



PRESS KIT – MAZDA AUTOONE

MAZDA CX-30 2021

**ΓΚΑΜΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ &
ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**





PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

ΓΚΑΜΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ

Η γκάμα των κινητήρων περιλαμβάνει τους τελευταίους βενζινοκινητήρες Euro 6d e-Skyactiv G της Mazda, μεταξύ αυτών και ο επαναστατικός βενζινοκινητήρας e-Skyactiv X.

Οι καθαροί και οικονομικοί κινητήρες e-Skyactiv G και e-Skyactiv X διατίθενται με επιλογές κίνησης εμπρός ή κίνησης και στους 4 τροχούς, και χειροκίνητο κιβώτιο 6ταχυτήτων Skyactiv-MT ή αυτόματο 6τάχυτο Skyactiv-Drive.

MAZDA CX-30		
Κινητήρας	e-Skyactiv G 2.0 122 PS	e-Skyactiv X 2.0 186 PS
Κιβώτιο ταχυτήτων	6MT / 6AT	6MT / 6AT
Μετάδοση	FWD / AWD	FWD / AWD
Mazda M Hybrid	Standard	Standard
i-Stop	Standard	Standard
Απενεργοποίηση κυλίνδρων	Standard	-
Προδιαγραφές εκπομπών ρύπων	Euro 6d	Euro 6d

Βενζινοκινητήρας e-SKYACTIV G 2.0

Ο πιο πρόσφατος κινητήρας βενζίνης της Mazda, e-Skyactiv G 2.0 που κινεί το Mazda CX-30 διατίθεται στην έκδοση : με ισχύ 122 PS στις 6.000σ.α.λ. και μέγιστη ροπή 213Nm στις 4.000σ.α.λ. Ο e-Skyactiv G των 122 PS επιτυγχάνει μέση κατανάλωση 6.9-5.9 l/100km και εκπομπές CO₂ 156-134 g/km.(1).

Διαθέτει βελτιστοποιημένους αυλούς εισαγωγής και σχήμα εμβόλων, ψεκασμό πολλαπλών σταδίων, βαλβίδα ελέγχου ψυκτικού και απενεργοποίηση κυλίνδρων, που επιτυγχάνουν υψηλότερα επίπεδα δυναμικής απόδοσης, χαμηλότερη κατανάλωση και φιλικότητα προς το περιβάλλον. Ο κινητήρας e-Skyactiv G 2.0 ενσωματώνει επίσης και το έξυπνο σύστημα Mazda M Hybrid που εξασφαλίζει μεγαλύτερο κέρδος στον τομέα της οικονομίας καυσίμου, αλλά και μεγαλύτερη οδηγική ευχαρίστηση.

Το σύστημα απενεργοποίησης κυλίνδρων κλείνει δύο από τους τέσσερις κυλίνδρους του κινητήρα σε καταστάσεις ελαφρού φορτίου, όπως όταν ταξιδεύετε με σταθερή ταχύτητα. Το κλείσιμο των δύο εξωτερικών κυλίνδρων αυξάνει το φορτίο στους υπόλοιπους δύο, αναγκάζοντάς τους να λειτουργούν με ένα εύρος μεγαλύτερης απόδοσης. Ο όγκος εισαγωγής αέρα, οι ρυθμοί ψεκασμού καυσίμου και ο χρονισμός ανάφλεξης ελέγχονται με ακρίβεια για να επιτρέπεται στον κινητήρα να αλλάζει ομαλά μεταξύ της λειτουργίας των δύο και των τεσσάρων κυλίνδρων και να μειώνει την κατανάλωση καυσίμου όταν ταξιδεύετε με σταθερή ταχύτητα.



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

ΕΠΑΝΑΣΤΑΤΙΚΟΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ e-SKYACTIV X

Ένα από τα βασικά σημεία που εστιάζει η μακροπρόθεσμη στρατηγική ανάπτυξης τεχνολογίας της Mazda, το Sustainable Zoom-Zoom 2030, είναι η ανάγκη δραστηρικής μείωσης των εκπομπών του CO₂. Και η εταιρεία έχει δεσμευτεί να μειώσει τις παγκόσμιες μέσες εκπομπές CO₂ «Well-to-Wheel» στο 50% των επιπέδων του 2010 έως το 2030 και στο 90% έως το 2050.

