



mazda



**MAZDA AL SALONE
DI GINEVRA 2014**
CARTELLA STAMPA

zoom-zoom
zoom-zoom



mazda



INDICE

MAZDA AL SALONE
DI GINEVRA 2014

| | |
|--|---------|
| 1. <i>CONCEPT MAZDA HAZUMI</i> uno sguardo alla nuova generazione di utilitarie | 4 - 13 |
| 2. <i>KODO - SOUL OF MOTION</i> l'evoluzione di uno stile | 14 - 25 |
| 3. <i>MAZDA MX-5 25° ANNIVERSARIO</i> | 26 - 37 |
| 4. <i>I MODELLI A GINEVRA</i> la panoramica | 38 - 43 |
| 5. <i>MAZDA NEL 2013</i> Un anno pieno di eventi | 44 - 51 |
| 6. <i>MAZDA MOTOR CORPORATION</i> informazioni e dati | 52 - 53 |
| 7. <i>CONTATTI</i> Mazda Motor Europe | 54 - 57 |



mazda



1 **Mazda HAZUMI**

*UNO SGUARDO ALLA PROSSIMA
GENERAZIONE DI UTILITARIE MAZDA*

HAZUMI 跳

Mazda sta lavorando su quattro aree chiave per lo sviluppo dei suoi modelli di nuova generazione: il linguaggio stilistico KODO - Soul of Motion, SKYACTIV Technology, Mazda Proactive Safety, ed un nuovo sistema di connessione per auto battezzato MZD Connect.* Mazda HAZUMI, che viene presentata quest'anno al Salone di Ginevra, racchiude in sé tutti e quattro questi elementi e anticipa la prossima generazione di utilitarie Mazda.

Uno sguardo ai modelli Mazda di nuova generazione, come Mazda CX-5, Mazda6 e Mazda3, conferma che il design KODO è caratterizzato da un'espressione dinamica e viva del movimento. Una carrozzeria compatta ma di grande impatto, come quella realizzata per Mazda HAZUMI, esprime l'essenza di KODO. Il motore diesel SKYACTIV-D da 1.5 litri di nuova concezione garantisce un eccezionale risparmio nei consumi senza compromettere linearità e potenza delle prestazioni. Oltre a migliorare alcuni aspetti fondamentali per la sicurezza, come la posizione di guida ed il campo visivo, HAZUMI adotta le tecnologie di sicurezza d'avanguardia del sistema i-ACTIVSENSE di Mazda. Contemporaneamente, il sistema MZD Connect offre agli automobilisti il divertimento e la comodità della connettività smartphone in un formato che garantisce sicurezza e facilità di utilizzo.



**KODO – SOUL OF MOTION
MOVIMENTO DINAMICO
RACCHIUSO IN UNA
CARROZZERIA COMPATTA**

Estetica esterna

Il design KODO si propone di catturare la tensione, la bellezza e la potenza che caratterizzano gli esseri viventi in movimento. Racchiudendo la potenza e la dinamicità di movimento proprie di KODO all'interno di una compatta hatchback a 5 porte, Mazda ha dato ad HAZUMI uno stile esclusivo e delle forme atletiche fatte per la strada. Questa è anche l'espressione di KODO nella sua forma più concentrata. Disegnando un abitacolo il più arretrato possibile, sposta il baricentro vicino alle ruote posteriori e crea una forma a cuneo che parte dal frontale basso e pronunciato e si alza verso il posteriore per trasmettere un forte senso di movimento in avanti. La silhouette scolpita ed affilata è un chiaro indicatore della forma dell'utilitaria di serie, dove la linea a movimento unico è la tendenza prevalente. Gli sbalzi ridotti ed i passaruota possenti che sporgono sulle grandi ruote evidenziano l'aspetto atletico e potente della vettura. Ma non è solo questione di estetica. Come per tutti i suoi prodotti di nuova generazione, Mazda ha prestato molta attenzione all'aerodinamica, ottimizzando il flusso dell'aria sopra la carrozzeria e creando una turbolenza controllata nel sottoscocca. Tarati in modo specifico per le dimensioni compatte della vettura, questi elementi offrono prestazioni aerodinamiche eccellenti.

Superando le convenzioni del settore e rifiutando i compromessi nelle quattro aree fondamentali per la progettazione dei veicoli Mazda, Mazda HAZUMI indica la forma ideale della prossima generazione di utilitaria Mazda.

Il nome del prototipo è un ottimo indizio, sia per l'aspetto della vettura che per il mercato di riferimento. HAZUMI è una parola giapponese che significa "legato o sbocciato" ed è stata scelta per dare l'idea di un piccolo ma vigoroso animale,

pieno di energia e di vita. fa riferimento inoltre anche ai potenziali acquirenti del segmento B: giovani, dinamici, vivaci ed ambiziosi.

HAZUMI è anche un altro esempio del grande potenziale dello stile KODO e di come esso si adatti perfettamente a vetture differenti di dimensioni diverse. Ryo Yanagisawa, capo progettista di HAZUMI, ha detto: "Mentre per esprimere gli stilemi KODO su modelli più lunghi come SHINARI abbiamo utilizzato linee

di movimento lunghe e libere, che si estendono dall'anteriore al posteriore della vettura, con HAZUMI abbiamo creato una forma che suggerisce un movimento esplosivo. E' come un animale pronto al balzo: ogni suo muscolo è in tensione per raccogliere la massima energia prima di inseguire la preda. Pur essendo piccola, lo stile KODO conferisce alla vettura una presenza che non può passare inosservata, ed una forma che esprime il piacere di guida."



Frontale

I fari e la calandra sono posizionati il più in basso possibile per conferire al frontale un aspetto tagliente, che ricordi un ghepardo in caccia. Allo stesso tempo, la vettura riesce ad avere allo stesso tempo un aspetto dolce, trasmettendo velocemente un senso di affezione a chi la guarda. Le bande LED ad anello aggiungono profondità e solidità ai fari, che evocano così la forte volontà trasmessa dagli occhi di un animale selvaggio. Un altro segno che contraddistingue lo stile KODO, è la linea in alluminio che sottolinea la calandra prima di tagliare attraverso i fari conferendo al frontale un'espressione „facciale“ profondamente scolpita.

Fiancata

Vista lateralmente, HAZUMI mostra la silhouette atletica di una vettura sportiva, caratterizzata da sbalzi ridotti e da montanti che sembrano pronti a penetrare al centro delle ruote anteriori e posteriori. Una lunga linea parte dal cofano, raggiunge l'apice sulla ruota anteriore per poi proseguire fino al posteriore, mentre un'altra linea si sovrappone alla ruota posteriore emulando la ritmica flessione muscolare ed aggiungendo un forte senso di movimento in avanti. La struttura della fiancata è ricca di tensione per accentuare la corporatura robusta della vettura.

