

## PRESSE-INFORMATION

### Mazda stellt Modellpalette auf Euro 6d-TEMP um

- Alle Neuwagenbestellungen aus Produktion werden mit Euro 6d-TEMP ausgeliefert
- SKYACTIV-G Benzinmotor auch ohne Partikelfilter sehr sauber
- 2,2-Liter SKYACTIV-D Diesel mit SCR-System, neuer 1,8-Liter SKYACTIV-D mit NO<sub>x</sub>-Speicherkat

Leverkusen, 23. Mai 2018: Mazda macht seine Motorenpalette fit für die Zukunft: Alle ab sofort bestellten Neufahrzeuge aus laufender Produktion - mit Ausnahme des Mazda3, dessen Nachfolger im kommenden Jahr erwartet wird - werden nach der neuen Abgasnorm Euro 6d-TEMP inklusive des anspruchsvollen RDE-Tests auf der Straße zertifiziert. Damit stellt der japanische Hersteller seine Modellpalette rund ein Jahr vor der verbindlichen Erfüllung des RDE-Tests für alle neuzugelassenen Fahrzeuge auf die neue Abgasnorm um. Die Auslieferung der ersten Neufahrzeuge mit Euro 6d-TEMP-Typzulassung erfolgt ab Juli dieses Jahres.

Die modifizierten Vierzylinder SKYACTIV-G Benzin-Direkteinspritzer mit 1,5, 2,0 und 2,5 Liter Hubraum erfüllen die strengeren Grenzwerte der Euro 6d-TEMP für die Partikelanzahl-Emissionen ausschließlich dank innermotorischer Modifikationen, eine zusätzliche Abgasreinigung durch einen Benzinpartikelfilter ist nicht notwendig.

Beim SKYACTIV-D Dieselmotor mit 2,2 Liter Hubraum sorgt ein zusätzliches SCR-System (selektive katalytische Reduktion) für die Einhaltung der strengen NO<sub>x</sub>-Grenzwerte. Der Hubraum des kleineren 1,5-Liter-SKYACTIV-D wird auf 1,8 Liter vergrößert, hier genügt ein NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysator zur Erfüllung der Euro 6d-TEMP. Mazda geht also auch hier wieder einmal andere Wege und beweist, dass saubere Abgase nicht ausschließlich mit aufwändiger Abgasnachbehandlung erreicht werden können.

#### **SKYACTIV-G Benzinmotoren auch ohne Benzin-Partikelfilter sauber**

Die SKYACTIV-G Benzinmotor verfügen über ein sehr hohes Verdichtungsverhältnis und eine spezielle Brennraumgeometrie, was als Basis für eine sehr effiziente und saubere Verbrennung dient. Durch einen weiter erhöhten Einspritzdruck (300 bar), Mehrlochinjektoren, Mehrfacheinspritzung, eine neue Kolbenform und nochmals optimierte Strömungsverhältnisse im Brennraum konnten die bei Benzin-Direkteinspritzern oftmals kritischen Partikelemissionen ohne den Einsatz eines zusätzlichen Partikelfilters stark verringert werden. Gleichzeitig wurden die Reibungsverluste weiter reduziert und das Kühlsystem verbessert, beides führt zu einem niedrigeren Praxisverbrauch. So erreichen die neuesten Versionen des SKYACTIV-G Motors sehr niedrige Schadstoffemissionen bei gleichzeitig nochmals gesteigerter Effizienz.

Im Zuge der Optimierung legen die SKYACTIV-G Benzinmotor zum Teil auch bei Leistung und Drehmoment zu. So kommt der Top-Benziner SKYACTIV-G 194 mit 2,5 Liter Hubraum im Mazda6 Facelift

jetzt auf 143 kW/194 PS Leistung (+2 kW/2 PS) und 258 Nm Drehmoment (+2 Nm). Das Triebwerk arbeitet mit Zylinderabschaltung und verbraucht im Durchschnitt 6,8-6,7 l/100 km (CO<sub>2</sub>: 156-153 g/km). Ebenfalls für den Mazda6 Facelift verfügbar sind der 2,0-Liter SKYACTIV-G 165 mit 121 kW/165 PS Leistung und 213 Nm Drehmoment (+3 Nm; Verbrauch: 6,5-6,2 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 150-141 g/km) und der ebenfalls zwei Liter große SKYACTIV-G 145 mit 107 kW/145 PS und 213 Nm (+3 Nm; Verbrauch: 6,3-6,2 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 144-142 g/km).

