

7. 2. 2005

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

## Mazda 6 MPS: ještě výkonnější než RX-8

Se svými 260 koňmi je Mazda 6 MPS nejvýkonnějším modelem značky. Auto je poháněno přeplňovaným čtyřválcem 2.3 l, má pohon všech kol a vzhled doplňují osmnáctipalcová kola.

### Turbo a čtyři válce

Pod kapotou nové nejvýkonnější verze Mazdy 6 se nachází přeplňovaný čtyřválec 2.3 DISI s výkonem 191 kW (260 k) při 5 500 ot. a 380 Nm při 3 000 ot. Motor má přímé vstřikování paliva, které zvyšuje točivý moment v nízkých otáčkách až o deset procent a navíc snižuje tzv. turboefekt. Použito je standardní výfukové turbodmychadlo, nikoliv kompresor. S motorem pojí kola šestistupňová převodovka se dvěma stálými převody. Na stovku zrychlí MPS za 6,6 s, nejvyšší rychlost činí 240 km/h.

Novinkou je pohon všech kol, kdy se za standardních podmínek přenáší 100 procent výkonu na přední nápravu, a v případě potřeby (rozjezd, snížená adheze) se pak rozdělí na obě nápravy v poměru 50:50. Tisková zpráva dodává: „Řídící jednotka pohonu všech kol sleduje jízdní podmínky a podmínky na silnici, takže řidič může odpočívat a užívat si potěšení z jízdy. Systém vybírá jeden ze tří různých režimů pro rozdělení točivého momentu dopředu a dozadu: normální, sportovní a sněhový (pro kluzké povrchy). Systém odběru výkonu (PTO), který agresivně rozděljuje točivý moment na zadní nápravu, je vybaven svojí vlastní vodou chlazenou chladicí soustavou.“

### Sportovní doplňky

Vzhled Mazdy 6 MPS je doplněn 18" litými koly 215/45 R18 a několika drobnými úpravami exteriéru, např. zadním difuzorem s kompaktním spoilerem a dvojitou koncovkou výfuku. Speciálně pro MPS byla „namíchána“ stříbrná metalíza, seznam barev pak doplňuje sněhově bílá s perletí, metalická titanium šedá II, klasická červená, jasná ebenová a černá. Lehce byl také upraven interiér, dostal např. nové číselníky, jinou hlavici řadicí páky či poloskořepinová přední sedadla. Verze MPS bude nabízena pouze jako sedan, který má navíc vylepšenou torzní tuhost. Podvozek dostal silnější stabilizátory a tužší tlumiče, větší jsou také brzdy. V základu nebude chybět stabilizace podvozku.

### Technické parametry

- Mazda 6 MPS
- Rozměry: 4 740 x 1 780 x 1 445 mm
- Rozvor náprav: 2 675 mm
- Rozchod kol (přední/zadní): 1 540 mm
- Míst k sezení: 5 osob
- Motor: MZR 2.3 DISI Turbo, 191 kW/260 k/5 500 ot/min., maximální točivý moment 380 Nm/3 000 ot/min
- Převodovka: šestistupňová mechanická
- Hnací ústrojí: aktivní rozdělení točivého momentu, pohon všech kol
- Zavěšení přední/zadní: se dvěma příčnými rameny/víceprvkové
- Brzdy přední/zadní: kotoučové
- Pneumatiky: přední a zadní 215/45R 18 93Y

- Kola přední a zadní: litá 18x7J

## Fotogalerie



Mazda představila světu koncept vozu Mazda6 MPS na pařížském autosalónu v roce 2002 jako koncept propracovaného vysoce výkonného sedanu, který sliboval tu nejlepší zkušenost se sedanem v duchu filosofie Zoom- Zoom, a to jak díky potěšení z jízdy, tak díky smyslu pro design. Pracovníci firmy Mazda věnovali poslední dva roky dalšímu vylepšování jeho designu a důležitým technologiím, které byly nezbytné pro naplnění slibu.