Posteriore

Le ruote posteriori ben piantate a terra supportano la linea di cintura e insieme alla forma molto inclinata del lunotto creano un forte senso di movimento in avanti. I caratteristici gruppi ottici posteriori allungati conferiscono un senso di velocità oltre a possedere una vitalità penetrante che ricorda quella dei fari anteriori.

Ruote

I cerchi in alluminio hanno un design dinamico che esprime una grande forza che si irradia dal centro di ciascuno. Il contrasto tra la lucentezza radiante prodotta dal processo di zigrinatura dell'alluminio, e la vernice metallizzata scura, fornisce un forte senso di tridimensionalità.

Design interno

Gli interni di HAZUMI conferiscono la stessa sensazione dinamica di velocità dei concept precedenti quali SHINARI, MINAGI, e TAKERI, e mantengono grande funzionalità nell'interfaccia tra auto e conducente. La percezione di alta qualità degli interni supera gli standard del segmento, oltre a conferirle un aspetto luminoso e giovane particolarmente adatto ad una utilitaria.

Configurazione dell'abitacolo

La velocità è l'essenza delle forme interne, che si protendono dal quadro strumenti al pannello porta fino alla consolle centrale. L'effetto prodotto, simile a quello esterno, è un senso dinamico di movimento in avanti. Lo spazio destinato ai passeggeri inizia subito accanto al cruscotto e con la plancia a forma di ala d'aereo crea una piacevole sensazione di ariosità. La consolle centrale è sospesa come un ponte, migliorando la sensazione di ampiezza e creando più spazio per i piedi.

Il quadro strumenti è disegnato attorno all'asse centrale rispetto al conducente. E' dotato di un unico strumento centrale con schermi che si distendono come ali su entrambi i lati.

La configurazione dello schermo centrale, Active Driving Display, e della manopola HMI Commander, è basata sull'esclusivo concetto di interfaccia uomo-macchina (HMI) di Mazda denominato Head Up Cockpit. E' progettata per aiutare il conducente ad avere molte informazioni mantenendo lo sguardo davanti sulla strada e assumendo una posizione del corpo sicura e stabile.

Precisione realizzativa

In ogni zona le forme di alta qualità hanno un aspetto scultoreo, amplificato dai riflessi di luci ed ombre e dai materiali scelti per ciascuna e realizzati per ottimizzarne l'aspetto. I componenti chiave degli interni, come i comandi e i display, utilizzano una combinazione a strati di metallo fortemente cesellato e di ottimo materiale acrilico. Questo produce una impressione di lucentezza e vivacità perfetta per una utilitaria, pur mantenendo un'atmosfera di alta qualità.

Colore

Gli interni sono stati concepiti con pelle nera di base, mentre la pelle bianca è utilizzata solo per alcuni dettagli come il cruscotto. I sedili sono rivestiti in materiale color cremisi scamosciato. Questo moderno accostamento di colori, che è sia audace che affascinante, rende gli interni giovanili e raffinati allo stesso tempo.



TECNOLOGIA SKYACTIV TECHNOLOGY OTTIMIZZATA PER UNA UTILITARIA

Arriva un nuovo motore diesel pulito di piccola cilindrata SKYACTIV-D 1.5

Mazda HAZUMI offre la gamma completa delle tecnologie SKYACTIV Technology perfettamente tarate per una utilitaria. Ciò offre la guida agile che ci si aspetta da una utilitaria, mentre le prestazioni progressive del motore trasmettono un senso di sicurezza.

Motore diesel pulito SKYACTIV-D 1.5 litri

Mazda HAZUMI rappresenta anche l'anteprima mondiale del motore SKYACTIV-D 1.5. Questo motore diesel

leggero e compatto è stato progettato per ottenere massima efficienza di combustione, proprio come il più grande SKYACTIV-D 2.2. Offre anche una coppia ampia e prestazioni dinamiche, che si mantengono lineari fino agli alti regimi, ed ottime prestazioni in termini di emissioni di CO₂ - inferiori a 90 g / km con Mazda HAZUMI. Questo motore soddisfa inoltre le severe norme Euro 6, senza la necessità di ulteriori post trattamenti quali un filtro per gli NO_x o la riduzione catalitica selettiva.



Tecnologie avanzate di sicurezza i-ACTIVSENSE

Il modello è dotato delle tecnologie di sicurezza avanzate i-ACTIVSENSE basate sul sistema Mazda Proactive Safety. Questa è la filosofia di sicurezza Mazda, che mira a massimizzare la varietà di condizioni in cui il conducente può guidare in modo sicuro e a minimizzare i rischi che possono portare ad incidenti. Queste tecnologie aiuteranno gli automobilisti a godere di Mazda HAZUMI in modo sicuro e in piena tranquillità.

Sistema di connettività per auto di nuova generazione 'MZD Connect'

I giovani vogliono vivere esperienze stimolanti per poi condividerle con gli amici il più presto possibile. Mazda affronta le esigenze di questi giovani automobilisti – o di chiunque sia interessato ad essere connesso in ogni momento – con MZD Connect, un nuovo sistema di connettività introdotto con la nuova Mazda3. È stato progettato, in combinazione con Heads-Up Cockpit, per permettere agli automobilisti di disporre del divertimento e della utilità dei loro smartphone in modo facile e sicuro quando sono al volante.

DIMENSIONI PRINCIPALI

| | Mazda HAZUMI |
|--------------------------------------|---|
| Carrozzeria | 2 volumi 5 porte |
| Posti a sedere | 4 persone |
| Lunghezza x Larghezza x Altezza (mm) | 4.070 x 1.730 x 1.450 mm |
| Passo (mm) | 2.585 mm |
| Motore | SKYACTIV-D 1.5 |
| Cambio | SKYACTIV-DRIVE (6AT) |
| Sistemi principali | Sistema di spegnimento al minimo i-stop Sistema di rigenerazione dell'energia di frenata i-ELOOP |
| Pneumatici | 215/45 R18 |
| Cerchi | 8J |



2 **KODO - SOUL OF MOTION**

L'EVOLUZIONE DI UNO STILE

KODO - Soul of Motion è stato concepito come l'essenza del movimento ed esprime la tensione verso potenza e velocità. Ispirato dall'osservazione del movimento istantaneo degli animali, è il simbolo dell'evoluzione dell'estetica Mazda. Per una intera nuova generazione di vetture che brillano per vitalità, forza e consistenza. Tutto è iniziato cinque anni fa.