Στην Mazda, πιστεύουμε ότι απαιτούνται πολλαπλές λύσεις για την αποτελεσματική μείωση των εκπομπών του CO₂ από τις οδικές μεταφορές. Με τα δύο τρίτα της παγκόσμιας παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας να βασίζονται προς το παρόν, στη χρήση ορυκτών καυσίμων, η Mazda πιστεύει ότι οι κανονισμοί που θέτουν τις εκπομπές ενός ηλεκτρικού οχήματος (EV) στο μηδέν είναι μη αποδεκτοί. Πράγματι, όταν η εξίσωση παίρνει τη μορφή «Well-to-Wheel», οι μέσες εκπομπές CO₂ ενός EV σε ορισμένες περιοχές μπορεί να είναι αρκετά κοντά σε αυτές ενός συμβατικού οχήματος, ανάλογα με το ενεργειακό μείγμα από το οποίο παράγεται η ηλεκτρική ενέργεια.

Δεδομένου ότι η πλειονότητα των αυτοκινήτων θα κινούνται πλήρως ή εν μέρει, από κινητήρες εσωτερικής καύσεως για πολλά ακόμη χρόνια, οι βελτιώσεις σε αυτούς τους κινητήρες θα έχουν μεγαλύτερη επίδραση στη μείωση των συνολικών εκπομπών, απλώς και μόνο λόγω του αριθμού των οχημάτων που θα επωφεληθούν από αυτούς .

Κατά συνέπεια, η Mazda επιδιώκει να μειώσει σημαντικά τις εκπομπές του CO₂ των βενζινοκινητήρων με βάση την ανάλυση των παραγόντων ελέγχου που δίδονται από τη χημεία και τη φυσική της καύσης.

Με το Spark Controlled Compression Ignition (SPCCI), μια αποκλειστική μέθοδο καύσης της Mazda, ο κινητήρας e-Skyactiv X είναι το δεύτερο βήμα στην προσπάθεια της Mazda να αναπτύξει έναν βενζινοκινητήρα με τον ιδανικό μηχανισμό εσωτερικής καύσης.

Η εξέλιξη της ελεγχόμενης ανάφλεξης με συμπίεση για βενζινοκινητήρες αποτελεί από καιρό στόχο των μηχανικών. Το e-Skyactiv X είναι ένας πρωτοποριακός νέος κινητήρας, αποκλειστικότητα της Mazda, στον οποίο η ανάφλεξη με μπουζί χρησιμοποιείται για τον έλεγχο της ανάφλεξης με συμπίεση, με αποτέλεσμα τις δραστηρικές βελτιώσεις σε μια σειρά σημαντικών τομέων απόδοσης.

Τα οφέλη ενός κινητήρα βενζίνης με ανάφλεξη με μπουζί - απόδοση σε υψηλές στροφές και καθαρότερες εκπομπές καυσαερίων - συνδυάστηκαν με αυτά του κινητήρα ντίζελ ανάφλεξης με συμπίεση - ιδανική απόκριση εκκίνησης και οικονομία καυσίμου - για την παραγωγή ενός κινητήρα για ένα crossover, που προσφέρει τα πλεονεκτήματα και των δύο κόσμων.

Στην Mazda, πιστεύουμε ότι υπάρχει ακόμη άφθονο περιθώριο για περαιτέρω εξέλιξη του κινητήρα εσωτερικής καύσεως και ότι αυτή η τεχνολογία έχει τη δυνατότητα να συνεισφέρει με σημαντικό τρόπο στη προστασία του παγκόσμιου περιβάλλοντος.

Με βάση το εταιρικό όραμα της Mazda να προστατεύουμε τον όμορφο πλανήτη μας, ενώ εμπλουτίζουμε τη ζωή των ανθρώπων μέσω της «χαράς της οδήγησης», σκοπεύουμε να συνεχίσουμε την αδιάκοπη προσπάθειά μας στην εξέλιξη του τέλειου κινητήρα εσωτερικής καύσεως.