Na letošním autosalonu v Paříži Mazda oficiálně představí model pro sériovou výrobu a potvrdí své plány začít vozidla vyrábět počátkem roku 2005. Celosvětové uvedení nejvýkonnějšího, nejlépe ovladatelného sedanu, jaký kdy Mazda vytvořila, přinese stejnou úroveň dokonalé výkonnosti Mazdy6 na všechny hlavní trhy světa, i když se název výrobku může v různých regionech lišit. Nový model bude v Paříži prezentován jako Mazda6 MPS (= Mazda Performance Serie), podle plánu by se pod tímto názvem (Mazda6 MPS) měl prodávat na trzích v Evropě, Austrálii a na novém Zélandu, zatímco v severní Americe se použije název Mazdaspeed6 a v Japonsku Mazdaspeed Atenza.

Mazda6, z které Mazda6 MPS vychází, byla uvedena na trh v roce 2002 jako první vozidlo z nové generace vzrušujících vozidel značky Mazda a jako auto, které ztělesňuje příslib v duchu filosofie Zoom-Zoom, příslib stylové, pronikavé a temperamentní dynamické výkonnosti. Od té doby posbírala Mazda6 po celém světě více než 80 automobilových cen a užívá si obrovského úspěchu na silnici, na trhu i u uživatelů. A teď přišel čas, aby dokonalá Mazda6 napsala další kapitolu příběhu o úspěchu Mazdy6 jako ztělesnění propracovaného, vysoce výkonného tématu a dokonalého sedanu v duchu filosofie Zoom-Zoom.

Nejvýkonnější, nejlépe ovladatelný sedan Mazda — dokonalý sedan v souladu s filosofií Zoom-Zoom Vlastní novátorské technologie Mazdy, včetně nově vyvinutého přeplňovaného 2,3-litrového motoru s přímým vstřikování s odhadovaným maximálním výkonem 191 kW/260 k (dle parametrů EU) a zcela nového systému pohonu všech kol s aktivním rozdělením točivého momentu způsobují, že se Mazda6 MPS stává nejvýkonnějším sedanem společnosti a posunují prvek DNA značky Mazda, prvek temperamentní a dynamické výkonnosti, na ještě vyšší úroveň. Stejně tak je důležité, že Mazda6 MPS dosahuje vynikající rovnováhy mezi vysokou výkonností a denními potřebami jako je pohodlí, hospodárnost provozu a celková hodnota.

Programový manažer Seiichi Ohmoto vysvětluje, “Při vývoji jsme vycházeli z nadšeně přijaté dynamické výkonnosti modelu Mazda6 a rozhodli jsme se optimalizovat všechny aspekty ovládání, stability, akcelerace i brzdové výkonnosti. Naší myšlenkou bylo dosáhnout zcela nové

úrovně rovnováhy mezi vynikající výkonností a potěšením z jízdy a tím nabídnout filosofii Mazdy Zoom-Zoom v její nejdokonalejší formě. Stačí, když se jednou podíváte na novou Mazdu6 MPS,

sednete si za volant a sešlápnete pedál akceleratoru, a okamžitě pochopíte, jaký duch se skrývá za výrobní koncepcí propracovanosti a vysokého výkonu.”

Úkolem designu bylo plně dosáhnout dokonalého ztělesnění propracovaného, vysoce výkonného motivu pro Mazdu6 MPS, a přitom vylepšit vzhled a pocit kvality, takový pocit, jaký se hodí pro dokonalý sedan v duchu filosofie Zoom-Zoom a luxusní model z řady vozů Mazda6.

Výsledný design je dynamický a propracovaný, propůjčuje automobilu dojem vynikající vysoké výkonnosti a vystavuje na obdiv hrdost na detaily jemně zapletené do genů tohoto vysoce výkonného vozu.

## **Design exteriéru**

Příjemné obrysy Mazdy6 jsou na Mazdě MPS dále zvýrazněny, aby byl vytvořen vzhled, který na první pohled vyjadřuje zřejmé potěšení z dynamické výkonnosti vozidla a solidní stability. Současně však design odstraňuje místa, kde je demonstrace vysoké výkonnosti příliš přehnaná, místo toho dává přednost propracovanému vzhledu, který dobře rezonuje s těmi, kdo oceňují zralou vytríbenost.