2009

Quando nel 2009 Ikuo Maeda è diventato il responsabile globale del design di Mazda, ha voluto che al marchio fosse data una connotazione più emozionale, conferendo alle vetture un nuovo senso di presenza e di finalità. E l'artefice di KODO - Soul of Motion ha goduto di una prospettiva straordinaria rispetto alla storia del costruttore: a suo padre, Mataburo Maeda, si deve l'originale Mazda RX-7 degli anni '70 e fu anche a capo del design Mazda. Tale padre, tale figlio: prima di KODO, Ikuo ha disegnato fra l'altro la Mazda RX-8 e l'attuale generazione di Mazda2.

“KODO - Soul of Motion riguarda la nitidezza delle linee esterne. Nelle sue superfici c'è una tensione che ispira velocità, ma dentro è affascinante e trasmette un senso di cura artigianale.”

-Ikuo Maeda, da una intervista sulla rivista *CAR* del 2010.

2010

Mazda SHINARI: Il primo rendering di KODO, presentato a Los Angeles nel 2010, fu il concept d'una coupé sportiva tanto elegante quanto eccitante. Espressione di pura forza, le sue linee e forma rappresentavano l'attimo fra il primo minimo movimento e il prorompere dell'energia. Riallacciandosi alle forme della pluridecennale tradizione Mazda nelle auto sportive, l'espressione unica di velocità di SHINARI si rifletteva anche nella configurazione del suo innovativo abitacolo ergonomico.



2011

Mazda MINAGI: Come per SHINARI, che vi aveva fatto il suo debutto europeo, Ginevra è stata la vetrina di MINAGI che l'ha affiancata come secondo concept a stile KODO: un SUV compatto. Perfetta per il segmento, con i montanti del parabrezza inclinati ed i fianchi possenti, MINAGI interpreta l'agilità di un ghepardo pronto a scattare. Le sue forme esprimono movimento anche da ferme con un dinamismo unico per un SUV. Ed il concetto si traduce perfettamente in pratica.

Mazda CX-5: Elegante come MINAGI, l'origine di CX-5 è inconfondibile. Primo SUV compatto in assoluto di Mazda era anche il primo modello di serie con stilemi KODO e la prima Mazda equipaggiata con tutta la serie delle tecnologie SKYACTIV Technology. La visione di Mazda appena arrivata sul mercato, è stata subito un grande successo. Le previsioni di vendita sono state superate in tutto il mondo, preparando la strada per le novità a venire. Mazda non ha più guardato indietro.



2011-12

Mazda TAKERI: Come MINAGI, che ha aperto la strada per l'imminente arrivo del SUV del segmento C, TAKERI faceva conoscere la futura ammiraglia di taglia mediadi Mazda. In pratica tutto l'impatto emotivo di SHINARI trasferito in un'elettrizzante proposta per il segmento C/D. Dotata delle tecnologie Mazda più evolute come i-ELOOP, un nuovissimo sistema di rigenerazione dell'energia, è un nuovo modo per andare oltre una equilibrata berlina sportiva. Esposta per la prima volta a Tokyo a fine 2011 e di nuovo a Ginevra pochi mesi dopo, TAKERI ha anche dimostrato di essere un concept praticamente pronto per la produzione di serie.



2012

Mazda6: Il più recente adattamento al più genuino stile KODO trasmette la forza e la personalità del marchio Mazda, mentre dietro le sue fluenti linee propone anche innovazioni che ne migliorano le prestazioni. Con uno stile destinato a superare la prova del tempo, la nuova generazione di Mazda6 appena arrivata nelle concessionarie è stata scelta fra le tre finaliste per il premio 2013 World Car Design of the Year. Polo d'attrazione vincente sin dal primo giorno, Mazda6 ha ripercorso fedelmente le tracce di CX-5.

2013

Mazda3: In un segmento tanto competitivo, la nuova generazione della compatta Mazda doveva essere eccellente. Così Mazda ha studiato l'edizione più recente del suo modello - il più venduto di tutti i tempi per Mazda - per emergere rispetto alla concorrenza, ma anche perché ne facesse evidentemente parte. Lanciata attraverso eventi svoltisi lo stesso giorno in cinque località distribuite nel mondo, grazie all'impatto della sua bellezza e attualità è stata accolta ovunque con grande favore - anche lungo i 15.000 km

del test della scorsa estate che l'ha portata dal Giappone a Francoforte. Il mondo si è accorto di questa nuova potente espressione dello stile KODO, ed è stato uno dei modelli più apprezzati dell'anno.

2014 E OLTRE

Giustamente la storia di KODO prosegue quest'anno a Ginevra con il concept Mazda Hazumi, che riparte - com'è ovvio - dagli stilemi delle sue sorelle più grandi e li adatta al formato di una utilitaria.





KODO: GLI ELEMENTI FONDAMENTALI

Pur mantenendo la propria personalità, ogni Mazda di nuova generazione condivide anche una serie di stili KODO.

CALANDRA AD ALI:

L'elegante frontale di famiglia Mazda è sintesi di movimento, con linee come ali che si allungano da sotto la mascherina finemente cesellata sino alle fiancate.

ASPETTO SOLIDO E POTENTE:

Con la forza repressa di un predatore che si prepara ad aggredire, la postura KODO prevede un abitacolo rastremato verso il posteriore con montanti anteriori decisamente inclinati, ruote larghe con passaruota allargati, carreggiata più ampia e passo più lungo con sbalzi ridotti.

FARI CARATTERISTICI:

Gli "occhi" KODO sembrano guardare avanti con spavalderia, sottolineati da bande luminose ad anello che si protendono verso le fiancate. La loro struttura, abbinata a quella delle luci posteriori, esprime forza, rapidità e stabilità.

FORME SCOLPITE:

Frutto della meticolosa attenzione ai dettagli, le forme e i riflessi armoniosi KODO della carrozzeria variano a seconda di luce e angolazione. Un effetto che non finisce mai di stupire e che ha come complemento la proposta di colori speciali come il Soul Red Metallic.



KODO: UN DESIGN FUNZIONALE

KODO non è solo bellezza. È anche funzionalità. Dopo tutto, stiamo parlando di Mazda.

AERODINAMICA:

Le forme KODO sono tracciate per opporre la minima resistenza, consentendo a tutte le Mazda di nuova generazione di raggiungere coefficienti di resistenza aerodinamica fra i migliori in assoluto per il massimo risparmio di carburante.

ERGONOMIA E COMFORT DELL'ABITACOLO:

L'ampiezza della carrozzeria e il passo lungo vogliono dire un abitacolo più spazioso. Così i progettisti hanno potuto ottimizzare la configurazione interna generale, migliorando comfort ed ergonomia. E ciò rende la guida più facile e divertente.

