses performances dynamiques et ses niveaux élevés de couple, le moteur consomme à peine 5,0 l/100 km en cycle mixte pour seulement 132 g/km de CO₂ (150 ch, transmission manuelle, traction avant), 5,6 l/100 km pour 147 g/km (150 ch, automatique, traction avant), 5,4 l/100 km pour 142 g/km (150 ch, manuelle, traction intégrale) et 5,8 l/100 km pour 152 g/km (150 ch, automatique, traction intégrale)*.

* Pour des données plus détaillées sur la consommation de carburant en cycle mixte et les émissions de CO₂, veuillez vous reporter au chapitre Spécifications techniques

Dossier de Presse

Mazda Motor Belux



Le moteur bénéficie de trois nouvelles technologies SKYACTIV-D : High-Precision DE Boost Control, Natural Sound Smoother et Natural Sound Frequency Control. Celles-ci s'allient pour offrir une conduite encore plus silencieuse et performante.

zoom-zoom

Le **High Precision DE Boost Control** affûte directement la réactivité du moteur à l'actionnement de la pédale d'accélérateur sous une charge légère. Il fournit un contrôle plus précis de la réponse du couple moteur en optimisant la commande de la pression de suralimentation du turbo et en permettant un meilleur ajustement de l'injection de carburant.

Le **Natural Sound Smoother** implique l'ajustement d'un amortisseur dynamique dans la broche fixant le piston à la bielle. Ce qui contribue à une réduction marquée des vibrations et du cognement du moteur atteignant environ 3,5 kHz, la fréquence audible dans l'habitacle au démarrage et en accélérant lentement.

Le **Natural Sound Frequency Control** complète le Natural Sound Smoother en supprimant les trois autres bandes de fréquences critiques (1,3 kHz, 1,7 kHz et 2,5 kHz), où les composants du moteur diesel vibrent habituellement le plus fort.

TRANSMISSION AUTOMATIQUE SKYACTIV-DRIVE

La transmission à blocage automatique six rapports SKYACTIV-DRIVE rassemble en un boîtier compact et léger les meilleurs atouts des traditionnelles transmissions automatiques par étapes, des transmissions à variation continue et des transmissions à double embrayage.

Lorsqu'elle est couplée au moteur à essence SKYACTIV-G, la SKYACTIV-DRIVE adopte un nouveau schéma de changement de vitesse, qui prédit les intentions du conducteur en fonction de la vitesse du véhicule, de la position de l'accélérateur, de la vitesse du moteur et d'autres facteurs, plutôt que d'utiliser un mécanisme de chronométrage conventionnel.

La SKYACTIV-DRIVE pour le turbodiesel SKYACTIV-D 2.2 est la première à adopter un amortisseur de verrouillage à faible rigidité, qui est équipé de ressorts amortisseurs offrant une plus grande course et un angle de torsion plus large. Les nouveaux ressorts améliorent la rigidité de l'arbre de transmission pour supporter le couple maximal de 420 Nm du moteur tout en optimisant la rigidité torsionnelle en prolongeant la course de l'amortisseur de verrouillage.

Par conséquent, la transmission fournit un entraînement plus silencieux avec une plus grande plage de verrouillage et augmente encore davantage l'efficacité énergétique dans la plage de fonctionnement pratique.

Un **Drive Selection Mode** est en outre disponible sur les véhicules équipés de la transmission SKYACTIV-DRIVE, ce qui permet aux conducteurs de passer facilement en mode Sport par le biais du commutateur situé sur la console de plancher. La sélection du mode Sport modifie les caractéristiques de sortie, de chronométrage et de vitesse de déplacement du moteur pour fournir une accélération puissante et linéaire, même en appuyant subtilement sur l'accélérateur.

TRANSMISSION MANUELLE SKYACTIV-MT

La légère transmission manuelle six rapports SKYACTIV-MT arbore une nouvelle structure de boîtier de levier de vitesses qui adopte des renforts là où il est fixé à la carrosserie. Ce qui supprime toute perte de rigidité due à la position surélevée de montage du levier de vitesses. La position centrale autour de laquelle pivote le levier a également été redessinée tant pour maintenir une course courte que pour en faciliter l'utilisation par les personnes de plus petite taille.

