



Tyylikkäämpi, hiljaisempi, varustellumpi ja kevyempi UUSI MAZDA3 OTTAA ISON ASKELEN ETEENPÄIN

Täysin uusi Mazda3 on aiemmin uudistuneiden Mazda2:n ja Mazda6:n tapaan pudottanut painoaan, vaikka samalla sen varustelu ja turvallisuus ovat entistä korkeammalla tasolla. Hyvät ajo-ominaisuudet nostavat uutuuden luokkansa yläpäähän.

Mazda3 korvasi kuusi vuotta sitten Mazda 323:n. Se vei muotoilullaan ja ominaisuuksillaan Mazdan kompaktien perheautojen luokassa kerralla uuteen aikakauteen. Menestys ei ole jäänyt mallin saamaan yli 90:ään autoalan palkintoon, vaan se on näkynyt myös myynnissä. Mazda3:sta tuli nopeasti merkin suosituin malli, ja se saavutti miljoonan auton rajapyykin nopeammin kuin yksikään Mazda-malli aiemmin. Tähän mennessä ensimmäisen sukupolven Mazda3:a on myyty yli kaksi miljoonaa kappaletta, joista peräti 480 000 Euroopassa.

Mazda3 on ollut alusta alkaen tarjolla sekä viisiovisena että coupémaisena sedanina. Viisiovinen on suurimmassa osassa maita selkeästi suosituimpi korimalli, mutta sedanilla on runsaasti ystäviä muun muassa Suomessa. Samat korimallit jatkavat myös uuden Mazda3:n mallistossa.

Entistä virtaviivaisempi

Toisen sukupolven Mazda3:n erottaa edeltäjästään jo pikaisella vilkaisulla. Täysin uudennäköisessä keulassa on nyt yksi yhtenäinen jäähdyttäjän säleikkö aiemman ylemmän ja alemman säleikön sijaan. Uusi jäähdyttäjän säleikkö on sijoitettu erittäin alas puskurin yhteyteen. Etukulmissa olevat suuret aukot korostavat auton urheilullista olemusta. Koska jäähdyttäjän säleikkö on alhaalla, on konepeltiä voitu jatkaa myös pidemmälle eteen ja alas kohti puskuria. Suuret ajovaloyksiköt jatkuvat pitkittäin mukaillen auton voimakkaasti muotoiltuja lokasuojia. Erityispiirteenä Mazda3:n keulassa ja perässä kaikki linjat, kuten lokasuojien pokkaukset, johtavat keskelle sijoitettuun Mazdan logoon. Takavalojen tyyli riippuu korimallista ja varustetasosta. Viisiovisissa perusmalleissa takavalolampio on punainen, mutta varustetason parantuessa umpio on kirkas ja valoa välittävät LED-lamput. Sedanin takavalloissa on krominvärinen koristelu ja ylemmän varustetason malleissa lamput ovat myös LEDit.

Neli- ja viisiovisella korimallilla on edeltäjän tapaan omat luonteensa. Siinä missä hatchbackin muodoissa on painotettu urheilullisuutta, on sedan virtaviivaisista linjoistaan huolimatta elegantimpi. Autojen keulat ovat samanlaiset, mutta erot näkyvät selvästi kattolinjassa sekä luonnollisesti auton takaosassa. Hatchbackin katto laskeutuu loivasti ja tasaisesti A-pilarista alkaen. Katon jatkeena on lisäksi tyylikäs spoileri, joka sopii hienosti kokonaisuuteen. Katon laskeutumisessa on myös visuaalista harhaa, sillä autossa on riittävästi pääntilaa takaistuimellakin. Silmää harhauttaa muun muassa voimakas, nouseva kylkilinja, jota alareunassa kulkeva, takana ylös kaartuva terävä pokkaus vielä korostaa. Sedanissa katto kaartuu taakse pyöreämmin. Tavaratilan luukku on lyhyt, mikä vahvistaa auton coupémaista vaikutelmaa.



Mazda3:n muotojen virtaviivaisuus ei ole silmälumetta, vaan sille löytyy myös katetta. Uutuuden ilmanvastuskerroin (Cd 0,28 Sedanissa ja Cd 0,30 Hatchbackissa) on luokan parhaita. Hyvä aerodynamiikka on ollut yksi avaintekijöistä Mazda3:n alhaisen polttoaineenkulutuksen saavuttamisessa. Se vaikuttaa luonnollisesti myös auton vakauteen sekä vähentää tuulen suhinoita suurissa nopeuksissa.