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

Τεχνολογία Spark Controlled Compression Ignition (Ελεγχόμενη με σπινθήρα ανάφλεξη με συμπίεση - SPCCI)

- Ο νέος 2λιτρος κινητήρας e-Skyactiv X της Mazda είναι ο πρώτος βενζινοκινητήρας παραγωγής στον κόσμο που εκμεταλλεύεται τα πλεονεκτήματα ενός diesel με ανάφλεξη λόγω συμπίεσης(1)
- Το κλειδί για τη λειτουργία του είναι η χρήση ενός φτωχού μείγματος αέρα με υψηλή αποδοτικότητα καύσης και χαμηλότερες εκπομπές ρύπων: 2-3 φορές πιο χαμηλά από τους σημερινούς συμβατικούς κινητήρες βενζίνης. Αυτό το μείγμα περιέχει τόσο λίγο καύσιμο που ένας κανονικός κινητήρας με μπουζί δεν μπορεί να το αναφλέξει.
- Η Mazda χρησιμοποιεί ήδη πολύ υψηλό λόγο συμπίεσης στους σημερινούς βενζινοκινητήρες Skyactiv για να μειώσει την κατανάλωση καυσίμου. Αυτό οδηγεί στην ιδέα της περαιτέρω αύξησης του λόγου συμπίεσης και της ανάφλεξης του καυσίμου απλά με συμπίεση, όπως συμβαίνει στους σύγχρονους πετρελαιοκινητήρες.
- Αυτή η ιδέα έχει δοκιμαστεί στο παρελθόν από διάφορους κατασκευαστές με ομοιογενή ανάφλεξη συμπίεσης (Homogeneous Charge Compression Ignition / HCCI), αλλά κανένας δεν μπόρεσε να επιτύχει την επέκταση του εύρους ανάφλεξης με φτωχό μίγμα σε ένα ευρύ φάσμα λειτουργίας του κινητήρα. (HCCI).
- Η μοναδική λύση της Mazda σε αυτήν την πρόκληση είναι η τεχνολογία Spark Controlled Compression Ignition (SPCCI), που επιτρέπει στον κινητήρα να αλλάζει απρόσκοπτα μεταξύ συμβατικής ανάφλεξης και ανάφλεξης με συμπίεση, χρησιμοποιώντας ένα μπουζί για να προκαλέσει και τους δύο τύπους καύσης με διαφορετικούς τρόπους.
- Ο τρόπος που δουλεύει το σύστημα. Στη λειτουργία SPCCI, μια διαδικασία διαδοχικών ψεκασμών δημιουργεί ξεχωριστές ζώνες μείγματος καυσίμου-αέρα μέσα στο θάλαμο καύσης.
- Αρχικά, ένα πολύ φτωχό μείγμα καυσίμου - αέρα ψεκάζεται στον θάλαμο καύσης κατά τη διάρκεια της φάσης εισαγωγής και στη συνέχεια μια ζώνη ψεκασμένου καυσίμου εγχέεται ακριβώς γύρω από το μπουζί κατά τη διάρκεια της φάσης συμπίεσης.
- Λόγω της υψηλής σχέσης συμπίεσης 15,0 : 1 της τεχνολογίας του βενζινοκινητήρα Skyactiv, η πρώτη έγχυση καυσίμου βρίσκεται στα πρόθυρα της αυτανάφλεξης ούτως ή άλλως. Για να αναφλεγεί το μείγμα την κατάλληλη στιγμή, η μικρή έγχυση νέφους καυσίμου γύρω από το μπουζί δημιουργεί έναν πλουσιότερο πυρήνα. Όταν το μπουζί παράγει σπινθήρα, αναφλέγει την τοπική ζώνη καυσίμου και αέρα. Αυτό αυξάνει την πίεση και τη θερμοκρασία στο θάλαμο καύσης στο σημείο όπου ο κύριος όγκος του φτωχού μίγματος καίγεται πολύ γρήγορα.
- Βελτιώνοντας την οικονομία καυσίμου, το σύστημα SPCCI λειτουργεί σε όλες σχεδόν τις περιοχές λειτουργίας του κινητήρα εκτός από τις κρύες εκκινήσεις (cold start), τις αρχικές φάσεις προθέρμανσης και με πολύ υψηλό φορτίο. Υπό αυτές τις συνθήκες, ο κινητήρας αλλάζει απρόσκοπτα στην κανονική λειτουργία, αναφλέγοντας ένα συμβατικό «στοιχειομετρικό» μείγμα καυσίμου - αέρα με αναλογία 14,7: 1.
- Επειδή το SPCCI δεν είναι τόσο σταθερό ενώ το HCCI, μπορεί να χρησιμοποιηθεί πιο συχνά σε μεγαλύτερο εύρος λειτουργίας του κινητήρα, πράγμα που σημαίνει ότι ο κινητήρας μπορεί να λειτουργήσει σε πολύ υψηλή απόδοση για πολύ περισσότερο χρόνο.
- Συνδυάζοντας τα πλεονεκτήματα τόσο των βενζινοκινητήρων όσο και των πετρελαιοκινητήρων, το SPCCI προσφέρει εξαιρετική ισχύ, επιτάχυνση και περιβαλλοντική απόδοση, καθιστώντας το e-Skyactiv X μια εξαιρετική εναλλακτική λύση για όσους προτιμούν τους βενζινοκινητήρες, εξασφαλίζοντας παράλληλα και όλα τα πλεονεκτήματα ενός diesel.