Lorsqu'elle est couplée au moteur diesel, la SKYACTIV-MT adopte en outre un nouveau limiteur de couple de pointe dans le cylindre hydraulique, qui contrôle la vitesse de la pédale d'embrayage. Ce qui améliore la réponse à l'actionnement rapide de la pédale d'embrayage et aide à éviter les chocs excessifs lorsque le conducteur manque un changement de vitesse. Elle contribue également à réduire la réponse différée à l'actionnement de la pédale par temps très froid.

i-ELOOP ET i-STOP

L'« Intelligent Energy Loop » ou i-ELOOP est un système pionnier qui stocke l'électricité récupérée dans un condensateur avancé plutôt que d'utiliser une batterie dédiée. Conjointement à l'i-stop, le système de ralenti qui utilise de l'énergie de combustion pour des redémarrages rapides et lisses du moteur, l'i-ELOOP pourrait réduire la consommation effective de carburant jusqu'à 10 %, selon les conditions de conduite.

i-ACTIV AWD

Conçu pour maintenir le conducteur connecté à la route en toutes circonstances, le système de traction intégrale i-ACTIV AWD de nouvelle génération de Mazda reste fidèle à l'esprit du *Jinba Ittai* indépendamment des conditions, sans le moindre compromis en termes d'efficacité énergétique.

Le système installé dans la toute nouvelle CX-5 a été considérablement amélioré par l'adoption de roulements à billes pour tous ses roulements de prise de force et de différentiel arrière, et est le premier sur une voiture Mazda à comporter également des roulements à billes en tandem là où une forte rigidité est requise sous une charge lourde.

La rotation portante des billes dans les roulements a entraîné une réduction spectaculaire de la résistance de quelque 30 % par rapport au système précédent et une amélioration proportionnelle de 2 % de l'économie de carburant réelle.

Le système de traction intégrale intelligent de Mazda fait appel à 27 signaux de capteurs pour surveiller les conditions routières et les intentions du conducteur, comme la température extérieure, l'actionnement des essuie-glace, la pente de la route, l'angle de braquage et l'application de l'accélérateur, déterminant instantanément la répartition de l'alimentation entre les roues avant et arrière. L'accouplement Active Torque Control envoie la bonne quantité de couple au bon endroit exactement au bon moment, maximisant l'adhérence avant et arrière en calculant avec précision l'adhérence requise pour chaque roue, même lorsque les conditions routières changent en permanence.

Alors que certains systèmes inférieurs attendent que les roues individuelles perdent de l'adhérence avant d'ajuster la répartition du couple, la traction intégrale intelligente de Mazda anticipe et dévie instantanément l'entraînement vers les roues arrière avant le patinage de la roue avant.

Cette configuration intuitive offre également une excellente efficacité énergétique en s'assurant que la toute nouvelle CX-5 ne transmette pas



inutilement du couple aux roues arrière lorsque les conditions ne l'exigent pas.

En mettant l'accent sur une traction avant énergétiquement efficace dans la plupart des conditions de conduite normales, la répartition du couple sur les roues arrière peut varier de seulement 1 % à pas moins de 50 %.

Conçu pour insuffler adhérence, maniabilité, confiance et efficacité énergétique, le système i-ACTIV AWD de nouvelle génération de Mazda fonctionne parfaitement avec les pneus d'hiver dans des environnements très enneigés et verglacés.

6. CONNECTIVITÉ AVANCÉE

- Connectivité MZD Connect* avancée : le système sophistiqué de connectivité mobile de Mazda qui intègre parfaitement les réseaux sociaux et la radio internet
- Permet également aux conducteurs d'accéder aux données clés du véhicule telles que les performances de la récupération d'énergie au freinage i-ELOOP* et du système de ralenti i-stop, ainsi qu'un moniteur avancé d'économie de carburant
- Système ambiophonique premium Bose® à dix haut-parleurs* avec traitement du signal numérique Centerpoint® 2

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

MZD CONNECT

MZD Connect est le concept de connectivité mobile de Mazda qui élargit les fonctionnalités embarquées du véhicule déjà disponibles dans les Mazdas, comme le Bluetooth®, l'e-mail, les SMS et la navigation, offrant aux utilisateurs des niveaux inédits de confort connecté.

En utilisant un smartphone connecté par Bluetooth® ou USB au système de la toute nouvelle Mazda CX-5, les occupants ont un accès en temps réel sûr et aisé par le biais de l'affichage 7" à une large gamme de services mobiles d'infodivertissement à partir d'Aha™, dont des dizaines de milliers de stations de radio Internet, flux Twitter et Facebook, actualités, livres audio, etc.