SICUREZZA:

Oltre alla migliore sfruttabilità, la forma KODO di abitacolo e montanti del parabrezza conferisce un migliore campo visivo per il conducente.



mazda



25TH
ANNIVERSARY

**COME LA MAZDA MX-5
ROADSTER DA IDEA SI È
TRASFORMATA IN ICONA**

Tutto cominciò da un'idea. A marzo 1979 la roadster più famosa della storia era solo questo. Qualcuno sostiene che spuntò per caso durante un colloquio fra Kenichi Yamamoto, in seguito diventato capo dello sviluppo di Mazda, e Bob Hall, un giornalista specializzato americano. Alla fine dell'intervista, Hall suggerì che Mazda realizzasse una "piccola sportiva leggera". Hall, che per tutta la vita aveva guidato vetture inglesi come MG, Lotus e Triumph ed era deluso dalla loro scarsa qualità, schizzò la sua idea su una lavagna. Lo schizzo stuzzicò diversi ingegneri Mazda e mise in moto il complesso processo per trasformare l'idea in una automobile reale.

3 **MX-5 25°**
ANNIVERSARIO
LA VITA DI UNA LEGGENDA



Tsutomu "Tom" Matano

una sonorità di scarico che fa accelerare il cuore di chi guida.

Forse sorprendente per qualcuno, non venne preso in considerazione un motore rotativo. Il management decise che se la sportiva Mazda doveva essere piccola, leggera, ed accessibile, avrebbe dovuto impiegare componenti dei modelli di serie già esistenti. I tecnici trovarono il propulsore adatto nella Mazda 323, un 1.6 litri quattro cilindri a cui poi diedero quel suono che gli appassionati avrebbero desiderato sulla loro roadster.

Per trasferire alle ruote posteriori gli 85 kW/115 CV del motore venne scelto il cambio manuale a 5 marce della Mazda RX-7, mentre il telaio venne dotato di sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, queste ultime tutte dotate di freni a disco. Nel maggio 1987 venne presentato per la prima volta un prototipo molto vicino alla serie ad un gruppo di esperti del settore automobilistico, che furono entusiasti di quanto videro. Ad aprile 1988 furono pronte 12 MX-5 prototipo, ed i giornalisti americani che le provarono a luglio chiesero a Mazda di produrre questa vettura. Il resto è storia. La storia di una leggenda.

Sarebbero trascorsi dieci anni prima del debutto mondiale della prima Mazda MX-5 al Salone di Chicago. Contraddisintna dal codice P729, la piccola spider era il risultato di una collaborazione senza precedenti fra ingegneri, stilisti e colaudatori sia giapponesi che americani. Fulcro della MX5: il tradizionale concetto giapponese *Jinba Ittai* di "cavallo e cavaliere come una cosa sola". Da qui scaturirono tutte quelle doti che avrebbero fatto della due posti un successo. Tornando agli inizi degli anni '80, però, il mondo non era ancora pronto per la vettura.

Per costruirla c'erano molte persone da convincere: Yamamoto e Hall cercarono alleati. In questo periodo, Hall ebbe a che fare con alcuni componenti del team di sviluppo della Mazda RX-7 con motore rotativo. Nel chiacchierare uno di loro (Shunji Tanaka) pronunciò la definizione magica - piccola sportiva leggera. In fondo la vettura sarebbe stata leggera - un elemento fondamentale per la gamma Mazda esistente. Un'indagine di Mazda Nord America confermò che avrebbe dovuto avere motore anteriore, trazione posteriore e potenza sufficiente. E, naturalmente, un aspetto eccitante.

LA NASCITA

Le caratteristiche erano scelte, ma tutto rimase in sospeso finché Yamamoto non venne nominato presidente di Mazda Motor Corporation ed il progetto ottenne il supporto necessario. Le cose iniziarono a muoversi. A metà 1984 in un confronto interno di stile, venne scelto un concept firmato in California da Mark Jordan e Tsutomu "Tom" Matano rispetto ad altre due proposte. Al di là dell'architettura con motore anteriore-trazione posteriore, aveva caratteristiche che restano nella odierna MX-5, come lo sterzo diretto, il cambio a corsa corta che consente di cambiare con un movimento del polso, ed

MAZDA MX-5 - PRIMA GENERAZIONE



SCOPERTA DETERMINANTE: UNA FORMULA DI SUCCESSO CHE COLPÌ IL MERCATO

L'idea di Bob Hall di una compatta convertibile a 2 posti è sopravvissuta alla percezione che per essa non ci fosse mercato, anche fra gli scettici in Mazda. La Mazda MX-5 è entrata in fase di produzione ed è stata presentata il 9 Febbraio 1989 al Salone di Chicago.

Lunga 398 cm ed alta 122 cm, doveva apparire molto piccola, in particolare negli Stati Uniti. E le forme arrotondate, in contrasto con le concorrenti dell'epoca come la Toyota MR2 e la presto scomparsa Fiat X1/9, risultavano forse ancora più estreme. Ma la reazione a Chicago fu entusiastica.

Ciò che fece la prima MX-5 fu il cogliere brillantemente la purezza e la semplicità delle roadster in ogni aspetto: semplice da guidare, semplice da gestire e semplicemente adorabile. Con un peso di soli 955 Kg, Mazda diede vita ad una vera sportiva leggera in regola con tutte le normative di sicurezza dell'epoca. Cosa ancor più notevole considerando che il suo schema a motore anteriore e trazione posteriore richiedeva un differenziale posteriore ed un sottotelaio aggiuntivo

per il motopropulsore in modo da stabilizzare la trasmissione.

Facendola così leggera, Mazda riuscì a darle prestazioni eccitanti a dispetto della cilindrata relativamente piccola, 1.6 litri, del motore. Fra le sue peculiarità, una speciale testata ed il doppio albero a camme in testa, speciali tarature da sportiva ed un elevato rapporto di compressione per offrire maggiore potenza in una gamma più ampia di regimi. Ne risultò che la prima generazione della MX-5 era rapida (0-100 km/h in 8,8 sec) ed estremamente vivace.

COME DEFINIRE IL PIACERE DI GUIDA

In poche parole MX-5 era esplosiva da guidare, con la prontezza e la maneggevolezza *Jinba Ittai* che derivavano dal suo baricentro basso e dall'ideale distribuzione dei pesi 50:50, frutto dell'architettura con motore in posizione anteriore centrale (fra pilota e assale anteriore). E dalle sospensioni indipendenti a doppio braccio oscillante su ciascuna ruota.



E dal compatto cambio manuale a 5 marce, con leva corta, in posizione rialzata e dalla corsa precisa. E dallo sterzo diretto e servoassistito. E dagli speciali cerchi in lega leggera. E l'elenco potrebbe non finire qui.

Fu un successo immediato, e rimase tanto apprezzata che la sua versione aggiornata

del 1994 lasciò praticamente invariati design e sospensioni. Venne però aggiunto un più potente motore 1.8 litri da 96 kW/131 CV ed aumentata la già eccezionale rigidità torsionale della vettura. Miglioramenti anche in fatto di sicurezza con l'adozione per alcuni mercati di barre nelle portiere, ABS e airbag. Ma la sua formula originale restava intatta.