Mezi nejdůležitější rysy exteriéru patří:

- Hladká, a přesto silná vylisovaná linie, která se vine od horní mřížky podél kapoty s prodlouženou hloubkou a která zvýrazňuje délku přední části a naznačuje vysokou výkonnost, kterou poskytuje pod ní se skrývající přeplňovaný motor a mezichladič.
- Aerodynamický tvar předního nárazníku a spodní části masky, který vypovídá o vysoké výkonnosti vozu a ještě zesiluje jeho image stroje doslova se „mazlíciho“ s vozovkou.
- Pětiúhelníková horní mřížka, která také slouží k nasávání vzduchu pro mezichladič motoru.
- Silné, propracované proporce odvozené z rozevlátých bočních lemů a na zakázku vyrobených 18-palcových litých kol osazených pneumatikami 215/45R18.
- Aerodynamický zadní nárazník se zabudovaným difuzérem pro integrovanou dvojitou výfukovou trubku, a vysoce účinný, a přesto kompaktní, zadní spoiler.

Celkovým efektem designu exteriéru vozidla je vysoce integrovaný a propracovaný vzhled s unikátní čerstvou identitou, který zanechává sebejistý a nezapomenutelný dojem.

## **Nová barva karoserie**

Stříbrná barva s mokrým efektem je nová barva namíchaná speciálně pro Mazdu6 MPS. Povrch barvy má téměř zamlžený lesk, který má odrazet svěží a bohatý pocit z japonské přírody. Tato barva se liší od jednoduché metalické stříbrné používané na vozidlech řady Mazda6 tím, že vyjadřuje mystické prostředí elegantní jednoduchosti nalézající se v japonských inkoustových kresbách, které často obsahují scény ponořené do mlhy, nebo i v krajině, jako jsou místa podél pobřeží japonského kontinentálního moře. Tak jako čtyři roční období přinášejí unikátní změny barev, i karoserie Mazdy6 se stříbrnou metalickou barvou s jakoby mokrým efektem vyzařuje jemné nuance barev, když se na ni díváte z různých úhlů nebo v různých prostředích.

Na vybraných trzích po celém světě budou také nabízeny barvy sněhově bílá s perletí (snowflake white pearl), metalická titanium šedá II (titanium grey II metallic), klasická červená (velocity red mica), jasná ebenová (radiant ebony mica) a černá (black mica).

## **Design interiéru**

Design interiéru začal u prostoru pro cestující, ve kterém mohou pohodlně sedět čtyři dospělé osoby.

Jeho cílem bylo vytvořit v Mazdě6 MPS takové prostředí, které by ještě lépe napomáhalo komunikaci mezi řidičem a spolucestujícími a vyvolávalo pocit větší kvality.

Mezi nejdůležitější rysy interiéru patří:

- Přístrojová deska byla navržena tak, aby vypadala sportovně, ale ne přehnaně; byla navržena tak, aby mohla v prostoru pro cestující působit tichým, uklidňujícím dojmem.
- Materiály zvolené pro čalounění a ozdobné prvky, které obohacují interiér o přepychovou, téměř organickou konečnou úpravu, aby bylo dosaženo přitažlivého, kvalitního vzhledu.
- Různé detaily, které se hodí do vysoce výkonného sedanu — rychloměr s rychlostí až 280 km/h, na zakázku vyrobená hlavice řadící páky šestistupňové mechanické převodovky navržený na základě opakovaných silničních zkoušek a poloskořepinová přední sedadla, která podstatně zlepšují boční oporu.

Jemná rovnováha — vynikající výkonnost a dokonalé potěšení z jízdy

Základním motivem při vývoji Mazdy6 MPS bylo realizovat dokonalý sedan v duchu filosofie Zoom-Zoom, a to nalezením ideální rovnováhy mezi vysokou výkonností a potěšením z jízdy. A právě tato snaha stála za použitím nově vyvinutého přeplňovaného motoru 2,3-litru s přímým vstřikováním a vynikající akcelerací, a přesto snadnou ovladatelností v celém rozsahu výkonu, a také zcela nového systému pohonu všech kol s aktivním rozdělením točivého momentu. Dále byla zvláštní pozornost věnována optimalizaci tuhosti montážních celků karoserie, technických parametrů zavěšení a brzdného výkonu tak, aby vyhověly vysokému výkonu vozidla. Úsilí v tomto směru i mnohých jiných směrech vyústilo v sedan s nejvyšší výkonností, jaký kdy Mazda vyvinula a postavila.

