

Direttore

* Fabrizio Romano
fabrizio.romano@motorage.it

Art director

* Annamaria Romano
anna.romano@motorage.it

Staff

* Diana Calarco
* Gianmarco Barzan
* Paolo Pauletta
* Simone Stolfi
* Giovanni Valenti

redazione@motorage.it
press@motorage.it

Direzione tecnica

* Andrea Pasqua
promo@motorage.it
* Giuseppe Marino
staff@motorage.it

Marketing

* Anna Arriva
marketing@motorage.it

PR

* Luca Sorci
* Milena Ballotta
pr@motorage.it

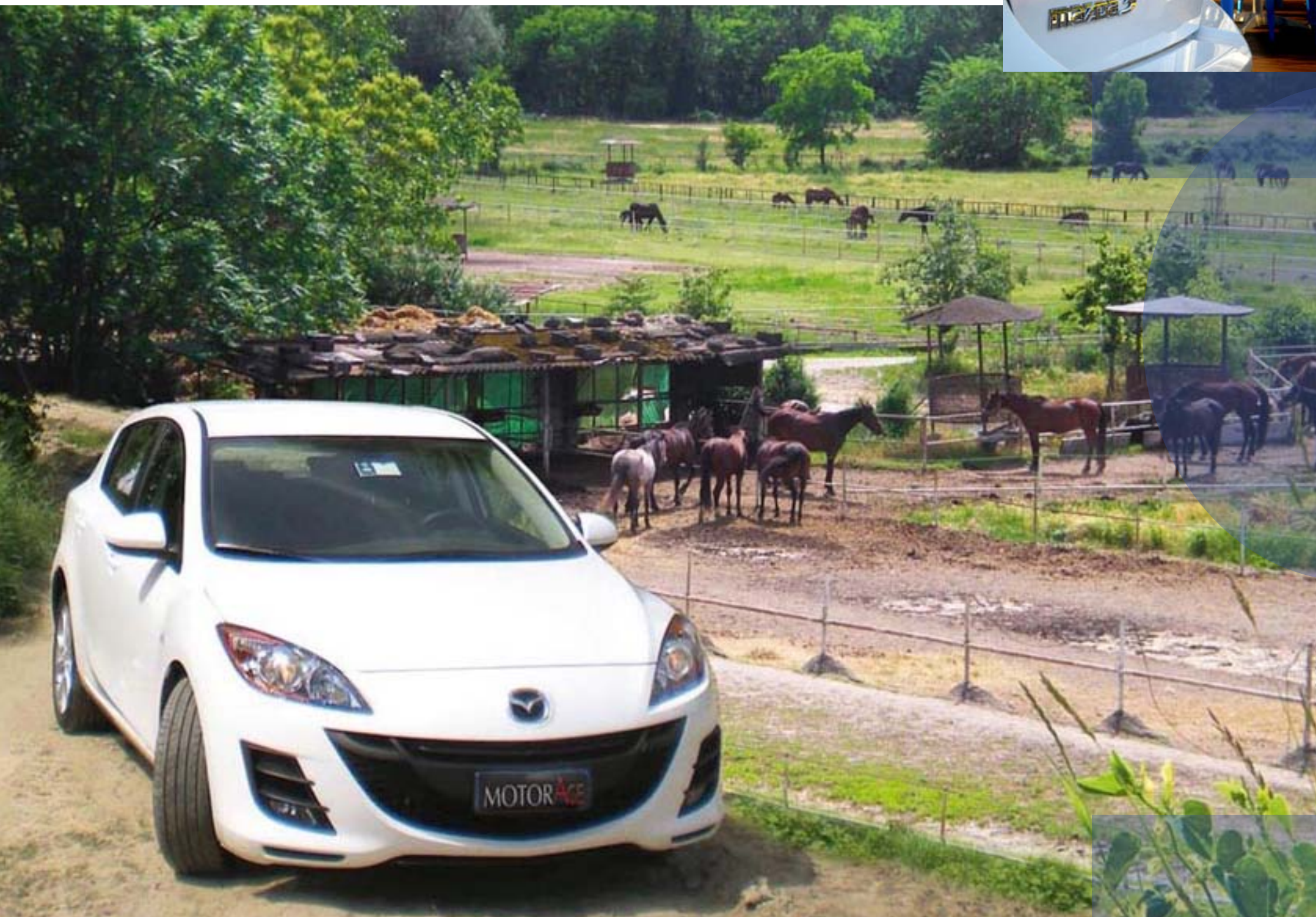
TEST DRIVE

HOME 01. NEWS 02. FLASH 03. ECO 04. MEDIA 05. EVENTI 06. TEST 07.

by MotorAge

Mazda3 2.0 DISI i-stop**PRONTI E VIA
CON STILE**

La versione a benzina che tiene in mano il pallino della tecnologia ambientalista si spegne e riaccende da sola agli stop, con la naturalezza permessa dal suo congegno e dall'iniezione diretta. Come abitudine, stile ad alto tasso di riconoscibilità



Realizzati il restyling e la relativa cura dimagrante, la terza serie di Mazda3 ha avuto il compito di evolvere la “strategia Sostenibile” del marchio che si firma ‘Zoom-Zoom. Il 2 litri a benzina più potente della gamma diventa anche protagonista “Eco”.

TEMPI RECORD - La cura dell'iniezione diretta per rendere le Mazda sempre più sobrie nei consumi, si associa qui all'innovativo sistema i-stop, una variante raffinata degli Start&Stop comuni, e che spegne e accende soltanto il più recente motore duemila della Mazda3 2.0 a iniezione diretta.

Ciò che vale come plus del suo i-stop è la reattività di riaccensione: 0,35 secondi. Sfruttando l'iniezione diretta, il modulo di controllo spegne i pistoni in posizione ideale. Il processo di riavvio inietta carburante nel pistone in fase di combustione già