



Complete Mazda-gamma conform Euro 6d TEMP

- SKYACTIV-G benzinemotoren voldoen zonder deeltjesfilters aan nieuwe norm
- 2.2 SKYACTIV-D voorzien van SCR-systeem
- Nieuwe 1.8 SKYACTIV-D met NOx-opslagkatalysator

Waddinxveen, 24 mei 2018. Mazda is klaar voor de toekomst: alle nieuwe modellen* die vanaf nu besteld worden voldoen aan de nieuwe Euro 6d TEMP emissienorm, die de veeleisende WLTP (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure) omvat, evenals de on-road RDE (Real Driving Emissions) test. Daarmee heeft de volledige modellenreeks van de Japanse autofabrikant deze nieuwe certificering, ruim een jaar voordat de nieuwe regeling van kracht wordt voor alle nieuw te registreren voertuigen. De levering van de eerste Mazda's met Euro 6d TEMP is begin juli.

Mazda heeft voor veel zaken een net iets andere aanpak en bewijst opnieuw dat schone emissies kunnen worden bereikt zonder complexe en kostbare uitlaatgas-nabehandelingen. De SKYACTIV-G direct ingespoten benzinemotoren met 1.5, 2.0 en 2.5 liter inhoud voldoen aan de Euro 6d TEMP norm zonder deeltjesfilters. Mazda slaagde erin om alleen door middel van motoraanpassingen aan de nieuwe RDE-deeltjeslimieten te voldoen. Wat betreft de dieselmotoren heeft de 2.2 SKYACTIV-D een SCR-systeem (Selective Catalytic Reduction) om te voldoen aan de NOx-limieten van Euro 6d TEMP. Daarnaast blijkt een NOx-opslagkatalysator voldoende te zijn voor de nieuwe 1.8 liter SKYACTIV-D.

Schone benzine-emissies zonder deeltjesfilter

De SKYACTIV-G benzinemotoren hebben een zeer hoge compressie en een speciale verbrandingsgeometrie, die als basis dienen voor een uitzonderlijk efficiënte en schone verbranding. In plaats van een filter toe te voegen kon Mazda de uitstoot van deeltjes, een aandachtspunt voor veel direct ingespoten benzinemotoren, aanzienlijk verminderen door de injectiedruk te verhogen en de zuigervorm en de wervelingen in de verbrandingskamer te verbeteren. Tegelijkertijd verbeterde Mazda de brandstofefficiëntie onder reële rijomstandigheden door wrijvingsverliezen verder te beperken en het koelsysteem te optimaliseren. Als gevolg hiervan zijn de nieuwste SKYACTIV-G motoren efficiënter dan ooit en produceren ze zeer weinig schadelijke stoffen.

2.2 SKYACTIV-D met SCR

De SKYACTIV-D diesels van Mazda hebben een extreem lage compressie en behoren tot de meest efficiënte motoren die thans verkrijgbaar zijn, vooral onder reële rijomstandigheden. Ze werden in 2012 geïntroduceerd en voldeden al meer dan twee jaar aan de Euro 6 norm, voordat deze norm in werking trad. En dat zonder speciale uitlaatgasnabehandeling.

* Met uitzondering van de huidige Mazda3, wiens opvolger wel voldoet aan Euro 6d TEMP, wanneer hij begin volgend jaar wordt geïntroduceerd.



De 2.2 liter SKYACTIV-D is op een aantal punten aanzienlijk aangepast om te voldoen aan Euro 6d TEMP, waaronder een gewijzigde vorm van de verbrandingskamer, variabele turbinegeometrie voor de grootste van de twee turbo's en een nieuw thermisch beheer voor een nog beter rendement en efficiency van de motor. De motor is voorzien van Rapid Multi-Stage Combustion met nieuwe, ultrahoge respons multipoint piezo injectoren. Dit vermindert niet alleen de uitstoot maar verbetert ook de respons en het geluidsgedrag. De 2.2 SKYACTIV-D is uitgerust met een SCR-systeem om NOx-emissies effectief te verminderen, met name onder reële rijomstandigheden, waarmee de motor voldoet aan de RDE-testlimieten.

1.8 SKYACTIV-D met NOX-opslagkatalysator

De 1.8 liter SKYACTIV-D vervangt de 1.5 liter en zijn grotere inhoud zorgt voor een lagere maximale verbrandingsdruk en verbrandingskamertemperatuur, die verder nog wordt verminderd door een combinatie van hoge en lage druk uitlaatgasrecirculatie. Samen met een aantal andere verbeteringen aan de motor zorgt deze lagere verbrandingstemperatuur voor nog minder NOx-emissies. Bij de 1.8 SKYACTIV-D is een NOx-opslagkatalysator voldoende om deze niveaus onder de limieten van Euro 6d TEMP te brengen, die zoals bekend ook de RDE-test op de weg omvat. Het voordeel ten opzichte van SCR: er is geen AdBlue nodig, waardoor de eigenaar tijd en geld bespaart.

WLTP en RDE: de kern van Euro 6d-TEMP

De Euro 6d TEMP-emissies en het brandstofverbruik worden bepaald volgens de nieuwe WLTP-testcyclus (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure). WLTP, dat de New European Driving Cycle (NEDC) vervangt, is bedoeld om kilometers en emissies meer realistisch weer te geven, rekening houdend met parameters zoals het voertuiggewicht, omgevingstemperatuur, bandenspanning en rolweerstand. De WLTP-testcyclus duurt langer dan de NEDC, met hogere gemiddelde en maximale snelheden. Net als de NEDC wordt de WLTP uitgevoerd op een rollenbank, waardoor een directe vergelijking tussen voertuigen mogelijk is. Euro 6d TEMP omvat ook de RDE test (Real Driving Emissions), waarbij rekening wordt gehouden met schadelijke emissies in het reële wegverkeer.

De Euro 6d TEMP norm is sinds 1 september 2017 van kracht voor nieuwe goedkeuringen van voertuigtypen en is van toepassing op alle nieuwe registraties vanaf 1 september 2019.

###

Voor meer informatie:

Mazda Motor Nederland
Afdeling Public Relations
Telefoon: 0182-685080 (direct)
jraatjes@mazdaeur.com