*MAZDA MX-5 -
SECONDA GENERAZIONE*

UNA CLASSE A PARTE: LA FORZA DI RIMANERE POPOLARE

Erano trascorsi otto anni da quando la prima Mazda MX-5 aveva stravolto il mondo dell'auto, ed era arrivato il momento per una nuova generazione. Lanciata al Salone di Tokyo 1997, ed in Europa pochi mesi dopo al Salone di Ginevra 1998, Mazda mantenne il mix vincente di design da classica spider, funzionalità innata, prestazioni e maneggevolezza superiore. La linea esterna venne modificata lievemente per conferirle un aspetto più muscolare, con maggiore comfort e praticità all'interno grazie al nuovo frangivento dietro i sedili ed al baule più grande.

Le modifiche maggiori erano sotto la pelle, con motori più potenti ed una scocca ancora più rigida. Le prestazioni migliorarono anche grazie all'aerodinamica, con un coefficiente di resistenza sceso da 0,38 a 0,36. Contestualmente vennero aggiornate le sospensioni con barre stabilizzatrici più grandi, carreggiata più larga (modelli 1.8) ed un differenziale autobloccante. Di serie c'era anche il sistema ABS a tre canali. Il risultato: più divertente da guidare che mai.

L'aggiornamento introdotto nel 2001 comprendeva cerchi da 16 pollici, fasatura variabile per il motore 1.8 litri, ed ulteriori irrigidimenti. Venne realizzata anche una nuova versione più sportiva con cambio a 6 marce, sospensioni sportive con speciali ammortizzatori Bilstein, e pneumatici ad



alte prestazioni. Dal reparto Mazdaspeed performance venne realizzata anche una MX-5 turbo da 134 kW/182 CV, che però non venne commercializzata in Europa.

In tutti questi anni, MX-5 rimase saldamente legata alla sua tradizione di classica roadster. Ma era talmente diversa e superiore nel proprio segmento da costituire una classe a sé stante. La MX-5 era sicuramente destinata a durare ancora nel tempo.





*MAZDA MX-5 -
TERZA GENERAZIONE*

***PIÙ GRANDE, PIÙ LARGA, PIÙ LEGGERA:
CRESCOVA MA RESTAVA ESSENZIALE.***

Lanciata nel 2005, la terza generazione di Mazda MX-5 presentava un passo più lungo, carreggiate più larghe e pneumatici più grandi con passaruota in grado di alloggiare i nuovi cerchi da 17". Ma a dispetto delle maggiori dimensioni e del più ricco equipaggiamento rispetto alla precedente, il nuovo modello pesava solo 10 kg in più.

Si trattava di una prima applicazione della nuova "strategia del grammo" di Mazda per ridurre accuratamente il peso nella fase di sviluppo del modello. Per esempio grazie al cofano del baule in alluminio ed al maggior ricorso ad acciai ultra resistenti. Infatti queste misure per risparmiare peso si sarebbero diffuse in tutte le Mazda di nuova generazione, un processo che continua tuttora.

La terza generazione della MX-5 migliorava anche comfort e convenienza. Un nuovo meccanismo permetteva al tetto in tela di essere aperto e chiuso con una sola mano. E l'interno più spazioso offriva anche più funzionalità, più spazio per gli oggetti, avviamento e chiusura senza chiave, ed un nuovo sistema audio BOSE®.

Il motore 1.6 litri venne abbandonato a favore di nuovo 2.0 litri da 118 kW/160 CV, disponibile di serie con un cambio a 5 marce o con un inedito 6 marce manuale. Pur conservando il suo schema classico e la distribuzione 50:50 dei pesi, la nuova scocca offriva un baricentro ancora più basso e corrispondenti aumenti in fatto di rigidità in torsione (47%) e in flessione (22%). Accanto a dischi freno più grandi, su molti mercati le dotazioni di sicurezza di serie aumentavano comprendendo anche airbag laterali e controllo di stabilità dinamica (DSC). Il nuovo modello fece immediatamente colpo e fu eletto in Giappone Auto dell'Anno 2005-2006.





LA MX-5 ROADSTER COUPÉ

Solo un anno dopo, in risposta alla richiesta del mercato, Mazda presentò la versione con hardtop elettrico retrattile della MX-5. L'hardtop si apriva in soli 12 secondi - il più veloce in assoluto - ripiegandosi dietro i sedili senza ridurre la capienza del baule.

Il facelift del 2009 ottimizzò l'aerodinamica e affinò lo sterzo oltre ad apportare migliorie ai motori. Il 2.0 litri fu reso ancora più brillante ed allo stesso tempo ridusse i consumi fra il 4 ed il 7%, a seconda del tipo di cambio. Per il 1.8 nuovi rapporti del cambio per consumare meno. E per la prima volta in Europa con il 2.0 litri venne offerto un cambio automatico a 6 marce,

dotato di bilancieri al volante per le cambiate manuali. Nel 2012 i ritocchi al modello sono stati principalmente estetici, con un frontale più aggressivo ed interni rivisti. Infine è stato aggiunto un sistema di cofano attivo per una migliore protezione dei pedoni in caso d'urto.

Dopo 25 anni e circa un milione di esemplari venduti, la roadster più venduta di sempre continua a consolidare il suo posto nella storia ed a divertire chi guida. La MX-5 è certamente una leggenda, e la leggenda vive ancora.





mazda

4 MODELLI ESPOSTI A GINEVRA

LA PANORAMICA



MAZDA3

Stile KODO - Soul of Motion e tecnologie SKYACTIV Technology: Mazda3 è il terzo esempio di questa combinazione di successo, applicata ad una vettura che interagisce con gli utenti a vari livelli. La nuova Mazda3 offre una combinazione impareggiabile di prestazioni, efficienza nei consumi e funzionalità in un pacchetto tanto sicuro e pratico quanto attraente. Gli stilemi KODO si adattano magnificamente alla sua agilità da compatta, catturando i sensi. E fra le sue innovative tecnologie SKYACTIV Technology, c'è il nuovo motore 1.5 a benzina SKYACTIV-G, che supera ogni aspettativa. La più recente Mazda3 segna anche il debutto del nuovo concetto per gli interni di Mazda, contraddistinti da un comfort ergonomico che si deve semplicemente provare. È anche la prima Mazda dotata di MZD Connect, un sistema che porta all'interno della vettura la connettività degli smartphone con la massima sicurezza e convenienza, ed il nuovo Head-up Display del marchio - il tutto in un accessibile modello del segmento C. Ancora in fase di lancio in Europa, ha già ottenuto numerosi premi ed è fra le finaliste del premio Auto dell'Anno in Europa.