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

- Μία αναβαθμισμένη έκδοση του μοναδικού βενζινοκινητήρα e-Skyactiv X SPCCI θα διατίθεται με το τελευταίο Mazda CX-30 του 2021.
- Η ισχύς του αναβαθμισμένου e-Skyactiv X έχει βελτιωθεί αποδίδοντας επιπλέον 6 PS και επιπλέον ροπή 16Nm. Η ροπή και η ισχύς έχουν βελτιωθεί σχεδόν σε όλες τις περιοχές στροφών του κινητήρα και η ροπή γίνεται αντιληπτή ειδικά στην επιτάχυνση από χαμηλές στροφές. Το CX-30 e-Skyactiv X αποδίδει τώρα 186 PS στις 6.000 σ.α.λ. και μέγιστη ροπή 240 Nm στις 4.000 σ.α.λ.

Στο Mazda CX-30, ο βενζινοκινητήρας e-Skyactiv X 2.0 διατίθεται με επιλογή 6τάχτου χειροκίνητου κιβωτίου Skyactiv-MT, ή 6τάχτου αυτόματου Skyactiv-Drive, και μπορεί να συνδυαστεί είτε με κίνηση στους εμπρός τροχούς, είτε με το σύστημα 4κίνησης i-Activ. Ενσωματώνοντας την τεχνολογία Mazda M Hybrid ως στάνταρ, αποδίδει 186 PS στις 6.000 σ.α.λ. και μέγιστη ροπή 240 Nm στις 4.000 σ.α.λ. Επιτυγχάνει μέση κατανάλωση 6,6-5,7 l / 100 km (WLTP) και εκπομπές CO₂ 149-128 g / km (WLTP).

MAZDA M HYBRID SYSTEM

Οι βενζινοκινητήρες του Mazda CX-30 διαθέτουν στο βασικό τους εξοπλισμό το ευφυές σύστημα Mazda M Hybrid της εταιρείας. Συμπαγές και αποδοτικό, το ήπιο υβριδικό σύστημα διαθέτει ενσωματωμένη γεννήτρια μίζας με ιμάντα (ISG) και μπαταρία ιόντων λιθίου 24V. Χάρη σε αυτό το σύστημα επιτυγχάνεται μεγαλύτερη οικονομία καυσίμου λόγω ανάκτησης της ενέργειας κατά τη διάρκεια της επιβράδυνσης, και την τροφοδοσία του ISG, που λειτουργεί ως ηλεκτροκινητήρας, για την υποστήριξη του κινητήρα εσωτερικής καύσεως.

Το ISG μετατρέπει σε ηλεκτρική, την κινητική ενέργεια που ανακλήθηκε και την αποθηκεύει στην μπαταρία ιόντων λιθίου. Στη συνέχεια το σύστημα χρησιμοποιεί ένα μετατροπέα DC-DC (συνεχούς ρεύματος) για να προσαρμόσει κατάλληλα την τάση και να τροφοδοτήσει έτσι τα ηλεκτρικά συστήματα του αυτοκινήτου.

Η υιοθέτηση του ISG που παίρνει κίνηση με ιμάντα, προσφέρει μία εκλεπτυσμένη αίσθηση οδήγησης που εξασφαλίζει τον απαραίτητο βαθμό υποβοήθησης στον κινητήρα εσωτερικής καύσεως και βοηθά στην ταχύτερη και πιο ήρεμη εκκίνησή του μετά το σβήσιμο και την κατάσταση αναμονής σε κάθε σταμάτημα του αυτοκινήτου. Η μπαταρία ιόντων λιθίου είναι τοποθετημένη ανάμεσα στους τροχούς, ελαχιστοποιώντας έτσι την επίδραση στον εσωτερικό χώρο, και βελτιώνοντας ταυτόχρονα την κατανομή του βάρους διαδραματίζοντας καθοριστικό ρόλο στην ασφάλεια σε περιπτώσεις σύγκρουσης.

