



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

Un secolo di sfida alle convenzioni MAZDA 1920-2020

Brillante e non convenzionale: La ricerca Mazda di vetture divertenti e sostenibili

- I momenti salienti di una ribelle dell'auto: dal rotativo a idrogeno allo Skyactiv-X
- Sin dalla prima auto un approccio senza compromessi per una efficienza che rende divertente la guida

Roma, 9 luglio 2020. Mazda è nota per le sue auto coinvolgenti nella guida. Anche se questo può sembrare in contrasto con le attuali necessità di rendere la mobilità più sostenibile, Mazda ha lavorato sin dagli inizi per sviluppare veicoli più puliti ed efficienti.

E nel farlo non è mai stata incline a compromessi in fatto di divertimento nella guida, un approccio che nel corso dei decenni ha costretto Mazda a essere ingegnosa. Pertanto, al di là della sua apertura mentale verso motori di concezione insolita, la Casa giapponese ha anche esaminato tantissimi altri modi per migliorare l'efficienza dei veicoli.

Ne sono derivati alcuni prodotti emblematici, fra cui la sua prima autovettura, la Mazda R360, che ha segnato l'origine della strategia del grammo del Marchio, che punta ancora oggi a ridurre tutto il peso non essenziale del veicolo. Da qui sono nati elementi della R360 come il lunotto in plexiglass, le testate e parti della carrozzeria in alluminio. Con soli 380 kg, al momento del lancio nel 1960 era l'auto più leggera del Giappone e la coupé a quattro posti più leggera al mondo. Al contempo, il suo motore a quattro tempi era più silenzioso, più pulito e meno assetato delle unità a due tempi dei concorrenti. Con sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, l'auto era anche molto maneggevole, ed è stata un grandissimo successo in Giappone sin dal giorno del lancio.

Compatto, fluido e potente

Secondo lo spirito di leggerezza e di divertimento nella guida, cosa potrebbe esserci di meglio di un motore ultracompatto e fluido dal rapporto peso/potenza naturalmente elevato? Mazda ha subito percepito il potenziale del motore rotativo Wankel, non solo per migliorare l'esperienza di guida, ma anche per differenziarsi nettamente dalla concorrenza. Inoltre, Mazda è stata l'unica Casa automobilistica ad avere successo commerciale con il motore rotativo, producendo quasi 2 milioni di veicoli spinti da questo tipo di propulsore. Per ovvie ragioni, i motori ad alti regimi erano più diffusi sulle auto sportive come l'iconica Mazda RX-7, il modello rotativo più venduto della storia.

Sebbene il motore rotativo avesse i suoi difetti, la configurazione della camera di combustione lo rendeva particolarmente adatto a carburanti alternativi come l'idrogeno, risolvendo così il problema emissioni dei rotativi a benzina. La Casa lo dimostrò prima con la Mazda HR-X, una concept del 1991 con motore a doppio rotore alimentato a idrogeno montato davanti alle ruote posteriori, e poi nel 1995 con la Capella Cargo, una Mazda 626 wagon testata sulle strade pubbliche in Giappone. Ha persino messo un rotativo a idrogeno in una Mazda MX-5 di prima generazione.

La Mazda RX-8 Hydrogen RE presentata al Motor Show di Tokyo del 2003 sarebbe stata venduta in Giappone attraverso un programma di leasing commerciale. Il suo propulsore rotativo a doppia

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

alimentazione, che poteva funzionare sia a idrogeno sia a benzina, sarebbe stato utilizzato anche sulla Mazda Premacy Hydrogen RE Hybrid offerta con lo stesso sistema di leasing. Dotata di un sistema ibrido leggero (mild hybrid), aveva maggiore potenza e autonomia della RX-8. La monovolume compatta, conosciuta in Europa come Mazda5, avrebbe in seguito ricevuto un propulsore elettrico a batteria plug-in e un rotativo a idrogeno come range extender. Poi, nel 2013, Mazda ha introdotto una versione prototipo della Mazda2/Demio EV, una utilitaria a batteria di produzione limitata con un piccolo range extender da 330cm³ monorotore in grado di raddoppiare l'autonomia della batteria e che funzionava a benzina, propano o butano.

Obiettivo emissioni zero

L'esperienza di Mazda con l'attuale tecnologia ibrida risale a molto tempo addietro. Infatti, la concept ibrida Mazda EX005 venne svelata mezzo secolo fa, al Motor Show di Tokyo del 1970. Anch'essa presentava un motore rotativo destinato a caricare le batterie che alimentavano i motori elettrici. Insolita anche per altri aspetti, la futuristica "bubble car" a quattro posti aveva un joystick per volante e ruote disposte a diamante, il che le consentiva di girare su se stessa.