Mazda6

Vincitrice di numerosi premi Auto dell'Anno, l'ammiraglia Mazda di ultima generazione ispira voglia di guidarla dal primo sguardo. Studiata per essere una propaggine di chi la guida ed in sintonia con la strada, in essa Mazda ha riunito un design di successo con funzionalità

intuitiva e prontezza di risposta eccezionale. E con un fascino emozionante che mette Mazda6 alla stessa stregua di vetture molto più costose. Leggera per concezione e con motori e cambi SKYACTIV di straordinaria efficienza, la prima Mazda dotata dell'esclusivo sistema di rigenerazione dell'energia di frenata i-ELOOP offre i consumi più contenuti della categoria e prestazioni dinamiche eccezionalmente prevedibili. Anche gli spazi interni sono piacevolmente ergonomici, per una marcia confortevole ed un funzionamento conveniente e flessibile dell'avanzata tecnologia di infotainment di bordo. Il tutto completato da una invidiabile dotazione di avanzate tecnologie di sicurezza attiva e passiva, per un pacchetto complessivo che gran parte dei modelli europei di taglia media può solo sognare.



Mazda CX-5

Più maneggevole di tante vetture, sicuro come un camion, e sempre divertente come una Mazda deve essere. Il primo SUV compatto realizzato da Mazda ha sorpreso il mondo quando è stato lanciato nel 2012. Il suo successo ha sorpreso Mazda stessa, che nell'arco dei primi 18 mesi ne ha praticamente dovuto raddoppiare la capacità produttiva annua - prima del 25% e poi di un altro 20% - per soddisfare la consistente domanda. Primo modello della nuova generazione Mazda, CX-5 ha introdotto sul mercato di grande serie le tecnologie SKYACTIV Technology ed il design KODO - Soul of Motion. È diventata subito una prediletta sia degli acquirenti che dei media di tutto il mondo: un apprezzamento sempre maggiore e tuttora ininterrotto.





Mazda MX-5

É una leggenda. Un classico moderno che ha ridato vita ad un celebre segmento che sembrava morto. E dopo 25 anni è ancora in piena forza ed ha ormai raggiunto quota 1 milione di esemplari. Pur fortemente simile alla sua versione d'origine, l'attuale Mazda MX-5 è molto più avanzata. La MX-5 di oggi offre caratteristiche come il sistema di cofano attivo a protezione dei pedoni ed un hardtop ripiegabile che si chiude in appena 12 secondi. Ma Mazda non si è mai allontanata dalla formula vincente che ha fatto della MX-5 una leggenda, cioè una spider compatta che sia accessibile, affidabile e soprattutto divertente, con il tipico cambio a corsa corta, lo sterzo preciso e la appagante maneggevolezza della sua architettura a motore anteriore e trazione posteriore. Quanti altri modelli possono vantare di migliorare ogni giorno il proprio record mondiale?





Mazda NEL 2013

UN ANNO PIENO DI EVENTI

Un altro anno, un altro Salone di Ginevra. In mezzo le tante cose che sono accadute in Mazda: un altro anno di sfida alle convenzioni per rendere migliori le cose. Eccone alcune evidenze.

2014.01

- Mazda è risultato il costruttore automobilistico che è cresciuto di più in Europa nel 2013, con un aumento delle vendite di autovetture su base annua del 18,7% in un mercato globalmente in calo per il sesto anno consecutivo. Di conseguenza il marchio ha aumentato la propria quota di mercato dall'1 al 1,2%.
- Avvio della produzione in Messico nello stabilimento MMVO (Mazda de Mexico Vehicle Operation) a Salamanca. Il primo modello uscito dalla catena di montaggio è una Mazda3 berlina destinata agli Stati Uniti. Fra i modelli che vi verranno prodotti in futuro ci sono la Mazda2 ed una utilitaria Toyota. Per ottobre è previsto anche l'inizio dell'attività di una fabbrica di lavorazione dei motori.

2013.12



- La nuova Mazda3 viene inserita fra le finaliste per l'Auto dell'Anno 2014, il più antico e importante premio automobilistico europeo, la cui vincitrice sarà proclamata al Salone di Ginevra.

2013.11

- Valutazione 5 stelle Euro NCAP per la nuova Mazda3, il che la rende la compatta più sicura testata dall'ente indipendente nel 2013.
- Mazda espone Mazda3 SKYACTIV-Hybrid al Salone di Tokyo accanto ad un concept Mazda3 con alimentazione a gas naturale compresso (metano). Inizia in Giappone la commercializzazione delle berline ibride.

2013.10

- I risultati della prima metà dell'anno fiscale che si chiuderà a Marzo 2014 indicano un consistente aumento dei profitti netto e operativo accompagnati da una crescita del 3% delle vendite globali, a quota 631.000 veicoli.
- Con nove vittorie consecutive si chiude la stagione delle Mazda6 SKYACTIV-D, il che porta Mazda alla conquista del Campionato Costruttori Grand-Am GX, diventando il primo team in assoluto a vincere una serie Grand-Am con vetture diesel.



- Mazda sponsorizza il 13° Summit Mondiale dei Premi Nobel per la Pace, che riunisce i vincitori del premio con i leader e le organizzazioni di tutto il mondo per promuovere la pace. Oltre a mettere a disposizione una flotta di veicoli come fornitore unico, Mazda ha anche organizzato il premio "Make Things Better Award", una competizione fra giovani futuri leader.
- Inizia la commercializzazione delle nuove Mazda3 hatchback e berlina in numerosi mercati europei, nell'ambito di una fase di lancio che continua nel 2014. La forte domanda iniziale è una buona premessa per il successo della nuova generazione del modello Mazda più venduto.





2013.09

■ La carovana delle nuove Mazda3 arriva al Salone di Francoforte al termine di un impegnativo test partito dal Giappone e durato 15.000 km. Superando tanti ostacoli, comprese condizioni stradali imprevedibili e talvolta impossibili, le nuove compatte Mazda dimostrano la loro straordinaria qualità costruttiva, affidabilità e piacevolezza e riscuotono grande attenzione e apprezzamento lungo il percorso.

■ Mazda annuncia l'inizio dei test della vettura a sicurezza avanzata 'Mazda Atenza ASV-5' (in Europa: Mazda6) sulla normale viabilità di Hiroshima. Fra l'altro, questa berlina dalle dotazioni speciali dispone di un rivoluzionario sistema che consente ad auto e tram di comunicare tra loro: il primo al mondo.

■ La nuova generazione di Mazda6 riceve la valutazione 5 stelle da Euro NCAP. Una combinazione vincente di innovazioni per la sicurezza attiva e passiva fanno di essa la quarta Mazda ad ottenere la valutazione massima.

