

Mazda partecipa ad H2R, unico marchio ad esporre auto con alimentazione tradizionale

Rimini, 6 Novembre 2013: “Il limite è il cielo”: questa frase rappresenta la nuovissima generazione di tecnologie Mazda e simboleggia una nuova era per il marchio.

L’obiettivo principale dei progettisti Mazda durante lo sviluppo delle tecnologie SKYACTIV è stato quello di aumentare fortemente l’efficienza di tutti i veicoli di nuova generazione, migliorando il risparmio di carburante e riducendo le emissioni di CO2.

Perché siamo l’unico costruttore auto ad esporre vetture con alimentazione tradizionale?

Sfidando le convenzioni per migliorarsi sempre, i progettisti Mazda si sono concentrati sulla combustione interna con un obiettivo specifico: **ottenere la combustione ideale**.

Proprio su questo risiede il fondamento della nuova generazione di vetture Mazda: presentare le tecnologie SKYACTIV ed i benefici ed esse legati su tutti i modelli, e non solo su costose versioni “ecologiche”. Ciò sottolinea l’impegno senza compromessi del marchio nel migliorare la sostenibilità ambientale, la sicurezza del veicolo e la dinamica di guida.

Il team di Ricerca e Sviluppo ritiene che il mezzo migliore per ottenere quanto sopra sia innanzitutto l’ottimizzazione significativa dei processi di progettazione e produzione dei motori convenzionali per ridurre ampiamente ed in modo costante i consumi di combustibili fossili.

Tutto questo si traduce ad esempio nelle prestazioni e nei consumi eccellenti del motore SKYACTIV-D, già Euro6.

Il futuro della mobilità da oggi al 2020

Molti costruttori automobilistici prevedono di concentrarsi a medio termine sulla propulsione ibrida ed a lungo termine su trazioni completamente elettriche. In tal senso, Mazda non si differenzia affatto, avendo già speso oltre 20 anni a lavorare su veicoli ibridi e completamente elettrici.

Secondo le stime più ottimistiche, che si dimostrano accurate, circa il 23% di tutte le vetture per il trasporto di passeggeri in Europa saranno alimentate da energia elettrica entro il 2020 e ciò significa che la stragrande maggioranza delle persone guideranno ancora veicoli dotati di motori a combustione interna (studio EUROTAX 2010).

Non dimentichiamo che l’impatto di CO2 dei motori a combustione interna resterà più bassa rispetto a quelli a propulsione elettrica fino a che l’energia elettrica continuerà a derivare da fonti non rinnovabili.

Le innovazioni tecnologiche Mazda per raggiungere gli obiettivi di sostenibilità.

Motore Diesel con il rapporto di compressione pari a 14:1. Il più basso al mondo.

Quando il rapporto di compressione viene diminuito nei motori Diesel, le dinamiche di combustione cambiano consentendo una migliore miscelazione di aria e carburante. Il risultato è un motore che brucia anche in modo più pulito, emettendo molti meno ossidi di azoto allo scarico e, nel contempo, in pratica, non rilasciando affatto fuliggine. Il motore Diesel 2.2. SKYACTIV-D è già **Euro6 senza post-trattamento degli NOx**

Progettazione dal peso leggero

Mazda è fortemente concentrata sul peso. Dopo tutto, i veicoli più leggeri sono sia più efficienti che più divertenti da guidare. Ottengono un migliore risparmio di carburante e, nel contempo, la loro leggerezza amplifica le prestazioni del veicolo, sia in termini di accelerazione e di maneggevolezza che di frenata. Il tutto senza rinunciare minimamente alla sicurezza. Un maggiore peso, per contro, genera ancor più peso, dato che una carrozzeria più pesante richiede un motore più pesante, che a sua volta necessita di un serbatoio del carburante più grande, e così via.

Il sistema i-stop

L' i-stop Mazda è un sistema innovativo e intelligente di spegnimento al minimo. Di serie su tutte le versioni della Nuova Mazda6, della Nuova Mazda3 e di CX-5, è l'unico sistema di questo tipo che sfrutta l'energia della combustione per riavviare il motore. Oltre a far risparmiare carburante, consente il riavvio attualmente più rapido nel settore automobilistico: 0,35 secondi per i motori a benzina SKYACTIV-G e appena 0,40 secondi per i motori diesel SKYACTIV-D

L'i-ELOOP: l'esclusivo sistema di recupero dell'energia frenante di Mazda

La Nuova Mazda6 è il primo modello di serie a montare il sistema di recupero dell'energia di frenata i-ELOOP di Mazda che permette notevoli risparmi nei consumi. i-ELOOP, che sta per "Ricircolo Intelligente dell'Energia", è il primo sistema di questo tipo al mondo per vetture passeggeri ad utilizzare un condensatore – e non una normale batteria - per recuperare energia elettrica e usarla per alimentare i sistemi elettrici del veicolo.

i-ELOOP è la soluzione al limitato potenziale di carica e stoccaggio di energia delle batterie di avviamento piombo-acido di normale impiego sulle auto. Come? Utilizzando un condensatore elettrico a doppio stadio, detto anche supercondensatore.

A differenza delle batterie agli ioni di litio usate nei veicoli elettrici, un supercondensatore può essere ricaricato continuamente senza subire deterioramenti apprezzabili.

Vista la sua rapidità di ricarica, durante i percorsi cittadini stop-and-go dove sono numerose le decelerazioni, i-ELOOP può quindi immagazzinare e distribuire la maggior parte, se non tutta, l'energia elettrica necessaria al veicolo.

Il sistema i-ELOOP consente di ridurre il carico necessario all'alternatore durante l'accelerazione, potenziando la coppia motrice disponibile in fase di spunto e riducendo il lavoro del motore. Questo significa: piacere di guida e riduzione dei consumi.

Mazda Corporation è stata fondata nel 1921, Sede in Hiroshima, Giappone; possiede unità produttive e di assemblaggio in 16 Paesi del mondo (oltre al Giappone, in USA e Thailandia). Esporta i suoi prodotti in 148 Paesi. Mazda Corporation è quotata allo Stock Exchange di Tokyo .La Filiale Italiana – Mazda Motor Italia -- ha iniziato la sua attività nel 2000.

Marilù Granieri
Press & PR Director
Tel. +39 06 60 297 800

Mazda Informa 57_2013