



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

UN SECOLO DI SFIDA ALLE CONVENZIONI: MAZDA 1920-2020

Precursore dei tempi: 90 anni di tecnologie e design Mazda d'avanguardia

- La storia del Marchio plasmata da una tradizione di innovazioni anticonformiste
- Sempre innovativa, dal Mazda-Go e dalla Cosmo 110S alle Mazda MX-5 e MX-30
- Dal motore rotativo allo Skyactiv-X: inventiva tecnica dimostrata nel corso dei decenni

Roma, 1 ottobre 2020. Per non essere convenzionali la creatività non basta, bisogna possedere virtù altrettanto importanti come il coraggio, la perseveranza e la continua voglia di sfidare regole comunemente accettate. In Mazda, l'anticonformismo è una tradizione (o meglio una necessità) che risale alla produzione dei suoi primi veicoli. E, come la storia dimostra, questo atteggiamento è la pietra angolare dei più grandi successi dell'azienda.

Circa 90 anni fa, invece di copiare i concetti esistenti - strategia comune tra i costruttori che cercano di affermarsi nel settore dell'auto - Mazda ha dotato il suo primo veicolo a motore di una tecnologia avanzata, sviluppata internamente. Il Mazda-Go Tipo DA, un motocarro a tre ruote presentato nel 1930, aveva un cambio con la retromarcia ed era costruito con l'utilizzo di materiali leggeri per migliorarne l'efficienza e l'agilità nonché la portata utile.

Il divertimento nella guida e l'aspetto accattivante, ripensati al meglio per i veicoli commerciali dell'epoca, erano per Mazda elementi importanti già da allora. Si prenda ad esempio il brillante Mazda-Go Tipo GA commercializzato nel 1938. Conosciuto come "Green Panel" per il colore esterno, il tre ruote si rivelò sorprendentemente sportivo grazie al motore da 669 cc e all'impareggiabile cambio a quattro marce, aumentando allo stesso tempo l'autonomia del 20%. Da allora questo spirito pionieristico incentrato sul guidatore è presente in ogni modello Mazda.

L'aspra bellezza e la storia di Hiroshima, la sua casa, hanno plasmato il carattere resiliente e orgogliosamente indipendente dell'Azienda. Dopo essere stata in gran parte distrutta nel 1945 dalla bomba atomica, Mazda ha svolto un ruolo centrale nella sua ricostruzione. Il suo quartier generale, che l'esplosione lasciò in larga parte intatto, venne usato come ospedale e come sede del municipio, e la produzione di camion, elemento vitale per la ricostruzione, riprese dopo soli quattro mesi.

Consolidamento di una tradizione

Nello sviluppo della sua prima auto prodotta in serie, Mazda si è ancora una volta prefissata di distinguersi dalla concorrenza. La Mazda R360, una piccolissima coupé a quattro posti, è stata il risultato di quella scelta. Con una silhouette deliziosa abbinata a una concezione leggera e innovativa, un accattivante comportamento su strada e un costo abbordabile, fece subito colpo. Caratterizzata da un efficiente e robusto motore a quattro tempi, disponibile anche con cambio semi-automatico con convertitore di coppia - un inedito per il Giappone - e con lunotto avvolgente in plexiglas, la R360 ha conquistato nel 1960 il 65% del mercato giapponese delle microcar, nonostante il suo lancio avvenne solo alla fine di maggio.

Per ulteriori informazioni:

Erika Giandomenico - PR & Press Manager

Mazda Motor Italia S.r.l., Viale A. Marchetti 105, 00148 Roma

Tel.: +39 06 60 297 800 - E-mail: egiandomenico@mazdaeur.com

www.mazda-press.it



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

Leggerezza, facilità di guida e stile attraente sono diventati i tratti distintivi del marchio Mazda. L'elegante R360 ha fatto da apripista ai sorprendenti modelli successivi, tra cui i bellissimi modelli degli anni '60 come la Mazda Luce di prima generazione (1966-73), conosciuta anche come 1500/1800/R130, e la Mazda Cosmo Sport/110S (1967-72). Oggi la tradizione continua con il linguaggio di design Kodo, che mira a catturare la grazia dei movimenti e che ha portato il marchio a conquistare tanti premi. I più recenti esempi del design Kodo combinano forme minimaliste con semplicità ed eleganza, come dimostrano la compatta SUV Mazda CX-30 e la Mazda3, vincitrice del premio World Car Design of the Year 2020.