Auch im Mazda CX-5 fungiert der 143 kW/194 PS starke SKYACTIV-G 194 mit Zylinderabschaltung als Top-Triebwerk. Es wird ausschließlich mit Allradantrieb i-ACTIV AWD und SKYACTIV-Drive Sechsstufen-Automatik angeboten (Verbrauch: 7,4 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 169 g/km). Der zweite verfügbare Benziener erreicht nun sowohl in Verbindung mit Frontantrieb als auch mit Allradantrieb 121 kW/165 PS Leistung und ein maximales Drehmoment von 213 Nm. Für die Allradversion entspricht das 3 kW/5 PS mehr Leistung und 5 Nm mehr Drehmoment, bei der Version mit Frontantrieb sind es 3 Nm mehr als bisher (Verbrauch: 7,2-6,4 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 163-146 g/km).

Im Mazda CX-3 legt der SKYACTIV-G 121 im Rahmen der Überarbeitung um 1 kW/1 PS zu und entwickelt jetzt 89 kW/121 PS. Er wird in Verbindung mit Frontantrieb angeboten (Verbrauch 6,2-6,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>: 141-140 g/km), während der SKYACTIV-G 150 mit 110 kW/150 PS standardmäßig mit Allradantrieb ausgeliefert wird (Verbrauch 7,0-6,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>: 160-152 g/km). Beide Benziener sind wahlweise mit Schaltgetriebe oder Automatik erhältlich.

Die beiden Benzinmotoren des Mazda MX-5 und MX-5 RF erfüllen in der aktuellsten Version ebenfalls die Euro 6d-TEMP, der 2,0-Liter SKYACTIV-G erhält neben den emissionsrelevanten Modifikationen darüber hinaus tiefgreifende Veränderungen, die die Maximalleistung von bisher 118 kW/160 PS bei 6.000/min auf jetzt 135 kW/184 PS bei 7.000/min steigern. Parallel steigt das maximale Drehmoment des neuen SKYACTIV-G 184 auf 205 Nm bei 4.000/min (bisher 200 Nm bei 4.600/min). Der Verbrauch liegt bei 6,9 l/100 km (CO<sub>2</sub>: 157-156 g/km). Der kleinere 1,5-Liter SKYACTIV-G steigt in Leistung und Drehmoment leicht auf 97 kW/132 PS bei 7.000/min bzw. auf 152 Nm bei 4.000/min. Der Mazda MX-5 und MX-5 RF SKYACTIV-G 132 verbrauchen jeweils 6,3 l/100 km, die CO<sub>2</sub>-Emissionen belaufen sich auf 142 g/km.

Auch der 1,5 Liter SKYACTIV-G Benzindirekteinspritzer im Mazda2 erfüllt künftig die Abgasnorm Euro 6d-TEMP. Der Motor ist in drei Leistungsstufen mit 85 kW/115 PS, 66 kW/90 PS und 55 kW/75 PS verfügbar (Verbrauch: 5,4-4,9 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 124-111 g/km). Der Mazda2 SKYACTIV-D 105 Diesel wird in Europa nicht mehr angeboten.

### **2,2-Liter SKYACTIV-D mit SCR-Abgasreinigung in Mazda CX-5 und Mazda6**

Die extrem niedrig verdichtenden Mazda SKYACTIV-D Dieselmotoren gehören vor allem unter realen Fahrbedingungen zu den besonders effizienten Triebwerken. Schon bei ihrer Einführung 2012 erfüllten sie die für die Erstzulassung erst ab 2014 verbindliche Abgasnorm Euro 6 - und das ohne spezielle Abgasnachbehandlung zur Verringerung der NO<sub>x</sub>-Emissionen.

Um den Anforderungen der Euro 6d-TEMP zu genügen, wird der 2,2-Liter SKYACTIV-D Diesel umfassend verändert: Verschiedene innermotorische Optimierungen wie eine veränderte Brennraumform, eine variable Turbinengeometrie für den größeren der beiden Turbolader, ein neues Thermomanagement sowie eine „Rapid-Multi-Stage“ Einspritzung mit neuen „Ultra-High-Response“ Mehrloch-Piezo-Injektoren führen zu einem nochmals verbesserten Ansprech- und Geräuschverhalten bei gleichzeitig niedrigeren Emissionen. Darüber hinaus erhält der 2,2-Liter SKYACTIV-D Motor ein SCR-System zur effektiven Verringerung der NO<sub>x</sub>-Emissionen, insbesondere unter realen Bedingungen. So hält das Triebwerk die im RDE-Test geforderten Grenzwerte für NO<sub>x</sub>-Emissionen sicher ein.

Der 2,2-Liter-Vierzylinder mit zweistufiger Turboaufladung ist wie bisher in zwei Leistungsstufen für den Mazda CX-5 und den Mazda6 Facelift verfügbar. Die stärkere Variante SKYACTIV-D 184 wurde durch die Einführung einer variablen Turbinengeometrie beim größeren der beiden Turbolader in der Leistung auf 135 kW/184 PS (plus 6 kW/9 PS) und beim maximalen Drehmoment auf 445 Nm (plus 25 Nm) erhöht. Die Leistungs- und Drehmomentwerte der Variante SKYACTIV-D 150 bleiben mit 110 kW/150 PS und 380 Nm unverändert.

