

Conformité des modèles Mazda à la norme Euro 6d TEMP

- Les moteurs à essence SKYACTIV-G répondent à la nouvelle norme antipollution sans nécessiter de filtre à particules
- Le bloc 2.2L SKYACTIV-D et le nouveau moteur 1.8L SKYACTIV-D sont respectivement dotés d'un système de réduction catalytique sélective (SCR) et d'un catalyseur de stockage des NO_x

Leverkusen, 23 mai 2018. Mazda est prêt à affronter l'avenir : tous les véhicules neufs* commandés en usine seront certifiés conformes à la nouvelle norme antipollution Euro 6d TEMP qui se fonde à la fois sur la très exigeante procédure d'essais mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP) et sur la procédure d'essais en conditions de conduite réelles (RDE). Le constructeur japonais convertit ainsi l'ensemble des modèles de sa gamme à cette nouvelle norme plus d'un an avant son entrée en vigueur pour tous les véhicules nouvellement immatriculés. Les premiers modèles Mazda conformes à la norme Euro 6d TEMP seront livrés en juillet prochain.

En adoptant une approche résolument innovante, Mazda a une nouvelle fois fait la preuve qu'il était possible de concevoir des moteurs propres sans les pouvoirs de dispositifs de post-traitement des gaz d'échappement, à la fois complexes et coûteux. Ainsi, ses moteurs à injection directe d'essence SKYACTIV-G (DI) - de cylindrée 1,5 l, 2,0 l et 2,5 l - répondent à la norme Euro 6d TEMP sans nécessiter de filtre à particules. Mazda a réussi à se conformer au nouveau taux de particules fixé par la procédure RDE uniquement en faisant évoluer ses moteurs. Dans sa gamme Diesel, le bloc 2.2L SKYACTIV-D se dote d'un système de réduction catalytique sélective (SCR) afin de respecter le seuil de NO_x sur route prescrit par la norme Euro 6d. Le nouveau moteur 1.8L SKYACTIV-D se contente, quant à lui, d'un simple catalyseur de stockage des NO_x.

Des moteurs à essence propres sans filtre à particules

Les blocs essence SKYACTIV-G se distinguent par leur taux de compression très élevé et la géométrie spécifique de leur chambre de combustion, deux atouts qui leur garantissent une combustion à la fois propre et efficace. Plutôt que de leur adjoindre un filtre à particules, Mazda a réussi à réduire nettement leur taux de particules - le point faible de nombreux moteurs à injection directe d'essence - en augmentant la pression d'injection et en optimisant la forme des pistons ainsi que les conditions de débit dans la chambre de combustion. Parallèlement, le constructeur a amélioré le rendement énergétique en conditions de conduite réelles en réduisant encore les pertes par frottements et en perfectionnant le système de refroidissement. Résultat : les tout derniers moteurs SKYACTIV-G offrent un rendement inégalé tout en dégageant très peu d'émissions polluantes.

Moteur 2.2L SKYACTIV-D avec système de réduction catalytique sélective

Caractérisés par un taux de compression extrêmement faible, les moteurs Diesel SKYACTIV-D de Mazda comptent parmi les moteurs les plus efficaces du marché, notamment en conditions de conduite réelles. Lancés en 2012, ils étaient conformes à la norme Euro 6 plus de deux ans avant son entrée en vigueur - et sans nécessiter de dispositif spécifique de post-traitement des gaz d'échappement.

Le moteur 2.2L SKYACTIV-D a fait l'objet de profondes modifications afin de répondre à la norme Euro 6d TEMP. Outre la forme modifiée de sa chambre de combustion, il adopte une géométrie variable pour le plus gros de ses deux turbocompresseurs, une nouvelle gestion thermique et une combustion rapide à phases multiples associée à de nouveaux injecteurs piézoélectriques multitrous à ultra haute réactivité. Ces évolutions ont permis non seulement de réduire le taux d'émissions de ce moteur mais également d'optimiser sa réactivité et son niveau de bruits. Le bloc 2.2L SKYACTIV-D est également pourvu d'un système de réduction catalytique sélective (SCR) visant à réduire

Pour plus d'informations :

Mazda Automobiles France SAS
34, rue de la Croix de Fer
78 122 Saint-Germain-en-Laye Cedex
www.mazda-presse.fr

COMMUNIQUE DE PRESSE

Mazda Automobiles France



efficacement ses rejets de NO_x, notamment en conditions de conduite réelles, et à respecter ainsi les seuils fixés par la procédure d'essais RDE.