Η τεχνολογία 'brake-by-wire' του συστήματος Mazda M Hybrid συνδυάζει ιδανικά την ηλεκτρική ενέργεια με τη δύναμη της τριβής ώστε να μεγιστοποιήσει τόσο τη δύναμη πέδησης όσο και την αποτελεσματικότητα της ανάκτησης ενέργειας. Το σύστημα δεν επιτυγχάνει μόνο μικρές αποστάσεις πέδησης με υψηλά επίπεδα σταθερότητας, αλλά και - μέσω της μετατροπής της ηλεκτρικής δύναμης πέδησης σε χρησιμοποιήσιμη ενέργεια - περαιτέρω μειώσεις των εκπομπών CO₂. Το ηλεκτρονικά ελεγχόμενο σύστημα 'brake-by-wire' είναι επίσης σχεδιασμένο για να επιστρέφει σε πλήρως μηχανικό φρενάρισμα στην περίπτωση αστοχίας ή βλάβης του ηλεκτρικού συστήματος.



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS: ΝΕΑΣ ΓΕΝΙΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ

ΕΞΕΛΙΓΜΕΝΟ ΣΥΣΤΗΜΑ 4ΚΙΝΗΣΗΣ i-ACTIV AWD

Χάρη στο πρόσφατα εξελιγμένο σύστημα ελέγχου και τις νέες τεχνολογίες μείωσης των τριβών, το σύστημα κίνησης και στους 4 τροχούς i-Activ AWD της Mazda, εξασφαλίζει ιδανική σταθερότητα και ηρεμία στην οδήγηση ανεξάρτητα με τις συνθήκες, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα και σε πραγματικές συνθήκες, οικονομία παραπλήσια με ενός οχήματος με κίνηση στους εμπρός τροχούς.

Το εξελιγμένο σύστημα 4κίνησης i-Activ AWD της Mazda διαθέτει λειτουργία αναγνώρισης φορτίου και στους 4 τροχούς και συνεργάζεται αρμονικά με το GVC, ρυθμίζοντας την κατανομή της ροπής μεταξύ των εμπρός και των πίσω τροχών, ενισχύοντας το βαθμό πρόσφυσης ανεξάρτητα με το σενάριο οδήγησης. Περιορίζει επίσης το συνολικό ποσοστό των μηχανικών απωλειών και συμβάλλει στην οικονομία καυσίμου.

Οι νέες τεχνολογίες περιορισμού των τριβών περιλαμβάνουν ένα ελαστικό αποσβεστήρα στο εσωτερικό της μονάδας παραγωγής ισχύος που μειώνει σημαντικά τις διακυμάνσεις της ροπής εισόδου που αποστέλλονται στο σύστημα μετάδοσης κίνησης στους πίσω τροχούς, και μια νέα ρύθμιση που εφαρμόζει μια μικρή διαφορά στην κατανομή της δύναμης πέδησης μεταξύ εμπρός και πίσω διαφορικού. Έτσι, ρυθμίζοντας γρήγορα την κατανομή ροπής μόνο όταν είναι απαραίτητο, το σύστημα προσφέρει θετική απόκριση και βελτιωμένη οικονομία καυσίμου σε πραγματικές συνθήκες οδήγησης.

Το πίσω διαφορικό μειώνει τη μηχανική απώλεια υιοθετώντας ρουλεμάν και τη χρήση λαδιού χαμηλού ιξώδους, μαζί με μία διάταξη που αποθηκεύει λάδι στο πάνω μέρος του, και παρέχει μόνο την απαραίτητη ποσότητα όπου και όταν απαιτείται. Ενεργώντας σε συνδυασμό, αυτές οι λύσεις αυξάνουν την ακρίβεια της μονάδας ελέγχου του συστήματος AWD μειώνοντας σημαντικά τις συνολικές μηχανικές απώλειες.

Στην αρχή της στροφής, το σύστημα AWD θα διατηρήσει την υπάρχουσα κατανομή ροπής εμπρός / πίσω για να δώσει προτεραιότητα στην καλύτερη απόκριση στη στροφή, μέσω του ελέγχου ροπής της μονάδας GVC. Μετά την αρχική ενεργοποίηση, το σύστημα AWD αυξάνει σταδιακά το ποσοστό της ροπής που αποστέλλεται στους πίσω τροχούς για να επιτύχει ουδέτερη συμπεριφορά και πιο σταθερή πορεία του αυτοκινήτου.