MZD Connect prend en charge la lecture à partir d'autres appareils mobiles connectés et fonctionne en 11 langues pour l'audio et en 26 pour le texte*. Il offre également une série d'informations sur les véhicules grâce aux applications propres de Mazda, y compris l'état et les taux d'activité des systèmes de récupération d'énergie au freinage i-ELOOP et de ralenti i-stop.

SERVICES CONNECTÉS

Les services connectés en option sont disponibles conjointement avec la navigation. Une fois qu'un abonnement a été acheté et que le système est connecté à un point d'accès Wi-Fi, à l'aide d'un GSM par exemple, les fonctionnalités en direct suivantes deviendront accessibles :

Mises à jour de trafic en direct, y compris la déviation selon les conditions de circulation actuelles ; accès aux prix actuels du carburant le long de l'itinéraire choisi ou dans une ville donnée ; affichage des dernières conditions climatiques et prévisions pour tous les points le long d'un itinéraire choisi ; recherche de destinations sur internet par le biais d'un smartphone.

* Langues disponibles pour les marchés européens

SYSTÈME AUDIO AMBIOPHONIQUE PREMIUM BOSE®

Conçu avec Bose® spécialement pour la toute nouvelle Mazda CX-5, le système sonore premium à 10 haut-parleurs* dispose d'un amplificateur numérique avec des capacités de traitement du signal numérique à 8 canaux.

Une caractéristique particulière de ce système réside dans ses nouveaux tweeters à dômes de soie montés dans les montants A. Surélever les tweeters par rapport à l'installation du tableau de bord du modèle actuel génère une image naturellement plus étendue de clarté sonore.

Le traitement du signal numérique Centerpoint® 2 analyse la fréquence de la source sonore pour offrir une riche expérience ambiophonique virtuelle à canaux multiples - même à partir de fichiers MP3 et d'autres fichiers compressés - ou le contenu radio et audio accessible par le biais du système de connectivité avancé.

La technologie de compensation du bruit AudioPilot®* compense les effets des sons extérieurs indésirables des revêtements routiers, des vitesses changeantes et même d'une fenêtre ouverte.

Le système sonore Bose® de Mazda* dispose de trois grands atouts : un son clair, propre et sans distorsion ; une reproduction précise de la gamme complète des fréquences musicales, créant une expérience enveloppante qui évoque une performance en direct ; et le pouvoir de créer un son permettant de ressentir l'impact de l'énergie des graves faibles.

Les caractéristiques de réverbération du système variant en fonction de la garniture de siège utilisée (tissu ou cuir), les ingénieurs acoustiques ont ajusté le système pour chaque matériau ; un point essentiel qui distingue un véritable système premium.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

10 HAUT-PARLEURS DE HAUTE PERFORMANCE

- 1 Un Twiddler® de 8 cm (voie centrale, haut-parleur de moyenne portée en néodyme) dans le tableau de bord.
- 2 Deux tweeters de 2,5 cm dans les montants A.
- 3 Deux haut-parleurs de large portée de 16,5 cm dans les portières avant.
- 4 Deux haut-parleurs de large portée de 13 cm dans les portières arrière.
- 5 Deux Twiddler® de 6 cm (haut-parleurs de moyenne à large portée en néodyme) dans les montants D.
- 6 Un woofer Richbass™ de 13 cm dans un caisson de graves personnalisé de 8 litres dans le réceptacle de la roue de secours.

ÉLECTRONIQUE DU SYSTÈME

- 7 Amplificateur numérique monté sous le siège avant droit avec Traitement du signal numérique Bose® :
 - 7 canaux d'égalisation personnalisée
 - Circuit de traitement du signal Centerpoint® 2
 - Compensation sonore AudioPilot® 2

7. SÉCURITÉ

- Régulateur de vitesse adaptatif Mazda (MRCC) optimisé* avec fonction Stop & Go** et phares à LED adaptatifs* (ALH) répartis en 12 modules
- Une nouvelle caméra de détection avant améliore les technologies d'aide au conducteur i-ACTIVSENSE avec le nouvel assistant au freinage intelligent en mode urbain avancé* (SCBS avancé) et la reconnaissance des panneaux de signalisation¹ (TSR)
- Des fonctions i-ACTIVSENSE supplémentaires* incluent l'avertisseur de franchissement de file (LAS), l'avertisseur de changement de ligne (LDWS), le système de surveillance des angles morts avancé avec reconnaissance active d'obstacles mobiles en marche arrière (ABSM w/RCTA) et le système d'alerte au conducteur (DAA)

La toute nouvelle Mazda CX-5 est équipée d'une gamme améliorée et étoffée de technologies de sécurité d'aide au conducteur i-ACTIVSENSE avancées et innovantes qui offrent parmi les meilleures performances de sécurité active de sa catégorie. C'est plus particulièrement l'adoption d'une caméra de détection avant couplée au radar à ondes millimétriques du système de la génération précédente qui a étoffé les capacités des technologies i-ACTIVSENSE de Mazda.