Viihtyisät ja laadukkaat sisätilat

Mazda3:n urheilullinen tyyli jatkuu auton sisätiloissa. Oven, kojelaudan ja korkean keskikonsolin ansiosta kuljettaja on tukevasti auton syleilyssä ja kaikki käyttökytkimet ovat vain pienen kädenliikkeen päässä. Keskikonsoli tarjoaa kuljettajalle ja etumatkustajalle kyynärtuen ja keskikonsolin etureunaan, kuusi senttiä aiempaa korkeammalle sijoitettu vaihteenvaihtin on entistä lähempänä kuljettajaa. Myös polkimet on muotoiltu uudelleen. Korkea laatu näkyy ja tuntuu sisätilojen entistä paremmissa materiaaleissa niin verhoilussa kuin kojelaudassa. Kojelaudan pinta on laadukkaan pehmeä, mikä parantaa auton yleisilmettä ja muun muassa vähentää heijastuksia.

Auton hallintalaitteiden suunnittelussa on kiinnitetty huomiota ergonomiaan ja turvallisuuteen. Selkeä analoginen mittaristo on sijoitettu suoraan kuljettajan eteen ja ajotietokoneen näyttöruutu on ohjauspyörän oikealla puolella kuljettajaan päin käännettynä ja kymmenen senttiä aiempaa korkeammalla. Kaikki ajoneuvon hallintaan tarvittavat käyttökytkimet on sijoitettu pienelle alueelle ohjauspyörän tuntumaan nopean ja helpon käytön varmistamiseksi. Kuljettaja nauttii myös uudelleenmuotoiltujen A-pilarien, entistä suuremman tuulilasin sekä hatchbackin leveämmän ja alemmas jatkuvan takalasin tuomasta näkyvyydestä. Hyvän ajoasennon löytämisessä auttaa sekä korkeus- että syvyysuunnassa säädettävä ohjauspyörä.

Hyvällä valaistuksella on iso merkitys sisätilojen laatuvaikutelman luomisessa. Valo riittää jo perusmalleissa hienosti, mutta varustetasosta riippuen uudessa Mazda3:ssa on niin sanottu interaktiivinen valaistus. Siinä sisävalaistus vaihtelee tilanteesta riippuen esimerkiksi siten, että autoon astuttaessa jalkatilan valaistus, kattovalo ja lukuvalot syttyvät autoon istuutumisen helpottamiseksi. Kun kuljettaja istuu paikalleen, syttyvät audiojärjestelmän, ilmastointilaitteen ja keskikonsolin käyttökytkinten valot. Action Illumination -valaistusjärjestelmä puolestaan reagoi kosketukseen.

Uuden Mazda3:n istuimet ovat aiempaa suuremmat ja ne tarjoavat paremman tuen muun muassa ristiselälle. Sport-varustetaso ja nahkaverhoiluun myötä tulee sähkösäätöinen kuljettajan istuin, johon voi ohjelmoida kolmen eri kuljettajan säädöt. Lisäksi avaimettoman sisäänkäynnin kaukosäätimeen on mahdollista ohjelmoida kaksi säätöä.

Mazda3 tulee Suomessa myyntiin aluksi neljällä varustetasolla; Classic, Elegance, Touring ja Sport. Myöhemmin mallisto täydentyy erittäin suorituskykyisellä Mazda3 MPS:llä. Uutuusmallin varustelu on Classicista alkaen poikkeuksellisen kattava luokassaan. Kaikkien versioiden vakiovarusteisiin kuuluvat muun muassa DSC-ajonvakautus, kuusi turvatyynyä, ilmastointilaitte, joka on Touringissa ja Sportissa automaattinen kaksialueilmastointi, radio-CD-soitin AUX-liittimellä ja ajotietokone. Varustetasojen noustessa mukaan on saatavana mm. puhelimen Bluetooth-yhteys, kääntyvät kaksoisksenonajovalot, pysäköintitutka, automaattisesti

himmenevä taustapeili, sekä sadetunnistin. Suomessa erittäin hyödyllinen varuste on Touringin ja Sportin vakioihin kuuluva lämmitettävä tuulilasi. Ilmastointilaitteen tehoa on kasvatettu ja järjestelmä uusittu, minkä ansiosta auto viilenee tai tarvittaessa lämpenee entistä nopeammin. Lisäksi etuistuinten lämmitys on nyt tehokkaampi ja kuljettaja sekä etumatkustaja voivat valita lämmitystehon viidestä vaihtoehdosta.