Ο συγχρονισμός με το GVC βελτιώνει επίσης σημαντικά την απόκριση των πίσω τροχών και τη γραμμικότητα σε σχέση με τις εντολές του οδηγού στο γκάζι. Κατά την επιτάχυνση, περισσότερη ροπή κατανέμεται στους πίσω τροχούς, καθώς αυξάνεται το κατακόρυφο φορτίο. Κατά την επιβράδυνση, παρέχεται περισσότερη ροπή στους μπροστινούς τροχούς για τη μεγιστοποίηση της απόδοσης πρόσφυσης και των τεσσάρων τροχών. Βελτιώνει επίσης τη δυνατότητα ελέγχου, οπότε το αυτοκίνητο ανταποκρίνεται πιστά στις εντολές του οδηγού.



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

G-VECTERING CONTROL PLUS (GVC PLUS)

Τοποθετείται στο σύστημα 4κίνησης i-Activ αλλά και στις εκδόσεις με κίνηση στους εμπρός τροχούς του Mazda CX-30, το GVC Plus ενσωματώνει μία τεχνολογία που ενισχύει ακόμα περισσότερο τη σταθερότητα χρησιμοποιώντας, εκτός από τον κινητήρα, όπως με το σημερινό GVC, και τα φρένα ώστε να ελέγξει απευθείας τις τάσεις περιστροφής του αυτοκινήτου περί τον κάθετο άξονά του.

Καθώς ο οδηγός βγαίνει από μία στροφή επιστρέφοντας το τιμόνι στην ευθεία, το GVC Plus ασκεί ελαφριά δύναμη πέδησης στους εξωτερικούς τροχούς, παρέχοντας μια σταθεροποιητική ροπή που βοηθά στην επαναφορά του αυτοκινήτου στην ευθεία. Το σύστημα πραγματοποιεί σταθερά ομαλές μεταβάσεις στις τάσεις εκτροπής ακόμη και κάτω από συνθήκες μεγάλων δυνάμεων κατά το στρίψιμο, βελτιώνοντας την ικανότητα του αυτοκινήτου να ακολουθεί με ακρίβεια τις απότομες αλλαγές διεύθυνσης και τις γωνίες εξόδου.

Εκτός από τη βελτίωση του χειρισμού σε ελιγμούς αποφυγής σύγκρουσης έκτακτης ανάγκης, το GVC Plus προσφέρει μια αίσθηση σιγουριάς κατά την αλλαγή λωρίδων σε υψηλές ταχύτητες στον αυτοκινητόδρομο και κατά την οδήγηση σε χιόνι ή σε ολισθηρό οδόστρωμα.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

MAZDA CX-30		
Τύπος αμαξώματος		Μονοκόκ
Πόρτες		4 + πορτμπαγκάζ
Θέσεις		5
Εξωτερικά		
Συνολικό μήκος (με πλαίσιο στήριξης πινακίδας)	Χλστ.	4,395
Συνολικό πλάτος (με τα διακοσμητικά φρύδια των φτερών)	Χλστ	1,795
Συνολικό πλάτος με καθρέφτες ανοιχτούς)	Χλστ	2,040
Συνολικό ύψος (χωρίς φορτίο, χωρίς κεραία τύπου πτερυγίου)	Χλστ	1,540
Μεταξόνιο	Χλστ	2,655
Εμπρός πρόβολος (με πλαίσιο στήριξης πινακίδας)	Χλστ	915
Πίσω πρόβολος	Χλστ	825
Εμπρός μετατρόχιο	Χλστ	1,565
Πίσω μετατρόχιο	Χλστ	1,565
Απόσταση από το έδαφος μεταξύ αξόνων (με φορτίο και οδηγό 75kg)	Χλστ	175
Εσωτερικό		
Απόσταση κεφαλής – οροφής εμπρός (χωρίς ηλιοροφή)	Χλστ.	967
Απόσταση κεφαλής - οροφής πίσω	Χλστ	973
Απόσταση μεταξύ ώμων εμπρός	Χλστ	1,412
Απόσταση μεταξύ ώμων πίσω	Χλστ	1,361
Απόσταση μεταξύ αγκώνων εμπρός	Χλστ	1,388
Απόσταση μεταξύ αγκώνων πίσω	Χλστ	1,352
Πίσω χώρος για τα γόνατα	Χλστ	921