Le régulateur de vitesse adaptatif Mazda (MRCC) avec fonction Stop & Go** et les phares à LED adaptatifs* (ALH) offrent tous deux une fonctionnalité améliorée tandis que l'aide au freinage intelligent en mode urbain avancé* (SCBS avancé) et une fonction de reconnaissance des panneaux de signalisation* (TSR) sont disponibles pour la première fois dans la gamme de modèles CX-5.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

** Disponible pour la transmission automatique

RÉGULATEUR DE VITESSE ADAPTATIF MAZDA (MRCC) AVEC FONCTION STOP & GO

Le MRCC* mesure la vitesse relative et la distance du véhicule qui précède et contrôle automatiquement le moteur et les freins pour maintenir la vitesse appropriée et une distance de sécurité optimale.

Le système optimisé pour la toute nouvelle CX-5 combine le radar du système précédent à la nouvelle caméra de détection avant. Ce qui étend sa vitesse de fonctionnement minimale de 30 km/h à 0 km/h et permet au conducteur d'activer le système, quelle que soit la vitesse, de stationnaire à 200 km/h**.

Lors de la conduite avec le MRCC activé, la CX-5 est conçue pour ralentir automatiquement et s'arrêter si la voiture qui précède fait de même, et pour demeurer immobilisée jusqu'à ce qu'elle s'éloigne à nouveau.

Le conducteur contrôle quand la CX-5 recommence à se déplacer, la voiture accélère alors automatiquement à la vitesse appropriée pour suivre le véhicule qui précède. Le système comprend une fonction d'alerte pour informer le conducteur que la voiture qui précède s'éloigne.

RECONNAISSANCE DES PANNEAUX DE SIGNALISATION (TSR)

La TSR* utilise également la nouvelle caméra pour identifier la limitation de vitesse et les panneaux sens interdit, et en avertir immédiatement le conducteur par le biais de l'Active Driving Display. Elle avertit le conducteur en émettant des signaux visuels et sonores en cas de dépassement de la limitation de vitesse.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

** Disponible pour la transmission automatique

AIDE AU FREINAGE INTELLIGENT EN MODE URBAIN AVANCÉ (SCBS AVANCÉ)

L'aide au freinage intelligent en mode urbain avancé de Mazda* utilise une caméra de détection avant, qui étend la distance de détection et élargit l'angle de vue. La plage de vitesse de la détection avant est passée de 4-30 km/h à 4-80 km/h. Parfaitement adapté à un fonctionnement en environnement urbain, le SCBS avancé est également capable de détecter les piétons dans une plage de vitesse de 10-80 km/h.

Le système immobilise ou réduit automatiquement la vitesse de la voiture en cas de risque de collision avec le véhicule ou le piéton qui précède. En cas de danger de collision, le système avertit le conducteur à l'aide d'un signal sonore et d'une indication graphique, et s'il détecte qu'une collision est imminente et inévitable, le système applique automatiquement les freins.

Grâce à des capteurs à ultrasons, un système d'**aide au freinage intelligent en mode urbain avancé arrière (SCBS R)*** fonctionne également en marche arrière à des vitesses de 2-8 km/h.

PHARES À LED ADAPTATIFS (ALH) RÉPARTIS EN 12 MODULES

En vue d'une visibilité idéale lors de la conduite nocturne, le nombre de modules de phares à LED adaptatifs (ALH) est passé de quatre à 12. Une unité monoculaire a en outre été adoptée tant pour les feux de croisement que pour les feux de route.

Grâce à la possibilité d'allumer ou d'éteindre indépendamment chacun de ses 12 modules, la matrice LED améliore le contrôle de l'éclairage et accroît l'intensité lumineuse supérieure lors de la conduite en feux de croisement pour apercevoir plus rapidement les piétons.

