



PRESSE-INFORMATION

Mazda Hybridfahrzeug ab 2013 in Japan

- Modulare Baukasten-Strategie: Motoren, Getriebe, Gewicht und Aerodynamik werden optimiert
- Zusammenarbeit bei Bereitstellung von Komponenten der Hybridtechnologie mit der Toyota Motor Corporation
- Im Hybridmodell wird Toyota Hybridantrieb mit Mazda SKYACTIV-G Benzinmotor kombiniert

Im Sinne des Zoom-Zoom Nachhaltigkeitsprogramms will Mazda bis 2030 die Effizienz aller weltweit angebotenen Neufahrzeuge gegenüber dem Stand von 2008 um 50 Prozent steigern. Um allen Mazda Kunden ein umweltfreundliches und sicheres Fahrerlebnis ohne Einbußen bei der Dynamik zu bieten, setzt Mazda dabei auf eine modulare Baukasten-Strategie. Alle verbrauchsrelevanten Faktoren - also Motoren, Getriebe, Gewicht und Aerodynamik - werden dabei signifikant optimiert. Hier ist Mazda mit den innovativen SKYACTIV Technologien ein technischer Meilenstein gelungen.



Schrittweise wurden die SKYACTIV Technologien neben bereits eingeführten elektrischen Komponenten wie die Start-Stopp-Automatik i-stop nun beispielsweise um die Bremsenergie-Rückgewinnung i-ELOOP ergänzt. 2013 war zudem die Markteinführung des ersten Mazda Hybridfahrzeugs in Japan. In diesem Bereich arbeitet die Mazda Motor Corporation mit der Toyota Motor Corporation zusammen. Die Vereinbarung der beiden Unternehmen sieht eine Bereitstellung von Komponenten der Hybridtechnologie vor, wie sie im Toyota Prius zum Einsatz kommt. Beide Unternehmen wollen mit dieser Partnerschaft möglichst vielen Menschen technologisch fortschrittliche und umweltschonende Produkte zugänglich machen.

Im neuen Mazda Hybridmodell wird der Toyota Hybridantrieb mit dem neu entwickelten Mazda SKYACTIV-G Benzinmotor kombiniert. Die Verbindung dieser beiden hocheffizienten Technologien verspricht nochmals eine beachtliche Verringerung von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen.

Ungeachtet der neuen Zusammenarbeit mit Toyota hat Mazda bereits in der Vergangenheit Erfahrungen mit dem Hybridantrieb gesammelt. So stellte das Unternehmen schon 1970 den Prototyp EX 005 vor, der von einem Elektromotor und einem Zweischeiben-Kreiskolbenmotor angetrieben wurde. Die Kombination aus Wankel- und Elektromotor setzt Mazda auch im Mazda5 Hydrogen RE Hybrid





Innovationen-Box

Alternative Antriebe



ein. Die Besonderheit: Der Kreiskolbenmotor des Hybrid-Kleinserien-Fahrzeugs kann mit Benzin und mit Wasserstoff betrieben werden. In Verbindung mit dem Hybridmodul ergibt sich daraus eine besonders umweltverträgliche Form der Mobilität.