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

Χώρος αποσκευών		
Όγκος με καθίσματα σε κανονική θέση VDA (μαζί με το χώρο κάτω από το πάτωμα)	Λίτρα	430 (422 με Bose)
Όγκος μέχρι την οροφή, αναδιπλωμένα πίσω καθίσματα VDA (μαζί με το χώρο κάτω από το πάτωμα)	Λίτρα	1,406 (1,398 με Bose)
Ύψος μέχρι την εταζέρα	Χλστ	570 (525 με Bose)
Μήκος χώρου φόρτωσης μέχρι τα πίσω καθίσματα	Χλστ	809
Απόσταση κατωφλίου φόρτωσης από το έδαφος	Χλστ	533
Πλάτος ανοίγματος πορτμπαγκάζ	Χλστ	1,030

Γκάμα κινητήρων

		e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)				e-SKYACTIV X (186 PS)			
Μετάδοση κίνησης		FWD		AWD		FWD		AWD	
Κιβώτιο ταχυτήτων		6MT	6AT	6MT	6AT	6MT	6AT	6MT	6AT
Τύπος κινητήρα		I4 DOHC 16 βαλβίδες				I4 DOHC 16 βαλβίδες			
Κυβισμός	cm ³	1,998				1,998			
Διάμετρος χ διαδρομή		83.5 x 91.2				83.5 x 91.2			
Τύπος ψεκασμού		Άμεσος ψεκασμός				Άμεσος ψεκασμός			
Σχέση συμπίεσης		13.0:1				15.0:1			
Σύστημα ελέγχου εκπομπών		Τριοδικός καταλύτης				Τριοδικός καταλύτης + GPF			
Μέγιστη Ισχύς	kW (PS)/σ.α.λ	90 (122)/6,000				137 (186)/6,000			
Μέγιστη Ροπή	Nm/σ.α.λ	213/4,000				240/4,000			
Συνιστώμενος τύπος καυσίμου		95 RON				95 RON			
Χωρητικότητα ρεζερβουάρ	Λίτρα	51		48		51		48	

ΣΥΣΤΗΜΑ MAZDA M HYBRID

		e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)		e-SKYACTIV X (186 PS)	
Τάση		24 Volt Mild Hybrid			
Τύπος Υβριδικής κίνησης		Ενσωματωμένη μίξα-γεννήτρια με ιμάντα (B-ISG)			
Στοιχεία μπαταρίας	kJ	600 – μπαταρία ιόντων λιθίου			
Μετατροπέας DC/DC	kW	1.7 (max 120A)			



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

Χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων: Skyactiv-MT

	e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)		e-SKYACTIV X (186 PS)	
Τύπος κιβωτίου	6MT		6MT	
Μετάδοση κίνησης	FWD	AWD	FWD	AWD
Σχέσεις ταχυτήτων				
1 ^η	3.700	3.700	3.272	3.272
2 ^α	1.947	1.947	1.947	1.947
3 ^η	1.300	1.300	1.379	1.379
4 ^η	1.029	1.029	1.090	1.090
5 ^η	0.837	0.837	0.880	0.880
6 ^η	0.680	0.680	0.645	0.645
Όπισθεν	3.724	3.724	3.385	3.385
Τελική σχέση μετάδοσης	3.850	4.105	4.105	4.105

Αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων: Skyactiv-Drive

	e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)		e-SKYACTIV X (186 PS)	
Τύπος κιβωτίου	6AT		6AT	
Μετάδοση κίνησης	FWD	AWD	FWD	AWD
Σχέσεις ταχυτήτων				
1 ^η	3.552	3.552	3.552	3.552
2 ^α	2.022	2.022	2.022	2.022
3 ^η	1.347	1.347	1.347	1.347
4 ^η	1.000	1.000	1.000	1.000
5 ^η	0.745	0.745	0.745	0.745
6 ^η	0.599	0.599	0.599	0.599
Όπισθεν	3.052	3.052	3.052	3.052
Τελική σχέση μετάδοσης	4.095	4.367	4.367	4.669

Ανάρτηση και τροχοί

	e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)	e-SKYACTIV X (186 PS)
Ανάρτηση		
Εμπρός ανάρτηση	Γόνατα McPherson	
Πίσω ανάρτηση	Αντιστρεπτική ράβδος	
Τροχοί & ελαστικά		
Διαστάσεις ζαντών	16x6-1/2J 18X7J	
Διαστάσεις ελαστικών	215/65R16 215/55R18	