Moteur 1.8L SKYACTIV-D avec catalyseur de stockage des NO_x

Se substituant au bloc 1.5L SKYACTIV-D, le nouveau moteur 1.8L SKYACTIV-D affiche une plus forte cylindrée qui se traduit par de plus faibles niveaux de pression et de température dans la chambre de combustion, lesquels sont réduits encore davantage par l'association de systèmes de recirculation des gaz d'échappement à basse et haute pression. En outre, la plus faible température de combustion conjuguée à un certain nombre d'autres améliorations du moteur contribuent à garantir des émissions de NO_x encore plus faibles. Par ailleurs, le moteur 1.8L SKYACTIV-D adopte un simple catalyseur de stockage des NO_x pour ramener le niveau de ces émissions en dessous du seuil fixé par la norme Euro 6d TEMP qui, comme indiqué précédemment, intègre la procédure d'essais en conditions de conduite réelles (RDE). Avantage par rapport au système SCR : aucune solution d'AdBlue n'est requise, d'où des économies de temps et d'argent pour les clients.

Procédures WLTP et RDE : le cœur de la norme Euro 6d TEMP

Les niveaux de consommation et d'émissions conformes à la norme Euro 6d TEMP sont déterminés en fonction de la nouvelle procédure d'essais mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP). La procédure WLTP, qui remplace le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), vise à fournir des niveaux de consommation et d'émissions plus conformes à la réalité en prenant en compte des paramètres tels que le poids du véhicule, la température ambiante, la pression de gonflage des pneus et la résistance au roulement. Le cycle d'essais WLTP est également plus long que le cycle NEDC avec des vitesses de conduite moyenne et maximale plus élevées. À l'instar du cycle NEDC, le cycle WLTP est réalisé sur un banc d'essais, permettant ainsi d'établir directement des comparaisons entre les véhicules. La norme Euro 6d TEMP se fonde également sur la procédure d'essais RDE (Real Driving Emissions) qui prend en compte les émissions polluantes en conditions de conduite réelles.

Pour plus d'informations :

Mazda Automobiles France SAS
34, rue de la Croix de Fer
78 122 Saint-Germain-en-Laye Cedex
www.mazda-presse.fr

ZOOM-ZOOM

COMMUNIQUE DE PRESSE

Mazda Automobiles France



La norme Euro 6d TEMP est en vigueur depuis le 1^{er} septembre 2017 pour les nouvelles homologations de type et s'appliquera à tous les véhicules neufs immatriculés à compter du 1^{er} septembre 2019.

* À l'exception de la Mazda3 dont le nouveau millésime sera conforme à la norme Euro 6d TEMP lors de sa commercialisation l'année prochaine

###

David Barrière
Directeur des Relations Extérieures
01 61 01 65 95
david.barriere@mazda.fr

Clotilde Journé
Attachée de presse
01 61 01 65 92
clotilde.journe@mazda.fr

A propos de Mazda

Mazda Motor Corporation est un des principaux constructeurs automobiles japonais avec une production de 1.3 million de voitures par an. L'entreprise a été fondée en 1920 et son siège social se situe à Hiroshima au Japon où la marque dispose de 3 sites de production. La recherche et le développement occupent une place prépondérante chez Mazda avec 5 centres dédiés dans le monde. L'innovation est au cœur de la stratégie de l'entreprise, cela a permis à Mazda de remporter les 24 heures du Mans en 1991 avec une voiture à moteur rotatif ou, plus récemment, de développer les Technologies Skyactiv qui équipent dorénavant tous les nouveaux modèles Mazda. La marque est présente dans 130 pays et compte 38.117 employés. Mazda Automobiles France compte 50 collaborateurs et un réseau de 105 concessionnaires.

Pour plus d'informations :

Mazda Automobiles France SAS
34, rue de la Croix de Fer
78 122 Saint-Germain-en-Laye Cedex
www.mazda-presse.fr

ZOOM-ZOOM