Tornando agli anni '60, le circostanze avrebbero nuovamente spinto Mazda a esplorare nuovi territori. Nel periodo del lancio della R360, l'intenzione del Governo di far crescere l'industria automobilistica minacciò di costringere le case automobilistiche più piccole, tra cui Mazda, a fondersi con competitori nazionali più grandi. Puntando a mantenere la propria indipendenza distinguendosi dagli altri, Mazda rivolse l'attenzione verso una nuova tecnologia, firmando un accordo di licenza con NSU per sviluppare il motore rotativo Wankel della Casa tedesca.

Tecnologia meticolosamente perfezionata

Il propulsore NSU, come Mazda ebbe modo di scoprire presto, presentava molti problemi. L'attitudine alla tenacia fu di grande aiuto all'azienda durante lo sviluppo negli anni seguenti. La sua esperienza come produttore di macchine utensili e altre apparecchiature industriali di precisione, risalente agli anni '20, si rivelò preziosa anche durante il meticoloso processo di riprogettazione del motore rotativo. Sebbene decine di altre aziende (tra le quali alcune delle più grandi case automobilistiche del mondo), seguirono Mazda nel concludere accordi di sviluppo con NSU negli anni '60, ma Mazda fu la sola ad affermarsi sul mercato con veicoli dotati di propulsore rotativo. Tutti gli altri desistettero.

Mazda ha lanciato la sua prima vettura con motore rotativo, la già citata Cosmo Sport/110S, nel 1967. La splendida coupé sportiva biposto da 940 kg presentava un design d'ispirazione spaziale e un motore a doppio rotore – il primo in un modello di produzione – dalla sonorità caratteristica e che sviluppava 110 CV (diventati in seguito 128 CV) con una cilindrata di soli 982 cm³.

Compatta ma potente, la vettura con propulsore rotativo ha rafforzato l'ossessione di Mazda verso la leggerezza spingendola ad alzare l'asticella con tecnologie e concezioni insolite. Con il suo cofano ribassato, la leggendaria Mazda RX-7 (1978-2002) è stata progettata esclusivamente per il motore rotativo. Dei quasi 2 milioni di veicoli con motore rotativo venduti da Mazda, la RX-7 ha contribuito con più di 800.000 esemplari, diventando il modello con motore rotativo più venduto di tutti i tempi. E nel 1991, la Mazda 787B con motore rotativo fu la prima, e al momento l'unica, vettura dotata di motore senza pistoni a vincere l'estenuante 24 Ore di Le Mans.

Per ulteriori informazioni:

Erika Giandomenico - PR & Press Manager

Mazda Motor Italia S.r.l., Viale A. Marchetti 105, 00148 Roma

Tel.: +39 06 60 297 800 - E-mail: egiandomenico@mazdaeur.com

www.mazda-press.it



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

Ridefinizione di un classico

Questo ha rappresentato un risultato gigantesco per il Marchio, con una tecnologia motoristica che la concorrenza aveva da tempo abbandonato. Un'altra pietra miliare è stata sicuramente la Mazda MX-5. Lanciata nel 1989, è riuscita a condensare l'esperienza accumulata dall'azienda nel progettare vetture sportive leggere ed efficienti in meno di 4 metri di pura estasi automobilistica a trazione posteriore. In pratica Mazda resuscitò da sola il mercato delle due posti a costi abbordabili, un segmento praticamente estinto, ricavandone un clamoroso successo. Ancora oggi, dopo tre decenni, la MX-5 continua a ridefinire il piacere di guidare ed è meritatamente la roadster più venduta di tutti i tempi.

Nel corso degli anni, molti concorrenti hanno provato a competere con la MX-5 con modelli di loro produzione, ma nessuno di questi è riuscito a raggiungere qualcosa in più di una piccola frazione della sua popolarità. È un esempio tra i tanti dell'attitudine di Mazda ad avventurarsi nelle acque di tecnologie inesplorate (o trascurate) destinate a diventare col tempo oggetto di attenzione dell'industria del settore. I veicoli a basse emissioni, per esempio. La concept ibrida Mazda EX005 presentata nel 1970 utilizzava un motore rotativo per ricaricare le batterie che alimentavano i suoi motori elettrici. Tre anni dopo, l'Azienda ha svelato la Mazda CVS Personal Car, un prototipo di minivan elettrico con tecnologia di guida autonoma. E, già nel 1983, il microbus Mazda Bongo Sky Lounge era dotato con condizionatore d'aria ad energia solare.