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

Σύστημα διεύθυνσης και φρένα

		e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)	e-SKYACTIV X (186 PS)
Σύστημα διεύθυνσης			
Τύπος		Κρεμαγιέρα	
Τύπος υποβοήθησης		Ηλεκτρική υποβοήθησης (Electric Power Assisted Steering / EPAS)	
Ακτίνα κύκλου στροφής (μεταξύ πεζοδρομίων)	m	5.3	
Διάμετρος κύκλου στροφής (μεταξύ τοίχων)	m	11.37	
Σύστημα πέδησης			
Εμπρός		Αεριζόμενοι δίσκοι	
Πίσω		Απλοί δίσκοι	
Διάμετρος εμπρός δίσκων	χλστ.	295	
Διάμετρος πίσω δίσκων	χλστ.	265	

Βάρη και φορτία

		e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)				e-SKYACTIV X (186 PS)			
		6MT		6AT		6MT		6AT	
Κιβώτιο ταχυτήτων		FWD	AWD	FWD	AWD	FWD	AWD	FWD	AWD
Μετάδοση κίνησης									
Ελάχ. απόβαρο	kg	1,320	1,404	1,347	1,430	1,368	1,453	1,391	1,471
Μέγιστο επιτρεπόμενο	kg	1,927	1,995	1,957	2,021	1,965	2,042	1,965	2,070
Μέγιστο επιτρεπόμενο εμπρός άξονας	kg	1,020	1,060	1,052	1,092	1,092	1,112	1,120	1,141
Μέγιστο επιτρεπόμενο πίσω άξονας	kg	982	1,010	980	1,004	960	1,005	958	1,003
Ικανότητα έλξης χωρίς φρένα	kg	600	600	600	600	600	600	600	600
Ικανότητα έλξης με φρένα (8%/12% κλίση)	kg	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300
Μέγιστο βάρος στην οροφή	kg	75	75	75	75	75	75	75	75

Επιδόσεις

		e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)				e-SKYACTIV X (186 PS)			
		6MT		6AT		6MT		6AT	
Κιβώτιο ταχυτήτων		FWD	AWD	FWD	AWD	FWD	AWD	FWD	AWD
Μετάδοση κίνησης									
Επιδόσεις									
Ανώτατη ταχύτητα (με περιοριστή)	km/h	186	182	186	182	204	204	204	204
Επιτάχυνση (0-100km/h) ¹	δλ.	10.6	11.1	11.2	11.7	8.3	8.7	8.6	9.0

¹ Βάσει συνθηκών δοκιμής της Mazda.



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

		e-SKYACTIV G 2.0 (122 PS)				e-SKYACTIV X (186 PS)			
Κατανάλωση βάσει WLTP¹									
Συνδυασμένη	l/100 km	5.9	6.4	6.4	6.9	5.7	6.1	6.1	6.6
Πολύ υψηλή ταχ/τα	l/100 km	6.4	6.6	6.6	7.2	6.1	6.4	6.5	7.2
Υψηλή ταχ/τα	l/100 km	5.1	5.5	5.4	6.0	5.0	5.4	5.3	5.7
Μέση ταχ/τα	l/100 km	5.6	6.2	6.0	6.5	5.4	5.9	5.8	6.1
Χαμηλή ταχ/τα	l/100 km	7.3	8.2	8.5	8.8	6.6	7.3	7.5	7.9
Εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένες)	g/km	134	144	144	156	128	137	138	149
Κατανάλωση βάσει NEDC²									
Μικτός κύκλος	l/100 km	5.2	5.4	5.6	6.0	4.9	5.1	5.5	5.6
Εκτός πόλης	l/100 km	4.6	4.8	4.7	5.3	4.5	4.6	4.9	5.1
Αστικός κύκλος	l/100 km	6.3	6.5	7.1	7.2	5.8	6.0	6.7	6.5
Εκπομπές CO ₂ (συνδυασμένες)	g/km	118	121	126	136	111	116	124	127
Προδιαγραφές εκπομπών		EURO 6d							

¹ Τα οχήματα πιστοποιούνται σύμφωνα με τη διαδικασία έγκρισης τύπου WLTP (Κανονισμός (ΕΕ) 1151/2017 · Κανονισμός (ΕΕ) 2007/715).

² Για την παροχή συγκρισιμότητας, οι αναφερόμενες τιμές είναι βάσει NEDC - τιμές που καθορίζονται σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 1153/2017.



PRESS MATERIAL – MAZDA AUTOONE

#D r i v e T o g e t h e r

#M a z d a

#C X 3 0