En intégrant la caméra de détection avant, le système ALH optimisé comporte trois fonctions uniques : Les feux de route anti-éblouissement, les feux de croisement à faisceau large et le mode autoroute.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

À des vitesses de 40 km/h et plus, les feux de route anti-éblouissement détectent le positionnement du véhicule qui précède ou arrive en sens inverse et éteint des sections des LED de sorte que les feux de route puissent être utilisés en continu sans éblouir les autres véhicules.

À des vitesses allant jusqu'à 40 km/h, les feux de croisement à faisceau large veillent à ce que les feux à LED éclairent les deux côtés de la route sur une plus large portion - y compris la zone visible entre les montants A et les rétroviseurs extérieurs - pour éclairer les carrefours et les virages.

Le mode autoroute, qui fonctionne à des vitesses supérieures à 95 km/h, augmente la visibilité à distance en élevant l'axe optique des phares à vitesse élevée hors agglomération.

TECHNOLOGIES I-ACTIVSENSE SUPPLÉMENTAIRES

Les technologies d'aide au conducteur i-ACTIVSENSE supplémentaires * équipant la toute nouvelle CX-5 incluent l'**avertisseur de franchissement de file (LAS)**, l'**avertisseur de changement de ligne (LDWS)**, le **système de surveillance des angles morts avancé avec reconnaissance active d'obstacles mobiles en marche arrière (ABSM w/RCTA)**, le **système d'alerte au conducteur (DAA)** et l'**aide au freinage intelligent (SBS)**.

À des vitesses supérieures à 60 km/h, l'**avertisseur de franchissement de file (LAS)** utilise la caméra de détection avant pour surveiller les marquages routiers, aidant le conducteur à diriger la voiture en fournissant une assistance au couple de direction. L'**avertisseur de changement de ligne* (LDWS)** prévoit les changements de bande et fait vibrer le volant ou émet un signal sonore pour attirer l'attention du conducteur sur les dangers.

Le **système de surveillance des angles morts avancé avec reconnaissance active d'obstacles mobiles en marche arrière (ABSM w/RCTA)** utilise un capteur radar à onde millimétrique pour surveiller les zones d'angles morts sur les flancs et à l'arrière de la toute nouvelle CX-5 en attirant l'attention du conducteur sur les véhicules en approche, qui changent, par exemple de bande.

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

Le système devient opérationnel à des vitesses supérieures à 30 km/h. Si le conducteur active un clignotant alors que le système détecte des véhicules en approche derrière lui, il l'avertit en faisant clignoter le rétroviseur extérieur respectif et en émettant un signal sonore.

Le système utilise également le même capteur pour sa fonction **RTCA**, qui surveille l'environnement du véhicule en marche arrière et avertit le conducteur lorsqu'il détecte des véhicules à proximité des flancs.

Opérationnel à des vitesses supérieures à 65 km/h, le **système d'alerte au conducteur* (DAA)** surveille l'angle du volant et la vitesse du véhicule, couplant ces informations à celles de la caméra de détection avant pour veiller à l'état du conducteur. S'il remarque des changements notables dans le comportement du conducteur, le système recommandera une pause toutes les deux heures en émettant à la fois des signaux visuels et sonores.

La caméra de détection avant complétant une nouvelle fois le radar existant, **l'aide au freinage intelligent* (SBS)** élargit également sa plage de vitesse pour le freinage automatique, ici de 15-145 km/h à 15-160 km/h. Le SBS surveille les véhicules qui précèdent en émettant d'abord un signal sonore et en amorçant les freins pour une efficacité maximale s'il détecte un écart dangereux, puis en les appliquant si le conducteur ne répond pas.

AUTRE ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ ACTIVE DE SÉRIE

La toute nouvelle CX-5 dispose également d'un système de freinage antiblocage à quatre roues motrices (4W-ABS) avec répartiteur électronique de freinage (EBD) et aide au freinage, contrôle dynamique de stabilité (DSC), système de contrôle de la traction (TCS), système de signalisation d'arrêt d'urgence (ESS) et aide au démarrage en côte (HLA).

* La disponibilité dépend du niveau de finition et du marché

SÉCURITÉ PASSIVE

Le SKYACTIV-BODY de haute résistance de la toute nouvelle CX-5 utilise une structure de chemin multi-charge inférieure, moyenne et supérieure qui absorbe et disperse efficacement la force d'impact dans le compartiment du moteur, éliminant plus efficacement la déformation de la cabine lors d'une collision.