Due anni dopo, la concept Mazda Chantez EV ha offerto ai visitatori del Salone di Tokyo uno sguardo all'elettrico sotto forma di una microcar meno anticonvenzionale. E nel 1973, è stata la Mazda CVS Personal Car, un prototipo di monovolume elettrico senza conducente, a offrire una visione straordinariamente lungimirante su vari aspetti della mobilità del futuro.

Passiamo rapidamente agli anni '90: quando molti altri stavano ancora parlando di veicoli a celle a combustibile, Mazda ne stava già costruendo uno. Esposta nel 1997 a Kyoto, la Demio FCEV, alimentata da un sistema compatto a base di idrogeno, è considerata una delle prime concept al mondo di auto realizzabile a celle a combustibile. Quindi, nel 2001, il Costruttore ha iniziato i test su strade pubbliche della Premacy FCEV, che utilizzava un reformer a metanolo per convertire il metanolo in idrogeno puro per alimentare le celle a combustibile.

Mazda ha anche sfruttato l'energia solare. La sua Bongo Sky Lounge, un microbus basato sulla serie E del 1983, aveva una ventilazione ad energia solare per la climatizzazione. Dieci anni dopo, l'ammiraglia Mazda 929 era disponibile su alcuni mercati con un sistema simile alimentato da celle solari integrate nel tetto apribile.

Come accennato, la leggerezza ha sempre avuto un ruolo di primo piano in Mazda; ma la Mazda MX-5 avrebbe portato l'ossessione dell'Azienda per la riduzione del peso a nuove vette. Tutta l'esperienza acquisita in questo campo dalla R360 in poi sarebbe convogliata nella roadster. Lanciata nel 1989, la MX-5 da sola ha fatto rivivere il mercato delle due posti a prezzo accessibile. E non attraverso la potenza, ma piuttosto tramite un progetto minimalista (pesava solo 955 kg), un motore a benzina piccolo ed efficiente, una configurazione a trazione posteriore perfettamente bilanciata e sospensioni su misura ottimizzate per una maneggevolezza eccezionale e il massimo divertimento. Con quattro generazioni del modello e ben oltre un milione di esemplari venduti, quella della MX-5 ha dimostrato di essere una formula vincente.

Approccio di sviluppo del prodotto anticonformista

Da allora i principi di leggerezza perfezionati sulla MX-5 hanno trovato applicazione su tutti i modelli Mazda. L'attenzione verso il peso tra i tecnici dello sviluppo è più forte che mai, cercando di eliminare ogni grammo non necessario.

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

Oggi costituisce un elemento centrale nell'approccio generale di Mazda per migliorare l'efficienza dei suoi veicoli. Gli ingegneri esaminano a fondo vantaggi e svantaggi delle varie opzioni, che riguardino motori, trasmissioni, materiali o sicurezza, mettendo in discussione le convenzioni del settore ad ogni variazione, per trovare soluzioni che siano di minimo compromesso. Questa strategia ha alimentato lo sviluppo della Skyactiv Technology, una gamma innovativa di propulsori, carrozzerie e piattaforme introdotta in Europa nel 2012 a partire dalla Mazda CX-5.

Prendiamo ad esempio i motori. Con i loro materiali leggeri, rapporti di compressione estremi e impostazioni non ortodosse delle aspirazioni, tra l'altro, le unità a benzina Skyactiv-G e i diesel Skyactiv-D offrono una combinazione unica di prestazioni eccezionali e bassi consumi di carburante nell'uso reale, con corrispondenti basse emissioni. Mai appagata, Mazda ha fatto ancora di più con un tipo completamente nuovo di motore a combustione interna. Svelato per la prima volta nel 2017, lo Skyactiv-X è il primo propulsore a benzina di grande serie a utilizzare l'accensione per compressione come i diesel, unendo così i vantaggi di entrambi, come l'efficienza nei consumi del diesel e la prontezza di risposta del benzina. Tutte e tre le tipologie di motore a combustione Skyactiv sono attualmente disponibili per la Mazda3 e la CX-30. Lo scorso maggio Mazda ha iniziato la produzione della MX-30¹, il suo primo modello di serie totalmente elettrico. Dotata della nuova trazione e-Skyactiv, la MX-30 verrà commercializzata in Europa a partire da settembre.

L'approccio per il gruppo propulsore, come l'intero programma Skyactiv Technology, seguono un obiettivo specifico: minimizzare in modo sostenibile le CO₂ e le altre emissioni nocive nell'uso reale - e non solo sulla carta - continuando a migliorare allo stesso tempo l'esperienza di guidare e di possedere una Mazda. Un principio che non è mai cambiato da quando Mazda costruisce automobili.

Fine

¹Consumo di energia elettrica WLTP MX-30: 14,5-19,0 kWh/100km; Autonomia: 200-262 (città); emissioni CO₂ WLTP: 0 g/km

Consumo di energia elettrica NEDC: 16,0 kWh/100km (combinato); Autonomia: 237-298 (città); emissioni 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: egiandomenico@mazdaeur.com

www.mazda-press.it