

## La gamma Mazda rispetta le norme Euro 6d TEMP

- I motori a benzina SKYACTIV-G conformi ai nuovi standard senza necessità di filtri antiparticolato
- SKYACTIV-D 2.2 è dotato di un sistema SCR, il nuovo SKYACTIV-D 1.8 di catalizzatore ad accumulo di NO<sub>x</sub>
- Mazda converte tutti i modelli della gamma alle nuove norme con oltre un anno di anticipo rispetto alla loro entrata in vigore

Roma, mercoledì 23 maggio 2018: Mazda è già pronta per il futuro: tutti i veicoli nuovi\* ordinati in fabbrica saranno certificati secondo i nuovi standard per le emissioni Euro 6d TEMP, che comprendono sia lo stringente ciclo WLTP (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure) che le prove RDE (Real Driving Emissions) su strada. Il Costruttore giapponese ha quindi convertito alle nuove norme tutti i modelli della sua gamma con oltre un anno d'anticipo rispetto alla loro entrata in vigore per i veicoli di prima immatricolazione. La consegna delle prime Mazda Euro 6d TEMP inizierà a luglio.

Adottando un approccio ingegnoso, Mazda ha nuovamente dimostrato che si possono ottenere emissioni pulite anche senza complessi - e costosi - dispositivi di post-trattamento allo scarico. Ad esempio, i motori benzina SKYACTIV-G ad iniezione diretta (DI) nelle cilindrata 1.5, 2.0 e 2.5 litri, rispettano le norme Euro 6d TEMP senza la necessità di filtri antiparticolato. Mazda è riuscita a rispondere ai nuovi limiti RDE (emissioni nell'uso reale quotidiano) sulla quantità di particolato solo con le modifiche apportate al motore. Altrettanto per i motori diesel, l'aggiunta di un sistema SCR (riduzione catalitica selettiva) allo SKYACTIV-D 2.2 lo ha reso conforme ai limiti di NO<sub>x</sub> su strada delle norme Euro 6d TEMP. Viceversa, è stato sufficiente un catalizzatore ad accumulo di NO<sub>x</sub> per il nuovo SKYACTIV-D 1.8.

### **Emissioni pulite senza filtro antiparticolato per i benzina**

I motori a benzina SKYACTIV-G presentano un rapporto di compressione molto elevato e una speciale geometria della combustione, che sono le basi per una combustione straordinariamente efficiente e pulita. Anziché aggiungere un filtro antiparticolato, Mazda è riuscita a ridurre significativamente le emissioni di particolato - un problema per tanti motori a benzina a iniezione diretta - aumentando la pressione d'iniezione e migliorando sia la forma del pistone sia le condizioni del flusso nella camera di combustione. Contemporaneamente, il Costruttore ha migliorato l'efficienza nei consumi nell'uso reale riducendo ulteriormente le perdite per attrito e ottimizzando il sistema di raffreddamento. Ne risulta che i più recenti motori SKYACTIV-G sono più efficienti che mai e con pochissime emissioni inquinanti.

\* Tranne Mazda3, che diventerà a norme Euro 6d TEMP il prossimo anno in coincidenza con l'arrivo del modello che la sostituisce.

Per ulteriori informazioni potete contattare:

**Mazda Motor Italia**  
**Erika Giandomenico**  
PR & Press Manager

Viale A. Marchetti 105, 00148 Roma  
Phone: +39 06 60 297 800 Fax: +39 06 602 00 125  
E-mail: [egandomenico@mazdaeur.com](mailto:egandomenico@mazdaeur.com)



### **SKYACTIV-D 2.2 con Riduzione Catalitica Selettiva (SCR)**

I diesel a bassissima compressione SKYACTIV-D di Mazda sono fra i motori diesel più efficienti in commercio, soprattutto nelle condizioni reali di utilizzo. Introdotti nel 2012, essi rispettavano già le norme Euro 6 con oltre due anni d'anticipo sulla loro entrata in vigore - e senza richiedere speciali post-trattamenti dei gas di scarico.

Il motore SKYACTIV-D 2.2 è stato sottoposto a estese modifiche per rispettare le norme Euro 6d TEMP, fra cui una camera di combustione di forma modificata, l'adozione di una turbina a geometria variabile per il più grande dei due turbocompressori, una nuova gestione termica e la Combustione Rapida Multistadio con nuovi iniettori piezo multiforo a risposta ultrarapida. Questo non solo serve a ridurre le emissioni, ma anche a migliorare la risposta e la silenziosità. SKYACTIV-D 2.2 è anche equipaggiato con un sistema SCR per ridurre efficacemente le emissioni di NO<sub>x</sub>, in particolare nell'uso reale quotidiano, e quindi rispettare i limiti dei test RDE.

### **SKYACTIV-D 1.8 con catalizzatore ad accumulo di NO<sub>x</sub>**

Il nuovo SKYACTIV-D 1.8 di maggiore cilindrata, che andrà a sostituire il motore SKYACTIV-D 1.5, presenta valori più bassi sia della pressione di combustione massima che della temperatura nella camera di combustione, quest'ultima ulteriormente ridotta attraverso il ricircolo di una combinazione di gas di scarico ad alta e a bassa pressione. Inoltre, la minore temperatura di combustione, insieme a una serie di altre migliorie al motore, significa anche emissioni di NO<sub>x</sub> più basse. Su SKYACTIV-D 1.8, un catalizzatore ad accumulo di NO<sub>x</sub> è sufficiente per portarne i livelli sotto i limiti delle norme Euro 6d TEMP che, come ricordato, comprendono i test RDE su strada. Rispetto a un sistema SCR ha il vantaggio di non richiedere AdBlue, facendo risparmiare all'utente tempo e denaro.

### **WLTP e RDE: il cuore delle norme Euro 6d-TEMP**

I valori di consumi ed emissioni delle norme Euro 6d TEMP vengono stabiliti secondo il nuovo ciclo WLTP (Worldwide harmonised Light vehicles Test Procedure), cioè le procedure di prova armonizzate a livello mondiale per le autovetture. Il ciclo WLTP, che sostituisce il ciclo NEDC (New European Driving Cycle), ha l'intento di riflettere in modo più realistico consumi ed emissioni nell'uso quotidiano, tenendo in considerazione parametri quali peso del veicolo, temperatura ambiente, pressione degli pneumatici e resistenza al rollio. Il ciclo di test WLTP è anche più lungo rispetto a quello NEDC con velocità media e massima di esecuzione più elevate. Come per il NEDC, il ciclo WLTP viene svolto al banco, consentendo una comparabilità diretta fra le vetture. Le norme Euro 6d TEMP comprendono anche le prove RDE, che tengono conto delle emissioni nocive nel traffico reale quotidiano.

Gli standard Euro 6d TEMP sono in vigore dal 1° settembre 2017 per i veicoli di nuova omologazione e si applicheranno a tutte le nuove immatricolazioni dal 1° settembre 2019.

Per ulteriori informazioni potete contattare:

**Mazda Motor Italia**  
**Erika Giandomenico**  
PR & Press Manager

Viale A. Marchetti 105, 00148 Roma  
Phone: +39 06 60 297 800 Fax: +39 06 602 00 125  
E-mail: [egandomenico@mazdaeur.com](mailto:egandomenico@mazdaeur.com)