2013.08

■ La grande richiesta induce Mazda ad espandere nel suo stabilimento di Hiroshima la produzione di motori SKYACTIV del 25%, portandola ad 1 milione di unità annue entro fine 2014. L'azienda ha anche deciso di aggiungere uno stabilimento lavorazione motori da 120 milioni di dollari alle sue strutture produttive in Messico. Si prevede che la produzione dei motori inizi per Ottobre 2014.

2013.07

■ Una Mazda6 con motore diesel SKYACTIV vince la classe GX nel Grand-Am Brickyard Grand Prix a Indianapolis - è la prima diesel in assoluto a vincere sul leggendario circuito. Con la quinta vittoria consecutiva, il team Mazda scavalca Porsche in testa al Campionato Costruttori GX dopo 8 delle 12 gare in calendario.

■ Prende il via il tour Mazda Route3 con otto esemplari della nuova Mazda3 hatchback che dal Giappone si spostano via nave a Vladivostok. Il più grande

porto russo sul Pacifico è il punto di partenza del test intercontinentale di 15.000 km che passerà attraverso nove fusi orari per concludersi a Francoforte in tempo per l'apertura del Salone 2013.

■ Per tenere il passo con la crescente popolarità dei propri modelli SKYACTIV,

Mazda annuncia i piani per aumentare di circa il 50% la produzione annua di cambi automatici SKYACTIV-Drive e manuali SKYACTIV-MT nel proprio stabilimento di Hofu in Giappone portandola a 1,14 milioni d'unità.



2013.06

- Gli eventi di lancio della nuova Mazda3 si tengono simultaneamente in cinque località distribuite nel mondo il giorno seguente al decimo anniversario dell'uscita dalla catena di montaggio in Giappone del primissimo esemplare di Mazda3.
- Mazda acquista una fabbrica di carrozzerie nella stessa zona dove si sta costruendo un nuovo impianto di assemblaggio vetture nel nord-ovest della Malesia. L'azienda prevede di realizzare localmente circa 20.000 veicoli all'anno.
- Masamichi Kogai (59) diventa il nuovo presidente e CEO di Mazda Motor Corporation, succedendo a Takashi Yamanouchi, che rimane presidente del consiglio d'amministrazione.



2013.04

- Mazda realizza un utile netto globale di €286 milioni* nell'anno fiscale 2013, conclusosi il 31 Marzo, rispetto alla perdita dell'esercizio precedente. L'azienda punta a raddoppiare i profitti nell'anno corrente, aumentando globalmente le unità vendute dell'8% e del 17% in Europa.
- Mazda partecipa alla Settimana del Design di Milano, realizzando una installazione speciale per l'evento - Mazda Con-Temporary Space - dove l'azienda presenta la sedia KODO, la nuova Mazda6 ed altre esposizioni con "movimento" e "soul of motion" come temi.

2013.03

- Una giuria di 66 giornalisti dell'automobile di tutto il mondo eleggono Mazda6 fra le tre finaliste per il premio World Car Design of the Year, insieme ad Aston Martin Vanquish e Jaguar F-Type.

2013.01

- Lancio europeo per la nuova Mazda6 berlina e station wagon, secondo modello Mazda dotato della serie completa di tecnologie SKYACTIV e del design KODO - Soul of Motion.
- I motori diesel puliti SKYACTIV-D riscuotono una popolarità senza precedenti in particolare in Giappone, dove l'80% delle Mazda CX-5 viene venduto con motore SKYACTIV-D 2.2. CX-5 è risultato anche il SUV più venduto in Giappone nel 2012.
- Mazda decide di costruire una nuova fabbrica per le trasmissioni in Thailandia in risposta alla forte richiesta dei suoi modelli SYKACTIV. La capacità produttiva annua sarà di 400.000 unità quando inizierà la produzione nell'anno fiscale 2015.

- Mazda raggiunge un accordo con Fiat per produrre una spider a due posti nel proprio stabilimento di Hiroshima a partire dal 2015. La sportiva a marchio Alfa Romeo si baserà sull'architettura della prossima generazione della roadster Mazda MX-5, ma i due modelli non avranno gruppi motore-cambio in comune.



* ¥34,3 miliardi convertiti al cambio di ¥120 = €1, il tasso del 31 Marzo 2013



Mazda MOTOR CORPORATION

INFORMAZIONI E DATI

per l'anno fiscale concluso il 31 Marzo 2013

| | |
|--|---|
| Sede centrale | 3-1 Shinchi, Fuchu-cho, Aki-gun, Hiroshima 730-8670, Giappone |
| Fondazione | Toyo Cork Kogyo fondata nel 1920 in Hiroshima; produzione del primo veicolo Mazda (a tre ruote) nel 1931; ribattezzata Mazda Motor Corporation nel 1984 |
| Presidente del Board, Presidente e CEO | Masamichi Kogai |
| Capitale | ¥258,96 miliardi (al 25 Giugno 2013) |
| Quotata presso | Borsa di Tokyo |
| Addetti | 37.745 in tutto il mondo |

Siti produttivi e capacità

- Hiroshima & Hofu, Giappone, 996.000 unità / anno, autovetture / veicoli commerciali
- Ujina, Giappone, 514.800 unità / anno, autovetture / veicoli commerciali
- Hofu, Giappone, 481.200 unità / anno, autovetture (vetture e mezzi industriali Mazda sono assemblati in 11 paesi e regioni in 13 siti di tutto il mondo)

Centri di ricerca e sviluppo

- Hiroshima, Giappone
- Yokohama, Giappone
- Irvine, California, USA
- Flat Rock, Michigan, USA
- Oberursel, Germania
- Shanghai, Cina

Produzione veicoli*

879.000 unità (in Giappone)

Vendite totali*

circa 1.053.262 unità (225.683 in Giappone / 827.579 all'estero)

Valore vendite*

¥2.205.270.000.000
€ 18.4 miliardi di euro**

Utile operativo*

¥53.936.000.000
€ 449.5 milioni di euro**

Utile netto*

¥34.304.000.000
€ 285.9 milioni di euro**

Presenza mondiale

Esporta in circa 100 paesi e regioni di tutto il mondo

Sede centrale europea

Mazda Motor Europe GmbH
Hitdorfer Str. 73
51371 Leverkusen, Germany

Sede centrale USA

Mazda Motor of America Inc.
(Mazda North American Operations)
7755 Irvine Centre Drive
Irvine, CA 92618-2922, USA

* Anno fiscale, Aprile '12 - Marzo '13. Se non altrimenti specificato, i dati si riferiscono all'anno solare.