## **Nový motor MZR 2.3 DISI s turbodmychadlem**

Přeplňovaný motor 2,3 l s přímým vstřikováním byl nově vyvinut, aby poskytoval bezkonkurenčně vysoký výkon, spoustu točivého momentu i v pásmu nízkých až středních otáček s lineární momentovou charakteristikou pro propracovanou jízdu, a byl také přátelštější k životnímu prostředí díky vylepšené spotřebě paliva a sníženým emisím výfukových plynů.

Zavedení systému přímého vstřikování do turbomotoru ještě zesiluje už tak silnou akceleraci, která je charakteristická pro výkon s použitím turbodmychadla, poskytuje dostatečný krouticí moment v rozsahu nízkých a středních otáček tak, aby bylo dosaženo vynikající odezvy, při současném dosažení nižších emisí výfukových plynů.

Stručně řečeno, tato hnací jednotka nové generace přináší nový rozměr výkonnosti v duchu filosofie Zoom-Zoom, který by Mazda prostě nemohla nabídnout s motorem sice s velkým zdvihovým objemem, ale bez přeplňování.

- Maximální výkon 191 kW (260 k) při 5 500 ot/min. (normy EU)
- Maximální točivý moment 380 Nm (38,7 kg•m) při 3 000 ot/min (normy EU)
- Akcelerace z 0 na 100 km/h: 6,6 sekund (za zkušebních podmínek Mazdy)
- Akcelerace z 80 na 120 km/h: 5,3 sekund (za zkušebních podmínek Mazdy)
- Nejvyšší rychlost 240 km/h
- Splňuje emisní předpisy Euro IV

Kombinace přímého vstřikování a turbodmychadla přenáší výkonnost do pásma, kde jsou konvenční přeplňované motory považovány za slabé, a tím přináší zcela nové hodnoty do využití motorů vybavených turbodmychadlem.

Zvýšený točivý moment při nízkých až středních otáčkách: Efekt vnitřního chlazení, kdy se palivo

vstříknuté přímo do spalovací komory pod tlakem až 11,5 MPa uvnitř komory vypaří, zlepšuje efektivitu přivádění palivové směsi. Tím se točivý moment zvyšuje až o 10 procent při otáčkách kolem 3 000 ot/min, díky čemuž je snadné ovládat točivý moment v nízkém až středním pásmu otáček.

Vynikající reakce motoru: Efekt vnitřního chlazení v rámci spalovací komory zvyšuje objem paliva při počáteční akceleraci, což způsobuje lineární nárůst rychlosti otáčení lopatek kompresoru turbodmychadla. Výsledkem je, že ventilátor turbodmychadla začne významným způsobem plnit brzy po sešlápnutí pedálu akceleračního, již přibližně při 2 500 ot/min.

Jediné turbodmychadlo je schopné pokrýt všechny otáčky: Výše zmiňované přednosti systému přímého vstříkávání umožňují efektivní plnění v rozmezí od nízkých až k vysokým otáčkám pomocí jednoskrňového turbodmychadla, jehož konstrukce je lehká a jednoduchá. Tímto se značně snižuje tepelná kapacita výfukové soustavy, minimalizuje se pokles teploty výfukových plynů, což pomáhá vyhovět přísným emisním předpisům.

Rychlé zahřátí katalyzátoru: Vstříknutí atomizovaného paliva přímo do spalovací komory způsobí, že se kolem zapalovací svíčky vytvoří podivuhodně jemná směs paliva, která pomáhá předcházet zažehnutí v nesprávném okamžiku. To umožňuje, aby byl okamžik zážehu opožděn bez zvýšení rizika nesprávného zažehnutí, čímž se snadněji udržuje teplota výfukových plynů. Vyšší teplota znamená, že se katalyzátor zahřívá rychleji po nastartování motoru pro větší efektivitu, takže je možné splnit přísné emisní předpisy.