in posizione, e chiede solo un minimo aiuto al motorino di avviamento (che è alimentato da una batteria separata) per muovere l'albero motore. Un istante e il motore riparte, con buon merito anche del sensore che interpreta tutto all'unisono. Ma poi ci torniamo.

TAGLI MANDORLATI – Intanto un esame di fondo. Basta lo sguardo alle lamiere sfaccettate per riconoscere lo stile di famiglia. Riprende dal predecessore l'andamento delle vetrate con il deflettore dietro la porta posteriore dall'andamento in contrasto con gli uso comuni; tocco di stile che serve anche a giocare con gli effetti della volumetria del bagagliaio. La fanaleria affilata basterebbe ad affermare le origini giapponesi, ma per il nuovo corso stilistico, in Casa Mazda vogliono linee ben tese, cintura alta e profili che invocano presenza scenica, a costo di eccedere in qualche dettaglio, come lo sbalzo posteriore tra portellone e paraurti.

In 4,46 metri la nuova 3 ha un piglio quasi da SportWagon e aerodinamica dal Cx 0,30. Può suscitare impressioni contrastanti, ma non lascia indifferenti. Per i più attenti vale annotare la fine giunzione tra le lamiere, indice di cura costruttiva.

PULSANTIERA – Il 2 litri si unisce solo all'allestimento Advanced, che prevede la Smart key di serie. Non cer-

Design personale, con sfaccettature tagli e nervature secondo la nuova generazione di Mazda.

cate serrature, anche perché non esiste chiave. Il transponder della Smart-key serve a farvi riconoscere dalla Mazda3, e i sensori sulle porte e il bagagliaio vogliono solo essere sfiorati. Allontanandosi con l'oggettino smart in tasca, verrà accettata la chiusura e il blocco di ogni funzionalità del veicolo.

