



Personne-ressource : Sandra Lemaitre, Directrice nationale, Relations publiques
(905) 787-7167; slemaitr@mazda.ca

La toute nouvelle berline Mazda6 2014 et le tout nouveau moteur diesel propre SKYACTIV-D font leurs débuts nord-américains à Los Angeles

- La berline intermédiaire redessinée est le premier véhicule Mazda à bénéficier d'un moteur diesel en Amérique du Nord -

LOS ANGELES (29 novembre 2012) – L'attente est terminée : le moteur diesel propre SKYACTIV-D de 2,2 litres de Mazda est arrivé, accompagné de la toute nouvelle Mazda6 2014, la toute dernière – et la plus belle – perle à émerger de la gamme de modèles d'inspiration KODO de Mazda. Faisant ses débuts nord-américains aujourd'hui au salon de l'auto du Grand Los Angeles, la berline intermédiaire tant attendue sera en vente dès janvier 2013, et sera premièrement équipée du moteur à essence SKYACTIV-G de 2,5 litres. La version équipée du moteur SKYACTIV-D emboîtera le pas dans la seconde moitié de l'année. Ce sera la première fois qu'un fabricant japonais offre un moteur diesel sur une voiture de tourisme au Canada. La Mazda6 2014 sera aussi le premier véhicule de production à être équipé du système i-ELOOP, le premier système de freinage à récupération d'énergie au monde à utiliser un condensateur, une exclusivité de Mazda.

« Nous en avons suffisamment parlé et nous sommes maintenant extrêmement ravis de présenter officiellement notre dernier produit de prochaine génération à l'Amérique du Nord, la Mazda6 2014, a déclaré M. Kory Koreeda, président de Mazda Canada. La Mazda6 est une vitrine sur nos dernières réussites en matière d'ingénierie sous notre bannière de technologies SKYACTIV, avec notamment le moteur diesel propre SKYACTIV-D, le système i-ELOOP et notre nouvelle gamme de technologies de sécurité i-ACTIVSENSE. Et ce n'est qu'un début. »

Fortement influencée par la voiture concept TAKERI, la Mazda6 est irréprochable au point de vue de son style, de son caractère sécuritaire et de sa fougue – qualités souvent absentes des berlines intermédiaires. Le langage de design KODO « Âme du mouvement » dicte et détermine toutes les facettes des belles feuilles de métal enveloppant le véhicule; depuis son séduisant capot allongé et son habitacle poussé vers l'avant jusqu'à l'acier ciselé formant son cadre, la Mazda6 évoque puissance et élégance avant même que l'on appuie sur la pédale d'accélérateur.

La nouvelle Mazda6 2014 est offerte avec un choix de boîtes de vitesses SKYACTIV : la boîte automatique 6 vitesses SKYACTIV-Drive ou la boîte manuelle 6 vitesses SKYACTIV-MT. Sous le vaste capot se trouve soit le moteur à essence SKYACTIV-G de 2,5 litres à taux de compression élevé de 13:1, soit le nouveau moteur diesel propre SKYACTIV-D de 2,2 litres qui affiche un taux de compression étonnamment bas de 14:1. Les estimations de puissance et de couple pour le moteur SKYACTIV-G de 2,5 litres sont de 184 chevaux à 5 700 tours/minute et de 185 livres-pied à 3 250 tours/minute respectivement. Les estimations de performance pour le moteur diesel propre SKYACTIV-D ne sont pas encore disponibles.

Conçu pour offrir un couple élevé ainsi qu'une combustion plus propre, le moteur SKYACTIV-D de 2,2 litres est de 10 % plus léger que le moteur diesel MZR de 2,2 litres actuel, en vente sur les marchés mondiaux. D'autres améliorations comprennent une réduction du frottement interne du moteur de l'ordre de 20 % et une amélioration de la consommation de carburant pouvant aller jusqu'à 20 %. Cela est rendu possible au moyen d'un nouveau turbocompresseur à deux étapes qui livre une réponse douce et constante à tous les régimes du moteur (jusqu'à 5 200 tours/minute). De plus, le taux de compression étant extrêmement bas, le moteur diesel SKYACTIV-D obtient une combustion plus propre, rejette moins d'oxydes d'azote et ne produit presque aucune suie; par conséquent, il ne requiert pas de post-traitements supplémentaires des NO_x, ce qui est typique des moteurs diesel traditionnels.

La fiche technique complète de tous les modèles Mazda6 2014 sera disponible un peu avant la date de mise en vente.

Les caractéristiques de série, les groupes offerts en option et le prix seront aussi communiqués à une date ultérieure, mais les clients peuvent s'attendre à bénéficier de l'actuelle panoplie de commodités de conception technique et inspirées des compétitions de Mazda. Des commodités telles que de grosses roues en alliage au style audacieux, des phares à DEL expressifs, des sièges enveloppants rembourrés et des matériaux intérieurs de haute qualité, en plus d'équipements technologiques haut de gamme tels que le système de navigation TomTom au tableau de bord avec chaîne audio Bose haut de gamme, la connectivité Bluetooth pour fonctions audio et de téléphone, et la commande vocale du menu audio, pour n'en nommer que quelques-uns.

Le système intelligent d'aide au freinage en ville (SCBS), un tout nouvel élément de sécurité, sera aussi offert. Il a été conçu pour aider le conducteur à prévenir les collisions frontales lorsque le véhicule roule à des vitesses inférieures à 30 kilomètres par heure. Lorsque le capteur laser intégré détecte un objet encombrant, il réduit la course du disque de frein pour accélérer le freinage, si le système estime qu'il y a un risque de collision. Si le conducteur ne fait aucune manœuvre pour éviter l'objet, le SCBS activera la fonction de freinage automatique.

Un autre tout nouveau système conçu par Mazda, le système de freinage à récupération d'énergie i-ELOOP fait sa première apparition sur un véhicule de production, soit la Mazda6 2014, après avoir été présenté mondialement sur le véhicule concept TAKERI. Faisant partie du nombre croissant de technologies éconergétiques, les systèmes de freinage à récupération d'énergie emploient un moteur électrique ou un alternateur afin de générer de l'électricité lorsque le véhicule décélère, ce qui permet de récupérer une partie de l'énergie cinétique du véhicule pour alimenter certains composants électriques, tels que le climatiseur et des éléments de la chaîne audio. De tels systèmes sur des véhicules hybrides exigent habituellement un moteur électrique encombrant et une lourde batterie dédiée. En tant que premier système de freinage à récupération d'énergie au monde utilisant un condensateur pour fournir de l'électricité à tous les systèmes électriques du véhicule, le système i-ELOOP, dont le nom est dérivé de « Intelligent Energy Loop » (boucle énergétique intelligente), ne nécessite pas de moteur électrique ni de batterie dédiés. Cela permet d'obtenir un système plus efficace, compact et plus léger que les systèmes traditionnels. De plus, les condensateurs se rechargent et se déchargent rapidement, et résistent mieux à la détérioration malgré l'utilisation prolongée.

Mazda Canada Inc. supervise les ventes et le marketing ainsi que le service à la clientèle et le soutien aux pièces des véhicules Mazda au Canada. Ayant son siège social à Richmond Hill en Ontario, Mazda Canada possède un réseau de 165 concessionnaires dans tout le pays. Pour de plus amples renseignements, visitez le site Web des médias de Mazda Canada à l'adresse www.media.mazda.ca.

###