** Calcolato con un tasso di cambio di 1 € = 120 Yen, tasso di cambio vigente il 31 Marzo 2013.



7 CONTATTI

MAZDA MOTOR EUROPE



Europa

Mazda Motor Europe GmbH
www.mazda-press.com

Jerome de Haan
✉ JdeHaan@mazdaeur.com

☎ +49 2173 943 505
☎ +49 2173 943 553



Austria

Mazda Austria GmbH
www.mazda-press.at

Josef Deimel
✉ deimel@mazda.at

☎ +43 463 3888 223
☎ +43 463 3888 62



Bielorrussia

Atlant-M Holpy

Olga Nikishima
✉ Olga_Nikishima@atlantm.com

☎ +375 172 01010
☎ +375 172 18 9982



Belgio

Mazda Motor Belux
www.mazda-press.be

Peter Gemoets
✉ gemoetsp@mazdaeur.com

☎ +32 3 860 66 05
☎ +32 3 860 66 12



Croazia

Mazda Motor Croatia
www.mazda-press.com.hr

Robert Špiranec
✉ spiranec@mazda.hr

☎ +385 1 6060 259
☎ +385 1 6040 746



Cipro

Mazda Cyprus
A.Stephanides & Son Automotive Ltd

Elena Evgeniou
✉ e.evgeniou@gpa.com.cy

☎ +357 2258 1121
☎ +357 2258 1110



Repubblica Ceca

Mazda Motor Czech Republic
www.mazda-press.cz

Markéta Kuklová
✉ mkuklova@mazdaeur.com

☎ +420 233 029 320
☎ +420 233 029 399



Danimarca

Mazda Motor Danmark
www.mazda-press.dk

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 26 31 88 37
☎ +45 43 25 21 01



Isole Faroe

Mazda Motor Danmark

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 26 31 88 37
☎ +45 43 25 21 01



Finlandia

Inchcape Motors Finland Oy

Juhani Eräntö
✉ juhani.eranto@inchcape.fi

☎ +358 207 704 330
☎ +358 207 704 307



Francia

Mazda Automobiles France S.A.S.
www.mazda-presse.fr

David Barrière
✉ david.barriere@mazda.fr

☎ +33 1 61 01 65 95
☎ +33 1 61 01 65 60



Germania

Mazda Motors
(Deutschland) GmbH

Jochen Münzinger
✉ jmuenzinger@mazda.de
www.mazda-presse.de

☎ +49 2173 943 220
☎ +49 2173 943 468



Grecia

ELMA S. A.

Mitsi Leontaritou
✉ leon@cortessisgroup.gr

☎ +302 105 156 033
☎ +302 105 156 095



Ungheria

Mazda Motor Hungary KFT
www.mazda-press.hu

Eszter Burovinc
✉ burovinc@mazda.hu

☎ +36 1 464 5005
☎ +36 1 464 5001



Islanda

Mazda Motor Danmark

Jannik Olsen
✉ jolsen@mazdaeur.com

☎ +45 26 31 88 37
☎ +45 43 25 21 01



Italia

Mazda Motor Italia S.p.A
www.mazda-press.it

Mariù Granieri
✉ mgranieri@mazdaeur.com

☎ +39 06 60297 800
☎ +39 06 60200 125

 **Lussemburgo**
Mazda Motor Belux
www.mazda-press.lu

Peter Gemoets
✉ gemoetsp@mazdaeur.com
☎ +32 3 860 66 05
☎ +32 3 860 66 12

 **Malta**
GasamZammit Motors Ltd.

Stefan Deguara
✉ sdeguara@gasan.com
☎ +356 21 442-030
☎ +356 21 442-007

 **Olanda**
Mazda Motor Nederland
www.mazda-press.nl

Jur Raatjes
✉ jraatjes@mazdaeur.com
☎ +31 182 685 080
☎ +31 182 635 035

 **Norvegia**
Mazda Motor Norge
www.mazda-press.no

Wenche S. Skarpodde
✉ wskarpodde@mazdaeur.com
☎ +47 66 81 87-86

 **Polonia**
Mazda Motor Poland
www.mazda-press.pl

Magdalena Weglewska
✉ mweglewska@mazdaeur.com
☎ +48 22 318 1980
☎ +48 22 318 1970

 **Portogallo**
Mazda Motor de Portugal Lda
www.mazda-press.pt

Sandra Ferro
✉ sferro@mazdaeur.com
☎ +351 21 351 2774
☎ +351 21 351 2771

 **Rep. d'Irlanda**
Mazda Motor Ireland
www.mazda-press.ie

Tony Howarth
✉ thowarth@mazdaeur.com
☎ +353 1 233 4730
☎ +353 1 233 4701

 **Russia**
Mazda Motor RUS
www.mazda-press.ru

Maria Maguire
✉ mmaguire@mazdaeur.com
☎ +7 499 500 4856
☎ +7 495 589 2482

 **Slovacchia**
Mazda Motor Slovak Republic
www.mazda-press.sk

Markéta Kuklová
✉ mkkuklova@mazdaeur.com
☎ +420 233 029 320
☎ +420 233 029 399

 **Slovenia**
Mazda Motors Slovenia
(MMS d.o.o.)

Bogdan Zvanut
✉ bogdan.zvanut@mazda.si
www.mazda-press.si
☎ +386 1 420 40 81
☎ +386 1 420 40 88

 **Spagna**
Mazda Automóviles España S.A.

Natalia García
✉ ngarcia@mazdaeur.com
www.mazda-press.es
☎ +34 91 418 5468
☎ +34 91 418 5479

 **Svezia**
Mazda Motor Sverige
www.mazda-press.se

Per Lidström
✉ plidstrom@mazdaeur.com
☎ +46 768 750 815
☎ +46 300 10 299

 **Svizzera**
Mazda (Suisse) SA
www.mazda-press.ch

Giuseppe Loffredo
✉ gloffredo@mazda.ch
☎ +41 22 719 3360
☎ +41 22 719 3305

 **Turchia**
Mazda Turkey
www.mazda-medya.com

Hülya Pamuk
✉ hpamuk@mazdaeur.com
☎ +90 216 430 70 60
☎ +90 216 430 70 02

 **Ucraina**
AUTO International

Olga Parimskaya
✉ parimskaya@auto-intl.kiev.ua
☎ +38 0 44 230-1597
☎ +38 0 44 230-1581

 **Regno Unito**
Mazda Motors UK Ltd.
www.mazda-press.co.uk

Graeme Fudge
✉ gfudge@mazdaeur.com
☎ +44 1 322 622 691
☎ +44 1 322 622 700

 Mazda Central and South East Europe
Albania, Bosnia, Macedonia, Montenegro, Serbia
Robert Špiranec
✉ spiranec@mazda.hr
☎ +385 1 6060 259
☎ +385 1 6040 746

 **Bulgaria, Moldavia, Romania**
Eszter Burovinc
✉ burovinc@mazda.hu
☎ +36 1 464 5005
☎ +36 1 464 5001

zoom-zoom
zoom-zoom