Per partire, altro tocco sul pulsante dedicato. Un fiato, quasi un sibilo denota il risveglio del motore 2 litri DISI.

TECHNO RAZIONALE - Ha in serbo 151 cavalli a 6200 giri e 191 Nm di coppia a 4500 giri, da gestire col cambio manuale a sei marce. L'impostazione di tale team evita iniziali picchi di grinta; è orientato verso una sobria morbida elasticità, che permette di "scordare" parecchi cambi marcia con grande "aplomb" e senza lamentele. Di fatto, tra medi e alti regimi la potenza sveglia le prestazioni, che oltre a un potenziale velocistico che supera i 200 orari, rivela anche buon sprint (0-100 km/h in circa 10" e mezzo) e soprattutto ripresa, a parte la sesta da crociera. Le esperienze autostradali ci dicono quanto possa farsi apprezzare un congegno come il segnale di arresto di emergenza (ESS), che allerta i veicoli dietro facendo lampeggiare rapidamente le luci di emergenza quando serve frenare improvvisamente. Lo sforzo di Mazda rivolto al risparmio di benzina le ha permesso di omologare 6,8 litri di consumo ogni 100km nel ciclo combinato. Nel test non abbiamo ottenuto tanto, ma nel com-

La scritta i-stop compare sugli strumenti quando il sistema entra in azione. Basta sfiorare la frizione per il riavvio automatico del motore. Alcuni parametri di sicurezza per salvaguardare il fabbisogno di energia possono anticipare l'accensione.

Un po' piccolo il display in forza sia al navigatore sia alle info di bordo. La posizione "altezza occhi" riesce però a fargli svolgere bene il suo lavoro.



PREZZI MAZDA Mazda3 2.0 benzina

Mazda3 2.0 6m i-stop Advanced € 21.820
Mazda3 2.0 autom. Advanced € 22.820



Con la Smart key in tasca, Mazda3 ci riconosce in un raggio di pochi metri. Si notano i mini attuatori sulle maniglie delle porte anteriori. E per avviare e fermare il motore, si usa il pulsante a destra del volante.

plesso, tra autostrade, statali e tanto traffico urbano abbiamo ottenuto una media di 8,3 litri/100 km, che davvero non è niente male per la classe. Quello urbano, con fermi e ripartenze, è il terreno per l'i-stop, a cui è dovuto un risparmio medio del 14%. (vedi scheda tecnica). Il sistema i-stop per attivarsi ha però bisogno che il motore sia entrato in temperatura, come segnalato sulla strumentazione. Quindi non sarà magari il primo semaforo a portarlo all'azione. Fermate le ruote e con cambio in folle, Mazda3 si spegne, e poi basta sfiorare la frizione per il riavvio automatico istantaneo, con un breve ovattato brusio e ridicolo uso di energia. L'i-stop ha comunque dei suoi tempi operativi stabiliti a salvaguardia della funzionalità. A esempio, se fuori fa caldo e si sfrutta al massimo il climatizzatore, il sistema riavvia il motore in anticipo (per assecondare la richiesta di energia del compressore), riducendo quindi i suoi vantaggi.

QUALITY COMFORT – Nel contesto della sua categoria la Mazda3 si può mettere ai piani alti per sensazione di qualità, dei materiali, allestimento e comodità del viaggiare. Vibrazioni nulle, scioltezza, leva del cambio rialzata e corta ed ergonomia per riunire i comandi. Qualche critica, per esempio allo schermo del navigatore su piano 2D di 4,1", piccolo, anche se poi il difetto è compensato dalla buona indicazione grafica e all'altezza livello occhi. Quanto ai sensori di manovra, sarebbe meglio avere anche indicazioni visive oltre che so-



A FAVORE PRINCIPALI

- Il sistema i-stop evoluto. Spegne il motore senza sussulti e lo riavvia a velocità sopra gli standard
- Contenimento dei consumi ed emissioni per la classe, specie in ambito urbano
- Design fuori dalle banalità. Si fa riconoscere
- Qualità costruttiva agli alti livelli della categoria ed equipaggiamenti come la Smart key