Vysoký kompresní poměr napomáhá příznivější spotřebě paliva: Efekt vnitřního chlazení uvnitř spalovací komory zlepšuje antidetonační vlastnosti a zlepšuje spotřebu paliva v motoru, aniž by se při tom ztratil točivý moment při nižších otáčkách, a to i při chodu s vysokým kompresním poměrem. Motor MZR 2.3 DISI Turbo proto může mít, na turbomotor relativně vysoký, kompresní poměr 9,5:1, který přispívá k lepší spotřebě paliva.

Tvary i materiály použité pro jednotlivé součásti jsou optimalizované tak, aby vydržely zvýšené zatížení i teplo zvýšeného výstupního výkonu. Blok válců i hlava bloku válců jsou vyrobeny pomocí nové varianty procesu odlévání s vyšší přesností Mazda, což ještě zvýšilo jejich pevnost. Odolnost proti teplu navíc zlepšují příčné štěrby mezi vložkami bloku a mezi můstky ventilů na hlavě válců. Kliková hřídel a ojnice jsou vyrobeny z oceli, průměry čepů ložisek jsou zvětšené, tvar ojníc je optimalizovaný, jsou použity plně plovoucí písty tak, aby bylo zajištěno, že všechny pohyblivé části jsou silnější, tužší a trvanlivější.

Zvláštní úsilí bylo věnováno vyladění výfuku, aby byl optimalizován výstup krouticího momentu a bylo dosaženo přitažlivého zvuku výfuku, který ještě zvětšuje potěšení z jízdy v duchu filosofie Zoom-Zoom. Tvar a velikost vnitřního průměru výfukového potrubí i vnitřní struktura tlumiče vytvářejí chraptavý, sportovní zvuk při akceleraci z klidu nebo nižších otáček motoru a příjemnou lineární křivku při vyšších otáčkách motoru. Výfuková soustava také používá dvojistou koncovou trubku s připojeným difuzérem, který ještě podtrhuje sportovní vzhled.

Elektronická škrticí klapka a elektronicky řízený systém přepínání poskytují vynikající rovnováhu mezi přesnou, přímočarou akcelerací a živou, agresivní reakcí s relativně vysokým točivým momentem produkovaným motorem s přímým vstříkáváním již při nízkých otáčkách.

## **Šestistupňová mechanická převodovka**

Nově vyvinutá šestistupňová převodovka poskytuje řidiči potěšení z plné kontroly nad vysokým výkonem vozu Mazda6 MPS a také přispívá k tiché jízdě a k příznivé spotřebě paliva. Nový

kompaktní design se třemi hřídeli umožnil zachovat celkovou délku stejnou jako u pětirychlostní mechanické převodovky.

Převodovka používá široký rozsah převodových poměrů, což umožňuje plně využívat vysokého výkonu přepínovaného motoru s přímým vstřikováním. Šestý převodový stupeň slouží také jako rychloběh přispívající k tišší jízdě a příznivější spotřebě paliva.

Převodové poměry:

- první 3,538
- druhý 2,238
- třetí 1,535
- čtvrtý 1,171
- pátý 1,085
- šestý 0,853

Převodový poměr rozvodovky:

- první ~ čtvrtý 3,611
- pátý ~ šestý 3,095

Trojkuželové synchronizační spojky pro první, druhý a třetí převodový stupeň a dvoukuželová synchronizační spojka pro čtvrtý stupeň zajišťují dostatečný prostor pro načasování synchronizace a ustavují rovnováhu mezi krátkým, rychle reagujícím pohybem a příjemným pocitem z manipulace s řadicí pákou. Manipulace s řadicí pákou je charakterizována zlepšeným pocitem tuhosti, současně je však minimalizován odpor při posouvání i jakýkoliv pocit drsnosti způsobený špatným načasováním synchronizace. Výsledkem je přímý pocit ze snadné manipulace s řadicí pákou.