Pour assurer l'écoulement vertical de l'énergie d'impact, la carrosserie comporte un renfort façonné de manière optimale à la base des montants A et à l'intérieur des montants au niveau des charnières, ce qui augmente l'absorption de l'énergie et l'efficacité de la dispersion. En outre, les montants A sont maintenant fabriqués en acier ultra-haute résistance de 1,180 MPa, et un matériau très robuste autour de la cabine combine réduction de poids et niveau de sécurité anticollision plus élevé.

Améliorant les performances anticollision latérales, une solide structure annulaire en forme de H reliant le toit et les montants B au bas de caisse s'associe à deux barres d'impact latérales dans chaque porte avant et une dans chaque porte arrière pour éviter la déformation de la cabine. L'utilisation d'acier à ultra-haute résistance de 980 MPa dans les montants B et dans les longerons latéraux améliore encore la robustesse de la cabine sans en augmenter le poids.

À l'arrière, des sous-cadres latéraux absorbent et dispersent efficacement l'énergie d'impact tandis qu'une disposition et une structure de châssis protègent le réservoir d'essence et contribuent à éviter les fuites de carburant en cas de collision.

AIRBAGS

La toute nouvelle CX-5 est équipée de six airbags - de doubles airbags avant, latéraux et rideau pleine longueur - tandis que des ceintures de sécurité à trois points avec prétendeurs et limiteurs de charge et des points d'ancrage ISOFIX pour siège enfant équipent les sièges arrière gauche et droit, complétant le pack de sécurité de série.

PROTECTION DES PIÉTONS

Accordant une attention particulière à la réduction du risque de blessures par impact des piétons, la portée de sécurité de la toute nouvelle CX-5 s'étend également aux autres usagers de la route.

Les trous et les découpes dans les renforts du capot créent une structure facilement comprimable qui aide à atténuer les traumatismes crâniens des piétons en cas d'accident. Le panneau d'auvent utilise une section transversale en forme de S qui agit comme un ressort pour aider à mieux absorber l'énergie.

La mousse absorbant l'énergie placée dans le pare-chocs avant permet de limiter la gravité des blessures au niveau des jambes du piéton tandis qu'un raidisseur inférieur ajouté au pare-chocs permet d'éviter que les jambes ne glissent sous l'avant de la voiture.

Pour absorber l'énergie d'impact et atténuer les traumatismes crâniens en cas de collision avec un enfant (une charge du haut) ou avec les jambes d'un adulte (une charge de l'avant), une nouvelle structure est adoptée pour le support protégeant la partie supérieure de la calandre avant, qui absorbe l'énergie, quelle que soit la direction de la charge.

8. Spécifications techniques

LA TOUTE NOUVELLE MAZDA CX-5

DIMENSIONS

Type de carrosserie		Monocoque
Nombre de places		5
Extérieur		
Longueur hors tout	mm	4 550
Largeur hors tout avec moulures des passages de roue	mm	1 840
Largeur hors tout (rétroviseurs compris)	mm	2 115
Hauteur hors tout (avec antenne aileron de requin)	mm	17": 1.675 / 19": 1 680
Empattement	mm	2 700
Porte-à-faux avant	mm	950
Porte-à-faux arrière	mm	900
Garde au sol entre les essieux (chargé)	mm	192 (17") / 200 (19")
Intérieur		
Garde au toit avant sans toit ouvrant	mm	1 007
Garde au toit arrière sans toit ouvrant	mm	991
Largeur aux épaules avant	mm	1 451
Largeur aux épaules arrière	mm	1 391
Largeur aux hanches avant	mm	1 402
Largeur aux hanches arrière	mm	1 405
Espace aux jambes avant	mm	1 041
Espace aux jambes arrière	mm	1 007
Espace aux genoux arrière	mm	67
Coffre		
Volume avec tous les sièges en place (jusqu'au couvre-bagages)	l	477*
Volume avec tous les sièges en place (jusqu'à la ligne de ceinture)	l	506*
Volume jusqu'au plafond (banquette rabattue)	l	1 620*
Hauteur, du plancher au couvre-bagages	mm	505

* VDA figure including sub-trunk

* VDA figure including sub-trunk

Dossier de Presse

Mazda Motor Belux



Longueur de chargement jusqu'à la banquette	mm	965
Longueur de chargement jusqu'aux sièges avant	mm	1 696
Largeur entre passages de roue	mm	1 050
Largeur au niveau du plancher	mm	1 448
Seuil de chargement, hauteur par rapport au sol	mm	745
Largeur / hauteur de la baie de chargement	mm	1.125 / 779