Moottorivalikoimassa tehoa ja taloudellisuutta

Mazda3:n moottorivalikoimassa on kaksi bensiinimoottoria ja kolme dieseliä. Myynti aloitetaan bensiinimoottoreilla ja dieselien hinnat sekä maahantulo ratkeaa myöhemmin.

Tehokkaampi 2,0-litrainen 110 kilowatin (150 hv) tehoinen bensiinimoottori on saatavana kuusivaihteisen käsivalintaisen vaihteiston sijaan myös viisivaihteisella automaattivaihteistolla varustettuna. Moottori pystyy hyödyntämään mainion tehon ja 187 Nm:n väännön laajalla käyntinopeusalueella imuventtiilien toimintaa säätelevän sekventaalisen venttiilien ajoituksen ansiosta. Moottorissa on myös uusi ilmanottojärjestelmä. Kaksilitraisella bensiinimoottorilla varustetun Mazda3:n yhdistetty polttoaineenkulutus on vain 6,7 l/100 km.

Kaksi kolmasosaa tähän mennessä Euroopassa myydyistä Mazda3-malleista on varustettu 1,6-litraisella bensiinimoottorilla ja siitä odotetaan myös uuden Mazda3:n suosituinta voimanlähdettä ihanteellisen hinta-teho-taloudellisuus -suhteen ansiosta. Moottorin 77 kilowatin (105 hv) teho ja 145 Nm:n vääntö riittävät viemään kompaktia uutuutta pirteästi niin kaupungissa kuin maantiellä. Mazda3 MZR 1.6:n yhdistetty polttoaineenkulutus on 6,3 l/100 km.

Dieselvaihtoehtoina ovat 1,6-litrainen moottori sekä kaksi tehoversiota 2,2-litraisesta moottorista. Tehoa dieselistä saadaan 80 kW (109 hv), 110 kW (150 hv) ja 136 kW (185 hv). Uuden 2,2-litraisien moottorin suurin vääntömomentti on versiosta riippuen 360 tai 400 Nm, mikä antaa Mazda3:lle erittäin urheilullisen suorituskyvyn. Yhdistetty polttoaineenkulutus jää kuitenkin viiden ja puolen litran tuntumaan.

Mazdan 1,6-litrainen lienee kuitenkin myös jatkossa suosituin dieselmoottori. Mazda-asiakkaisiin vetoaa erityisesti moottorin tarjoama 240 Nm:n vääntö ja erittäin alhainen 4,5 l/100 km polttoaineenkulutus, minkä ansiosta hiilidioksidipäästöt ovat vain 119 g/km.

Mazdan painonpudotus jatkuu

Mazda3:n ajo-ominaisuuksia on kehuttu tasapainoisiksi ja uusi malli pistää vielä edeltäjänsä paremmaksi. Uutuuden korissa on käytetty entistä enemmän suurlujuusterästä, minkä ansiosta auto on jäməkämpä ajaa myös vauhdikkaissa mutkissa. Jäykemmän korin ansiosta uusi Mazda3 on myös hiljaisempi. Auton ajo-ominaisuuksille antaa ryhtiä myös entistä paksummat kallistuksenvaimentimet. Mazda3:n kaikkien versioiden ohjaus on sähköhydraulinen, millä on saavutettu ihanteellinen tuntuma ja täsmällinen reagointi ohjauspyörän liikkeisiin.

Uusi Mazda3 jatkaa uuden Mazda6:n ja Mazda2:n viitoittamalla tiellä ollen entistä isompi, paremmin varusteltu ja turvallisempi, mutta myös kevyempi. Suurlujuusteräksen käytön



lisääminen on pudottanut auton painoa 11 kilolla, kun taas yhteensä neljä kiloa on nipistetty muun muassa kojelaudasta, jousituksesta ja monista muista osista eri puolilla autoa.

Uuden Mazda3:n hinnat alkavat Suomessa 18 990 eurosta (Classic, 5HB). Sedan mallit maksavat noin 700 euroa hatchback malleja enemmän.

Uuden Mazda3:n myynti alkaa kesäkuun alussa bensiinimoottori malleilla (sedan ja hatchback).

###

Lisätietoja:

Markkinointijohtaja Edvard Duncker, puh. 040 7050 007, edvard.duncker@inchcape.fi

Tuotepäällikkö Juhani Eräntö, puh. 0400 412 302, juhani.eranto@inchcape.fi

Tiedottaja Petri Gesterberg, puh. 040 560 1459, petri.gesterberg@inchcape.fi

Voit ladata kuvia ja kansainvälisiä lehdistömateriaaleja rekisteröitymällä Mazdan lehdistösivuille osoitteessa www.mazda-press.com