DEBOLEZZE

- Sterzo e avantreno dimenticano la disciplina nelle correzioni d'emergenza o sollecitati dalla sportività
- Dettagli di dotazioni: lcd navigazione mignon, avvisi ostacoli solo sonori
- i-stop deve attendere motore in temperatura e alcuni diktat gli fanno riavviare il motore in anticipo, riducendone le utilità

Scheda Tecnica

Nuova Mazda3 2.0 i-stop



MOTORE

4 cilindri – benzina, DOHC, 16v
Cilindrata (cc) 1999
Alesaggio/corsa (mm) 87,5/83,1
Rapporto di compressione 11,2:1
Potenza massima kW/CV/a giri min. 111/151 a 6.200
Coppia massima (Nm a giri/min.) 191 a 4500
Alimentazione Iniezione elettronica diretta e controllo i-stop
Depurazione gas di scarico EU 5

PRESTAZIONI RILEVATE

Velocità max (km/h) 206
Accelerazione 0 - 100 km/h (sec) 10.5
Accelerazione 0 - 400 m (sec) 18.5
Accelerazione 0 - 1000 m (sec) 32.0
Ripresa 40 - 100 km/h (sec) 10,7
Consumi (dichiarati 9,3/5,4/6,8)
Ciclo urbano (l/100 km) 10,2
Ciclo extraurbano (l/100 km) 7,0
Ciclo combinato (l/100 km) 8.3
A 130 km/h (l/100 km) 7,3
Emissioni CO2 (medio g/km) dichiarate 159

TRASMISSIONE

Trazione Anteriore, ESP
Cambio manuale a 6 rapporti
Freni anteriore/posteriore Dischi autoventilati (Ø 300 mm) / Dischi (Ø 280 mm)

RUOTE

Cerchi 7Jx17" - Pneumatici 205 / 50 R17

SOSPENSIONI

Anteriori indipendenti schema McPherson, barra stabilizzatrice
Posteriori Multilink, barra antirollio

STERZO

con servo elettroidraulico
Diametro sterzata (metri) 10,9

PESI

In ordine di marcia (kg) 1345
Massa rimorchiabile max (kg) 1000

CARROZZERIA

5 porte, 5 posti
Lunghezza/larghezza/altezza (mm)
4460/1755/1470
Passo (mm) 2640
Carreggiata ant./post. (mm) 1535/1530

DIMENSIONI INTERNE

Larghezza per gomiti anteriore (mm) 1395
Larghezza per gomiti posteriore (mm) 1371
Altezza max seduta ant./post. (mm) 987/964
Spazio post. per le gambe (mm) 919
Volume vano bagagli (litri) 340
Volume vano bagagli con sedile ribaltato (litri) 1360
Vano bagagli lunghezza piano (mm) 1027 - 1580
Vano bagagli altezza (mm) (808 al tetto)
Vano bagagli larghezza max (mm) 1167
Capacità serbatoio carburante (litri) 55

CAPACITÀ SERBATOIO CARBURANTE
(litri) 55



nore, mentre le informazioni del computer di bordo potrebbero sfruttare maggiormente il cockpit davanti al guidatore e non solo avvicinarsi al posto del navigatore.

La plancia disegna un arco che racchiude i due strumenti tondi e le indicazioni secondarie, degradando nella consolle centrale con stile elegante e non banale (almeno fin dove arriva l'occhio), e assemblato con materiali piacevoli al tatto.

Gran parte delle selezioni primarie si effettuano dal volante. Il poggiaabbraccio centrale copre un box capiente, in cui si celano la presa di alimentazione e la connessione aux.

Accoglienza comunque molto confortevole, anche dietro. Bagaglio voluminoso.