MOTEURS :

		SKYACTIV-G 2.0 (165 / 160ch)		SKYACTIV-G1 ⁺ 2.5 (194ch)	SKYACTIV-D 2.2 (150ch)		SKYACTIV-D 2.2 (175ch)
Entraînement des roues		Traction	4RM	4RM	Traction	4RM	4RM
Transmission		6MT/6AT	6MT/6AT	6AT	6MT/6AT	6MT/6AT	6MT/6AT
Type de moteur		I4 DACT 16 soupapes					
Cylindrée	cm³	1 998		2 488	2 191		2 191
Alésage x course	mm	83,5 x 91,2		89 x 100	86,0 x 94,3		86,0 x 94,3
Système d'injection		Injection directe					
Taux de compression		14,0 : 1		13,1 : 0	14,0 : 1		14,0 : 1
Traitement des gaz d'échappem ent		Catalyseur à 3 voies			Catalyseur à oxydation & FAP		
Puissance max.	kW (ch)/ tpm	121 (165)/ 6 000	118 (160)/ 6 000	143 (194)/ 6.000	110 (150)/ 4 500		129 (175)/ 4 500
Couple max.	Nm/ tpm	210/ 4.000	208/ 4.000	258/ 4.000	380/ 1.800-2.600		420/ 2.000
Type de carburant		95RON			Diesel		
Réservoir de carburant	l	56	58	58	56	58	58
Batterie		Q-85			T-110		

TRANSMISSION : SKYACTIV-MT

	SKYACTIV-G 2.0 (165ch)	SKYACTIV-G 2.0 (160ch)	SKYACTIV-D 2.2 (150ch)	SKYACTIV-D 2.2 (150ch)	SKYACTIV-D 2.2 (175ch)
Entraînement des roues	Traction	4RM	Traction	4RM	4RM
Transmission	6MT	6MT	6MT	6MT	6MT
Rapports de vitesse :					
1 ^e	3,700	3,700	3,357	3,357	3,357
2 ^e	1,947	1,947	1,826	1,826	1,826
3 ^e	1,300	1,300	1,565	1,565	1,565
4 ^e	1,029	1,029	1,147	1,147	1,147
5 ^e	0,837	0,837	0,893	0,893	0,893
6 ^e	0,680	0,680	0,745	0,745	0,745
Marche arrière	3,724	3,724	4,091	4,091	4,091
Rapport final	4,388	4,705	4.105*/ 3.120*	4.388*/ 3.291*	4.388*/ 3.291*

* 1^{re}-2^e/3^e-6^e vitesse

TRANSMISSION : SKYACTIV-DRIVE

	SKYACTIV- G 2.0 (165ch)	SKYACTIV -G 2.0 (160ch)	SKYACTIV- G1+ 2.5 (194ch)	SKYACTIV- D 2.2 (150ch)	SKYACTIV -D 2.2 (150ch)	SKYACTIV -D 2.2 (175ch)
Entraînement des roues	Traction	4RM	4RM	Traction	4RM	4RM
Transmission	6AT	6AT	6AT	6AT	6AT	6AT
Rapports de vitesse :						
1 ^e	3,552	3,552	3,552	3,487	3,487	3,487
2 ^e	2,022	2,022	2,022	1,992	1,992	1,992
3 ^e	1,452	1,452	1,452	1,449	1,449	1,449
4 ^e	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000
5 ^e	0,708	0,708	0,708	0,707	0,707	0,707
6 ^e	0,599	0,599	0,599	0,600	0,600	0,600
Marche arrière	3,893	3,893	3,893	3,990	3,990	3,990
Rapport final	4,624	4,624	4,624	4,090	4,090	4,090

SUSPENSIONS & ROUES

	SKYACTIV-G 2.0 (165 / 160ch)		SKYACTIV-G1+ 2.5 (194ch)	SKYACTIV-D 2.2 (150ch)		SKYACTIV-D 2.2 (175 ch)
Entraînement des roues	Traction	4RM	4RM	Traction	4RM	4RM
Suspension						
Avant	Jambe de force MacPherson					
Arrière	Multibras					
Jantes & pneus						
Dimensions des jantes	17 x 7J 19 x 7J					
Dimensions des pneus	225/65 R17 225/55 R19					