## **Pohon všech kol**

Zcela nový systém pohonu všech kol s aktivním rozdělením točivého momentu Mazda6 MPS je vybavena novým systémem pohonu všech kol Mazda s novým aktivním rozdělením točivého momentu. Nový systém pohonu všech kol, charakterizovaný agresivním přenosem točivého momentu na zadní nápravu na všech typech povrchů na základě jízdních podmínek, dosahuje jemné rovnováhy mezi sportovním ovládáním auta — díky němuž je jízda v něm opravdu zábavou — a stabilními jízdními vlastnostmi na zasněženém nebo mokřem povrchu nebo za jiných obtížných podmínek na silnici. Výkon i točivý moment je přesně a důkladně přenášen na povrch vozovky, aby bylo dosaženo maximální efektivity a výkonnosti.

Pro určení povrchu vozovky a jízdních podmínek používá systém vyhodnocování dat v reálném čase. Konkrétně jsou to údaje o úhlu natočení volantů, o rychlosti stáčení vozidla kolem svislé osy, o laterální odstředivé síle a o stavu motoru. Aktivní torzní spojka namontovaná před zadním diferenciálem je elektronicky ovládaná podle těchto vstupních dat a upravuje rozdělení točivého momentu předních/zadních kol v rozmezí mezi 100:0 a 50:50, aby mělo každé kolo k dispozici optimální jízdni výkon. Výsledkem je silná akcelerace a pozitivní jízdni vlastnosti bez ohledu na neustále se měnící podmínky na silnici, a také schopnost dokonale vyvážit auto v zatáčce při hbitém použití pedálu plynu.

Řídící jednotka pohonu všech kol sleduje jízdni podmínky a podmínky na silnici, takže řidič může odpočívat a užívat si potěšení z jízdy. Systém vybírá jeden ze tří různých režimů pro rozdělení točivého momentu dopředu a dozadu: normální, sportovní a sněhový (pro kluzké povrchy). Systém odběru výkonu (PTO), který agresivně rozděluje točivý moment na zadní nápravu je vybaven svojí

vlastní vodou chlazenou chladicí soustavou.

System používá nový zadní diferenciál s větší výkonností poskytující vyšší úroveň spolehlivosti. Zvýšená torzní tuhost spojovacího hřídele a ložiska zadního diferenciálu zlepšuje přenos točivého momentu na zadní kola a dává jízdě při akceleraci pocit jistoty. V zadním diferenciálu je použit diferenciál se zvýšenou svorností, čímž se optimalizuje přenos krouticího momentu na levé a pravé zadní kolo a dosahuje se solidní trakce a přímočaré kontroly nad vozidlem. Tím je zajištěn pocit stabilní jízdy i při zatáčení.

## **Podstatně zlepšená tuhost karoserie**

Byla vybrána ze své podstaty tuhá čtyřdveřová konstrukce karoserie, také z důvodu použití vysoce výkonného motoru, aby úspěšně ztělesnila koncepci dokonalého sedanu v duchu filosofie Zoom-Zoom, pokud jde o jízdní vlastnosti i základní prvek potěšení z jízdy. Jednotlivé součásti karoserie byly také vylepšeny, aby zajišťovaly optimalizovanou tuhost karoserie. Celkově se dá říci, že torzní tuhost se zlepšila asi o 50 procent, v porovnání s Mazdou6.

Mezi zvláštní kroky podniknuté za účelem zvýšení tuhosti karoserie, patří například:

- Za opěradla zadních sedadel byla přidána úhlopříčná vzpěra se čtyřmi rohovými prvky, která potlačuje diagonální posun a posun uložení zadního tlumiče.
- Příčnický v horní části podlahy, které spojují levou a pravou stranu kabiny podepírají uložení tlumičů pro zavěšení.
- Pevnost uložení zavěšení v zadní části karoserie byla zvýšena, aby byly schopny unést větší tlumicí sílu nových zadních tlumičů.
- Zvětšená velikost výztuh pro vnitřek nárazníkové části se používá pro zpevnění spojů karoserie.
- Profil nosníku krytu mezi čelním sklem a víkem motorového prostoru byl prodloužen na obou koncích a připojen přímo k výztuhám na uložení předních tlumičů.
- Počet spojů mezi nosníky přístrojové desky a karoserií byl zvýšen, aby byl vytvořen silnější, tužší celek.
- Také opěry na karoserii pro obvodový rám, k němuž je upevněno přední zavěšení i motor, byly posíleny.
- Byly přidány podélné vyztužující vzpěry posilující části střechy a části stropu v horní části karoserie, tak bylo dosaženo synergického efektu se systémem diagonálních vzpěr za opěradla zadních sedadel, a bylo dosaženo ještě větší tuhosti.