In der Mazda6 Limousine Facelift überträgt der Top-Diesel seine Kraft an die Vorderräder und ist wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe oder SKYACTIV-Drive Automatik gekoppelt; im Mazda6 Kombi Facelift ist er in der Automatikvariante auch mit Allradantrieb verfügbar (Verbrauch: 5,4-4,7 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 142-124 g/km). Auch beim SKYACTIV-D 150 hat der Kunde die Wahl zwischen manuellem und automatischem Getriebe sowie beim Kombi zusätzlich in der Automatikversion zwischen Front- und Allradantrieb (Verbrauch: 5,1-4,4 l/100 km, CO<sub>2</sub>: 135-117 g/km).

Im Mazda CX-5 ist der SKYACTIV-D 184 ausschließlich in Kombination mit dem i-ACTIV AWD Allradantrieb erhältlich (Verbrauch: 5,6-5,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>: 147-137 g/km). Er überträgt seine Kraft serienmäßig über das Sechsgang-Schaltgetriebe und ist gegen Aufpreis mit Sechsstufen-Automatik SKYACTIV-Drive verfügbar. Der SKYACTIV-D 150 (Verbrauch 5,6-5,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>: 147-130 g/km) ist wahlweise mit Frontantrieb oder mit i-ACTIV AWD Allradantrieb kombinierbar, für beide Antriebsvarianten stehen das Sechsgang-Schaltgetriebe und die SKYACTIV-Drive Automatik zur Wahl.

### **1,8-Liter SKYACTIV-D mit NO<sub>x</sub>-Speicherkatalysator im Mazda CX-3 2018**

Beim 1,5-Liter SKYACTIV-D Dieselmotor, der im Mazda CX-3 2018 zum Einsatz kommt, wird der Hubraum auf 1,8 Liter erhöht, während die Leistung um 8 kW/10 PS auf 85 kW/115 PS steigt. Durch die Hubraumvergrößerung sinken die maximalen Verbrennungsdrücke und somit die Temperatur im Brennraum, die durch die kombinierte Hoch- und Niederdruck-Abgasrückführung weiter abgesenkt wird. Eine niedrigere Verbrennungstemperatur führt mit weiteren innermotorischen Verbesserungen zu einer nochmals niedrigeren NO<sub>x</sub>-Rohemission. Um die wenigen verbleibenden Stickoxidanteile im Abgas auf das für die Einhaltung der Euro 6d-TEMP erforderliche Niveau inklusive sicherer RDE-Test-Einhaltung abzusenken, genügt dem neuen SKYACTIV-D 115 Motor ein NO<sub>x</sub>-

Speicherkat. Dies hat den Vorteil, dass ein regelmäßiges Nachfüllen von AdBlue wie bei Fahrzeugen mit SCR-System nicht erforderlich ist, was auch Betriebskostenvorteile für den Kunden bedeutet.

Mazda bietet den SKYACTIV-D 115 im Mazda CX-3 2018 in Verbindung mit Frontantrieb und i-ACTIV AWD Allradsystem inklusive aktiver Drehmomentsteuerung an (Verbrauch 4,4-4,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>: 114-129 g/km). In der Variante mit Frontantrieb stehen ein Sechsgang-Schaltgetriebe und die Sechsstufen-Automatik SKYACTIV-Drive zur Verfügung, in der Allradversion erfolgt die Kraftübertragung über das manuelle Getriebe.

### **WLTP und RDE - Details zur Abgasnorm Euro 6d-TEMP**

Die Abgas- und Verbrauchswerte der Euro 6d-TEMP Norm werden nach dem neuen WLTP-Zyklus (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure) ermittelt. Dieser löst den bisherigen Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ab und soll mit neuen Parametern etwa für das tatsächliche Fahrzeuggewicht, die Umgebungstemperatur, den Reifendruck und den Fahrwiderstand realitätsnähere Verbrauchs- und Emissionswerte liefern. Der Testzyklus ist zudem länger und wird bei höheren Durchschnitts- und Maximalgeschwindigkeiten gefahren. Wie beim Vorgängerzyklus NEFZ handelt es sich beim WLTP um eine reine Prüfstandsmessung, die eine gute Vergleichbarkeit ermöglicht.

Zusätzlich werden für die Euro 6d-TEMP auch Schadstoffemissionen berücksichtigt, die im realen Straßenverkehr gemessen werden (Real Driving Emissions - RDE). Die Euro 6d-TEMP Norm gilt seit dem 1. September 2017 für neue Fahrzeugtypgenehmigungen und ab dem 1. September 2019 für alle Neuzulassungen.

Auskunft erteilt:  
Jochen Münzinger, Direktor Presse- und Öffentlichkeitsarbeit  
+49.(0)2173.943.220 | [jmuenzinger@mazda.de](mailto:jmuenzinger@mazda.de)