DISCIPLINA – Le sospensioni con schema McPherson davanti e multilink al posteriore hanno un'impostazione rigida, e per questo sorprende il livello di comfort. Piace la direzionalità, anche con una guida allegra, che se diventa ricerca sportiva lascia spazio al sovrasterzo; il volante si indurisce ma insistendo tiene il passo prima di richiedere l'intervento dell'elettronica. Le ruote 17 pollici montano pneumatici ribassati, evidentemente con caratteristiche a cui Toyo è riuscita a dare potenzialità oltre alle nostre aspettative.

Nanotecnologia per i-stop

La nuova Mazda3 DISI benzina con i-stop, è anche dotata di un nuovo catalizzatore che fa uso di nanotecnologia singola per incorporare i metalli preziosi catalitici direttamente nella matrice di supporto del catalizzatore, il che offre enormi vantaggi rispetto ai normali convertitori catalitici: elimina la degradazione termica provocata dall'aggregazione dei metalli preziosi e migliora le prestazioni a lungo termine del trattamento delle emissioni. Nella sua fabbricazione, il Catalizzatore a Nanotecnologia Singola ha limitato notevolmente l'uso di metalli preziosi, consentendo di preservare tali insostituibili risorse.

Garanzia e Manutenzione

- Vettura 3 anni o 100mila chilometri,
- Verniciatura: 3 anni
- Corrosione 12 anni
- Tagliandi e cambio olio: ogni 20 mila km / 1 anno
- Estensione opzionale a pagamento
- N. Verde 800 062932 – www.mazda.it



DOTAZIONI E VALUTAZIONI

- La batteria di dotazioni è ben fornita anche di gadget della nuova era, pur con qualche assenza o opzionale.
- Di serie già di base, ovvero per le versioni Active con motori 1.6, si trovano ABS con TCS, EBD e EBA, Airbag frontali, laterali e a Poggiatesta anteriori attivi.
- Ci sono pure ESS System (accensione automatica indicatori di direzione nelle frenate di emergenza), Retrovisori sbrinabili, regolabili e ripiegabili elettricamente, Fendinebbia, Sensori luce/pioggia, Retrovisore interno fotocromatico, Alzacristalli elettrici ant/post, Chiusura centralizzata con chiusura automatica finestrini, Climatizzatore automatico bi-zona, Multi Information Display), Audio CD/MP3 6 altoparlanti e AUX (ma niente usb), quindi il Volante multifunzione rivestito in pelle.
- Per l'allestimento Advanced (il solo dedicato alla versione del test, oltre che ai motori bz. e 1.6 ds) si adotta Navigatore satellitare, Sensori di parcheggio post., Bluetooth, Cruise Control e Smart key + pulsante avviamento spegnimento motore (non per 1.6 diesel 109 CV). Inoltre i cerchi in lega salgono alla misura di 17".
- Anche se non riguarda gli equipaggiamenti della versione provata, per informazione si sappia che alla versione Sport (2.2 diesel 185 CV) sono rivolti la Strumentazione "Blackout Dial", Welcome Mode Illumination, Interni tessuto Sport, Fari posteriori Led type e Paraurti e spoiler sportivi.
- Sull'Advanced del nostro Test sono integrabili in opzione proprio il Safety Pack (Fanali anteriori bixenon adattivi, Rear Vehicle Monitoring System, Sensori pressione gomme) a € 1.200, il Bose Surround Sound System (solo in combinazione con Safety Pack a € 750).
- La Vernice metallizzata costa 400 euro.
- Nel complesso, resta una buona copettività dei prezzi in rapporto a contenuti, qualità e tecnologie.



Assemblaggi curati e materiali piacevoli favoriscono la sensazione di una qualità dagli standard elevati per la categoria. Almeno fin dove arriva lo sguardo. In altre parti nascoste, come il vano-box sotto il poggiaabbraccio, ci sono meno attenzioni.