DIRECTION & FREINS

		SKYACTIV-G 2.0 (165 / 160ch)	SKYACTIV-G1+ 2.5 (194ch)	SKYACTIV-D 2.2 (150 / 175ch)
Direction				
Type de direction		A crémaillère		
Type d'assistance		Electrique		
Rayon de braquage entre trottoirs	m	5,5		
Diamètre de braquage entre murs	m	12		
Freins				
Type de frein avant		Disques ventilés		
Type de frein arrière		Disques pleins		
Diamètre avant	mm	297		
Diamètre arrière	mm	303		
Diamètre du servofrein à dépression	pouces	9,0		

PERFORMANCES & POIDS (versions à traction)

		2.0L SKYACTIV-G (165ch)		2.2L SKYACTIV-D (150ch)	
Entraînement des roues		Traction	Traction	Traction	Traction
Transmission		6MT	6AT	6MT	6AT
Performances					
Vitesse maxi (limitée)	km/h	201	192	204	200
Accélération (0-100km/h)*	s	10,4	9,9	9,4	10,1
Consommation					
Combinée	l/100km	6,4	6,5	5,0	5,6
Extra-urbaine	l/100km	5,6	5,7	4,6	5,0
Urbaine	l/100km	7,9	7,9	5,9	6,7
Emissions (combinées) de CO2	g/km	149	152	132	147
Norme de dépollution		EURO 6	EURO 6	EURO 6	EURO 6
Poids & charge admissible					
Poids min. en ordre de marche	kg	1 360	1 390	1 460	1 480
Poids total autorisé	kg	2 020	2 030	2 110	2 120
Charge max. essieu avant	kg	1 035	1 060	1 140	1 150
Charge max. essieu arrière	kg	1 085	1 070	1 070	1 070
Poids de remorquage, non freiné	kg	715	730	750	750
Poids de remorquage, remorque freinée (pente de 12%)	kg	1 800	2 000	2 000	2 000
Poids de remorquage, remorque freinée (pente de 8%)	kg	1 900	2 000	2 000	2 000
Charge maximale de toit (barres de toit)	kg	75 / 50	75 / 50	75 / 50	75 / 50

* Sous conditions d'essai Mazda

PERFORMANCES & POIDS (versions à 4RM)

		SKYACTIV-G 2.0 (160ch)		SKYACTIV- G1 ⁺ 2.5 (194ch)	SKYACTIV-D 2.2 (150ch)		SKYACTIV-D 2.2 (175ch)	
Entraînement des roues		4RM	4RM	4RM	4RM	4RM	4RM	4RM
Transmission		6MT	6AT	6AT	6MT	6AT	6MT	6AT
Performances								
Vitesse maxi (limitée)	km/h	198	188	195	199	196	208	206
Accélération (0-100km/h)*	s	10,9	10,5	9,2	9,6	10,3	9,0	9,5
Consommation								
Combinée	l/100km	6,8	6,6	7,1	5,4	5,8	5,4	5,8
Extra-urbaine	l/100km	5,9	5,8	6,1	4,9	5,3	4,9	5,3
Urbaine	l/100km	8,4	8,0	8,7	6,3	6,7	6,3	6,7
Emissions (combinées) de CO ₂	g/km	159	155	162	142	152	142	152
Norme de dépollution		EURO 6	EURO 6	EURO 6	EURO 6	EURO 6	EURO 6	EURO 6
Poids et charge utile maxi								
Poids min. en ordre de marche	kg	1 420	1 425	1 485	1 520	1 530	1 520	1 535
Poids total autorisé	kg	2 080	2 115	2 143	2 143	2 143	2 143	2 143
Charge maxi essieu avant	kg	1 050	1 090	1 130	1 165	1 180	1 165	1 180
Charge maxi essieu arrière	kg	1 130	1 130	1 120	1 110	1 110	1 105	1 110
Poids de remorquage, non freiné	kg	745	750	750	750	750	750	750
Poids de remorquage, freiné (pente de 12%)	kg	1 800	2 000	2 000	2 000	2 100	2 000	2 100
Poids de remorquage, freiné (pente de 8%)	kg	1 900	2 000	2 000	2 100	2 100	2 100	2 100
Charge max. de toit	kg	75 / 50						

* Sous conditions d'essai Mazda

Dossier de Presse

Mazda Motor Belux



(barres / galerie)		
-----------------------	--	--

zoom-zoom