V kombinaci s kroky podniknutými pro zpevnění spodní části karoserie, vzniká díky výše zmíněným krokům kabina s podstatně větší tuhostí. Celkově se dá říci, že inženýři společnosti Mazda věnovali zvýšenou pozornost lokálnímu vyztužení na úrovni podsestav, což umožnilo vyhnout se dramatickému nárůstu hmotnosti vozidla a současně zvýšit tuhost tam, kde je to nejpotřebnější. K výhodám patří zlepšené vedení a geometrie zadního zavěšení a ostřejší pocit okamžité odezvy na řízení.

## **Jemně vyladěný podvozek**

Nejenže byla jednotlivým součástí karoserie přidána tuhost, ale i zavěšení a brzdy byly vyladěny tak, aby byla optimalizována jejich výkonnost a aby unesly vysoký výkon Mazdy6 MPS. Takovým způsobem bylo dosaženo mimořádně stabilních jízdních vlastností se stále přesnou, přímočarou odezvou a jedinečného pocitu z jízdy, ať už je cesta dlážděná, nerovná nebo kluzká. Brzdy vykazují vynikající brzdňý výkon a stabilitu, která přispívá k ještě bezpečnějšímu pocitu z jízdy.

Změny na zavěšení předních kol příčnými rameny zahrnují zvýšenou tlumicí sílu pro tlumiče, o 25 procent vyšší tuhost vinutých pružin a zvýšení průměru stabilizační tyče z 23 mm na 24 mm. Výkonové charakteristiky silent bloků spodních ramen byly také optimalizovány. Navíc, změny na obvodovém rámu, jejichž výsledkem je vyšší torzní tuhost, pomáhají zlepšit nosnou tuhost zavěšení.

Víceprvkové zadní zavěšení používá jednoplášťové tlumiče, které jsou charakteristické vynikající odezvou s hladkými přechody mezi roztažením a stlačením, a které zlepšují tlumicí charakteristiky. Tuhost pružiny byla zvýšena o 37 procent, průměr stabilizátoru byl zvýšen z 21 mm na 23 mm a zadní nápravnice byla vyztužena, aby byla schopna unést vyšší výstupní výkon Mazdy6 MPS.

Jak přední, tak zadní kola jsou vybavena velkopřůměrovými diskovými brzdami, které jsou schopny zpracovat vysoký výstupní výkon a poskytovat stabilní brzdovou výkonnost. Brzdy pracují ve spolupráci se čtyřkanálovým protiblokovacím brzdovým systémem (ABS), brzdovým asistentem, systémem řízení jízdní stability (DSC) a systémem pohonu všech kol s aktivním rozdělením točivého momentu, takto je zajištěna vynikající úroveň aktivní bezpečnosti.

## **To nejlepší z Mazdy**

Technicky nejvyspělejší sedan Mazdy s vysokou výkonností se chystá vyjet do ulic jako první sériově vyráběný vůz společnosti nesoucí označení MPS nebo Mazdaspeed na trzích mimo Japonsko; a to zaslouženě. Mazda6 MPS je nejen nejrychlejším, nejlépe ovladatelným a nejlépe brzdícím sedanem, jaký kdy Mazda vyrobila, ale úroveň propracovanosti a vybroušenosti kombinovaná se skvělou rovnováhou mezi maximálně temperamentní výkonností a každodenní praktičností, znamenají, že je tento vůz více než hoden své role vlajkové lodi modelové řady Mazda6.

Zdroj: Autorevue

Autor: Petr Broža