Mazda ha inoltre visto in anticipo il potenziale rappresentato dall'idrogeno. La Mazda Demio FCEV presentata a Kyoto nel 1997 viene considerata una delle prime concept al mondo di auto realizzabile a celle a combustibile. Nel frattempo, la concept HR-X (1991) utilizzava un motore rotativo alimentato a idrogeno¹, così come la Capella Cargo (1995), una Mazda 626 wagon testata su strade pubbliche. Sono seguiti altri modelli con motore rotativo a idrogeno, tra cui la Mazda RX-8 con propulsore a doppia alimentazione e le monovolume Mazda5/Premacy, vendute in Giappone attraverso un programma di leasing commerciale. La Casa ha inoltre realizzato versioni della Premacy con un propulsore elettrico a batteria plug-in e un rotativo a idrogeno come range extender. Il sistema si è ritrovato nel 2013 sulla versione prototipo della Mazda2/Demio EV, una utilitaria a batteria di produzione limitata dotata di un piccolo motore monorotore in grado di raddoppiare l'autonomia della batteria, che funzionava a benzina, propano o butano. Oggi c'è la Mazda MX-30², il primo modello totalmente elettrico della Casa, che in futuro potrebbe avere un rotativo simile.

¹ L'idrogeno risolve i problemi delle emissioni dei motori rotativi, che ben si adattano a combustibili alternativi

² Consumo di energia elettrica WLTP della MX-30: 14,5-19,0 kWh/100 km; Autonomia: 200-265 km (ciclo urbano); Emissioni di CO₂ WLTP: 0 g/km
Consumo di energia elettrica NEDC: 16,0 kWh/100 km (ciclo combinato); Autonomia: 237-298 km (ciclo urbano); Emissioni di CO₂ NEDC: 0 g/km

Per ulteriori informazioni:

Erika Giandomenico - PR & Press Manager

Mazda Motor Italia S.r.l., Viale A. Marchetti 105, 00148 Roma

Tel.: +39 06 60 297 800 - E-mail: eggiandomenico@mazdaeur.com

www.mazda-press.it



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

Il futuro è adesso

I prodotti dei geni creativi di Mazda sono diversi. La concept MX-02 svelata al Motor Show di Tokyo del 1983 presentava un head-up display e quattro ruote sterzanti, e la Mazda 626 4WS (1987) sarebbe stata una delle prime due vetture di serie equipaggiate con queste ultime. La Eunos Cosmo, una coupé sportiva di lusso destinata solo al mercato giapponese (1990-95), era equipaggiata con il primo sistema di navigazione GPS touchscreen in assoluto. La Mazda MX-3 coupé (1991-98) era disponibile con il motore V6 più compatto esistente al mondo, un motore da 1.8 litri estremamente elastico che anticipava la tendenza alla riduzione delle cilindrata dell'ultimo decennio. E, nel 1993, la Mazda Xedos 9 fu il primo modello di serie disponibile con un motore a ciclo Miller, che combinava la chiusura ritardata della valvola di aspirazione con un compressore per sviluppare maggiore potenza aumentando il rendimento. Da qui l'esperienza di Mazda sarebbe poi sfociata nel programma dei propulsori Skyactiv.

Caratterizzati da rapporti di compressione estremi, gli odierni motori benzina Skyactiv-G e diesel Skyactiv-D offrono, tra le altre cose, una eccezionale combinazione di potenza ed efficienza nei consumi reali, il che significa anche minori emissioni. Questi motori fanno parte della gamma di tecnologie Skyactiv, che comprende anche cambi, carrozzerie e telai, introdotta nel 2011 con la Mazda CX-5 di prima generazione. Il processo di sviluppo di Skyactiv è stato tipico di Mazda: una incessante esplorazione di soluzioni tali da evitare compromessi convenzionalmente accettati, come il contrasto tra prestazioni ed efficienza nei consumi, o tra maneggevolezza e comfort, per offrire la migliore esperienza possibile in termini di utilizzo e possesso.

Più di recente, l'Azienda ha compiuto un ulteriore passo avanti nell'efficienza del piacere di guida con lo Skyactiv-X, lanciato nel 2019 sulla CX-30 e sulla Mazda3. Primo motore a benzina di serie al mondo ad aver utilizzato l'accensione per compressione come un diesel, ha rappresentato una vera svolta per i motori endotermici unendo i vantaggi di entrambi. L'accoglienza sul mercato ha letteralmente surclassato le più rosee aspettative. Nel mese di maggio la Casa ha avviato la produzione della Mazda MX-30, un SUV compatto totalmente elettrico dotato della nuova trazione e-Skyactiv, da poco arrivato nelle concessionarie italiane.

Continuare a costruire basandosi sulla esperienza maturata nel forgiare nuovi percorsi: una scelta fondamentale nella storia di Mazda e per come essa sia riuscita come piccola Casa automobilistica prima a sopravvivere e poi a crescere nel corso dei decenni in condizioni spesso turbolente. Dopo 100 anni, sono queste esperienze ad aver plasmato il carattere di Mazda - innovativo, ambizioso, determinato e naturalmente creativo - e a rendere il Marchio così indiscutibilmente unico.

Fine