



PRESSE-INFORMATION

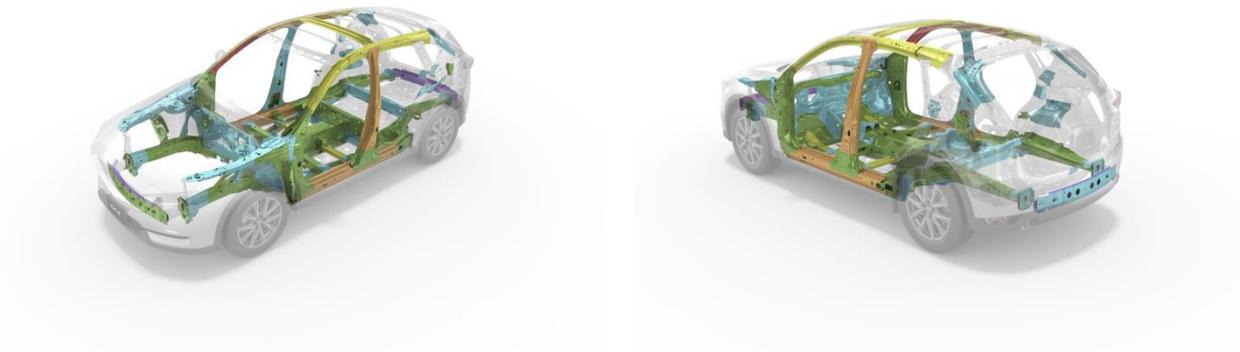
SKYACTIV-Body - Zoom-Zoom in Reinform

- Intelligenter Leichtbau spielt zentrale Rolle bei SKYACTIV Technologien
- Geringes Gewicht bedeutet weniger Kraftstoffverbrauch und mehr Agilität und Fahrvergnügen
- Neue Maßstäbe in Bezug auf Sicherheit und der Verringerung von Geräuschen und Vibrationen

Als Mazdas Kernkompetenz spielt der intelligente Leichtbau auch bei den neuen SKYACTIV Technologien eine zentrale Rolle. Die Rechnung ist so einfach wie überzeugend: Geringes Gewicht bedeutet weniger Kraftstoffverbrauch und zugleich mehr Agilität und Fahrvergnügen - dieser Grundgedanke spiegelt die Mazda Philosophie vom nachhaltigen Zoom-Zoom in Reinform wider.

Als erstes komplett mit den neuen SKYACTIV Technologien ausgerüstetes Mazda Modell verfügt die erste Generation Mazda CX-5 über die SKYACTIV-Body Karosserie. Mit einem Leergewicht (ohne Fahrer) ab 1.315 Kilogramm setzt der CX-5 einen neuen Bestwert in seiner Klasse und unterbot selbst so manchen Kompaktwagen. Dass dies nicht zu Lasten der Sicherheit ging, sondern im Gegenteil auf diesem Gebiet ebenfalls neue Maßstäbe gesetzt wurden, bewiesen die Ergebnisse der international anspruchsvollsten Crashtests: Im Sicherheitsprogramm von Euro NCAP erzielte der CX-5 nach den 2012 noch einmal verschärften Bewertungsmaßstäben die Maximalwertung von fünf Sternen, und auch im Crashtest des US-Instituts für Verkehrssicherheit erhielt er die Bestnote „Top Safety Pick“.

Die neue SKYACTIV-Body Karosserie leistete einen zentralen Beitrag zum verlässlichen, agilen und komfortablen Charakter des Fahrzeugs und unterstützte durch ihr geringes Gewicht das Streben nach einem Absenken des Verbrauchs, zugleich wurden Geräusche und Vibrationen minimiert. Zu den bemerkenswertesten Merkmalen der Karosserie gehört auch heute noch die hohe Gesamtsteifigkeit.





Innovationen-Box

Fahrzeug & Karosserie



Eine Vielzahl gezielter Maßnahmen trägt dazu bei, dass es der SKYACTIV-Karosserie des Mazda CX-5 der 2. Generation noch besser gelingt, scheinbar Gegensätzliches zu vereinen. So verstärken zwei Millimeter dicke Bleche die Verbindung zwischen der Radaufhängung und der Karosserie. Hinzu kommen beispielsweise Verstärkungen in den Seitenschwellern und an den Verbindungen zur Karosserie sowie größere Bleche am Fuß der A-Säulen. Insgesamt ist die Torsionssteifigkeit im Vergleich zum Vorgängermodell um 15 Prozent gestiegen, wodurch die Karosserie deutlich schneller auf Lenkbewegungen reagiert.

Zur höheren Festigkeit trägt auch der um rund drei Prozent erhöhte Anteil ultrahochfester Stähle bei: In den A-Säulen kommt 1.180-MPa-Stahl zum Einsatz, die B-Säulen und Seitenschweller verfügen erstmals über 980-MPa-Stahl. Auf diese Weise gelang es, die Sicherheitseigenschaften weiter zu verbessern, ohne das Gewicht in die Höhe zu treiben. Vom Vorgänger übernimmt der neue Mazda CX-5 außerdem den warmgeformten 1.800-MPa-Stahl - den stärksten weltweit - für die Verstärkungen im vorderen und hinteren Stoßfänger.

