



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

UN SECOLO DI SFIDA ALLE CONVENZIONI - MAZDA 1920-2020

Piccole auto, grandi idee: 80 anni di vetture compatte Mazda

- Familia, 323, Mazda3: un'evoluzione di design audaci e di abitacoli innovativi
- R360, Carol, Mazda2: grande praticità e divertimento con ingombri contenuti

Roma, 3 agosto 2020. I piccoli spazi non sono una novità per i giapponesi. Il concetto di casa compatta, oggi di moda in tutto il mondo, è da lungo tempo una realtà nelle metropoli densamente popolate del Paese, dove lo spazio abitativo è un lusso. Questo ha alimentato una cultura di arredi efficienti e di assoluta semplicità.

Fin dal primo giorno, gli stilisti e gli ingegneri di Mazda hanno applicato i principi del minimalismo giapponese - che celebra estetica, benessere e comfort - su vetture come la Mazda Familia e la Mazda 323. E continuano a farlo ancora oggi, forse più che mai, con la Mazda2 e la Mazda3. Come tradizionale colonna portante della gamma, utilitarie e compatte hanno sempre avuto un peso rilevante per Mazda.

Il primo prototipo di autovettura fu una piccola berlina presentata nel 1940. Dotata di grandi finestrini e interni spaziosi, venne progettata per offrire il comfort di vetture più grandi. Sebbene la Seconda Guerra Mondiale ne avesse impedito la produzione, il design ingegnoso per le auto di piccole dimensioni si affermò nell'azienda con sede a Hiroshima e sarebbe diventato un pilastro centrale del DNA dei suoi prodotti, insieme alla concezione di propulsori unici e alla dedizione verso l'amore per la guida.

Nel dopoguerra l'Azienda si concentrò sulla produzione di veicoli commerciali, per questo motivo, la prima auto Mazda prodotta in serie non sarebbe arrivata prima del 1960, ma ne valse la pena di attendere. In grado di ospitare quattro adulti nonostante fosse lunga meno di 3 m, la Mazda R360 coupé alzò l'asticella per le microcar in Giappone grazie al suo stile, alla leggerezza (380 kg, la più leggera della categoria), al motore a quattro tempi dai bassi consumi e alla disponibilità di un cambio automatico. Tanto conveniente quanto attraente da usare, ha dominato il segmento sin dal giorno del lancio, conquistando quell'anno il 15% del mercato automobilistico nazionale.

Minuscole e personali

La Mazda Carol, che seguì nel 1962, prima in versione a due porte e poi come la berlina a quattro porte più compatta del mondo, era spinta da uno dei più piccoli motori a quattro cilindri della storia. Anche se di lunghezza analoga alla R360, l'aspetto della Carol caratterizzato dal passo più lungo e dal lunotto posteriore invertito aumentava lo spazio interno, mentre la sua robusta carrozzeria monoscocca e le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote la rendevano inaspettatamente confortevole in marcia. Replicando il successo della R360, la Carol divenne una hit immediata raggiungendo la quota di due terzi del segmento delle microcar in Giappone nel 1962.

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

Salendo di categoria, il 1963 vide l'introduzione della Mazda Familia. Progettata in Bertone dalla nascente leggenda creativa Giorgetto Giugiaro, la prima compatta della compagnia risultò eclatante. Proposta come berlina, wagon e coupé, la pratica e versatile Familia - nel corso degli anni chiamata anche 800/1000/1200/1300 a seconda della cilindrata del motore - è stata anche immensamente popolare, con oltre 400.000 unità prodotte della sua prima generazione.

Nel 1967 arrivò una nuova generazione della Familia e l'anno seguente per la prima volta divenne disponibile con il motore rotativo. Noto come Familia Rotary/R100, il propulsore a doppio rotore da 100 CV poteva far percorrere alla vettura da 805 kg il quarto di miglio in 16,4 secondi e raggiungere una velocità massima di 180 km/h, ponendola al vertice della sua classe in termini di prestazioni. La R100 fu anche una delle prime Mazda rotative esportate in Europa (insieme alla Mazda RX-2), sebbene fossero più popolari i meno costosi modelli Familia con motore a pistoncini. La compatta e molto simile Mazda 818 era tra queste. Basata sulla Familia, la 818 lunga quattro metri poteva comodamente ospitare cinque persone, con un interno paragonabile a quello di un'auto europea di medie dimensioni dell'epoca.

L'era della hatchback moderna

Passando al 1977, la Mazda 323 ha inaugurato una nuova era per le compatte. Offerta come hatchback a tre o cinque porte e in seguito come wagon, con la sua linea europea ha segnato una rivoluzione stilistica tra le case automobilistiche asiatiche. Economica, leggera e agile, la 323 si è anche rivelata costantemente al vertice della sua classe in Europa in termini di affidabilità. Infatti, in occasione del suo lancio al Salone di Francoforte, due 323 percorsero i 15.000 km da Hiroshima in soli 40 giorni e praticamente senza nessun inconveniente tecnico.

Fu un inizio profetico per la 323, che sarebbe diventata il modello più longevo e più venduto di Mazda fino a oggi. La successiva generazione a trazione anteriore, lanciata nel 1980, ha superato il milione di unità vendute dopo soli 27 mesi, un nuovo record mondiale. Destinata prevalentemente a una clientela più giovane, ebbe altre quattro generazioni negli anni '80 e '90 con continui miglioramenti a livello di comfort, versatilità e maneggevolezza.

Al modello non ha mai fatto difetto la varietà. Dato che nella seconda metà degli anni '80 Mazda puntava agonisticamente sui rally, aggiunse alla sua gamma potenti versioni di serie a quattro ruote motrici. Nel frattempo Mazda offrì con la 323F (1989-98) una fastback a cinque porte sportiva ma adatta alle famiglie con fari a scomparsa e, dal 1994, con un motore V6. Particolarmente popolare in Europa, vede ancora oggi in circolazione molti esemplari.

Intelligente, comoda, pratica

Di una taglia più piccola, la Mazda 121 introdotta nel 1986 seguì le prime Mazda nel fatto di apparire grande all'interno nonostante i soli 3,5 metri di lunghezza esterna. Fra le soluzioni intelligenti c'era il divano posteriore scorrevole dotato di un meccanismo azionabile sia dal bagagliaio che dai sedili stessi. Era anche disponibile con un tetto apribile elettrico in tela che poteva ritrarsi in una o in entrambe le direzioni.

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

Ancora più pratica era la Mazda Demio lanciata nel 1996, che ha portato la soluzione dell'utilitaria minivan con maggiore spazio per la testa, configurazione variabile dei sedili e portellone posteriore molto ampio. Ribattezzata Mazda2 nella maggior parte del mondo, la generazione successiva (2002-2007) ne ha mantenuto le linee pulite mentre aggiungeva in Giappone una versione e-4WD dotata di un motore elettrico che agiva sulle ruote posteriori per migliorare la trazione.

Nel 2003, dopo 36 anni e oltre dieci milioni di esemplari, la 323 lasciò il posto all'elegante Mazda3, una compatta ultramoderna con la stessa eccezionale maneggevolezza della sua progenitrice ma dalla maggiore potenza. In particolare la versione MPS da 260 CV (2006-2013), che poteva arrivare a 100 km/h in circa 6 secondi e aveva una velocità massima di 250 km/h. La Mazda3 ha rappresentato un passo avanti in termini di design e comfort con opzioni come i sedili in pelle e i fari allo xeno, solitamente riservate a vetture molto più costose.

Nel frattempo, la Mazda2 di nuova generazione, arrivata nel 2007, adottava una forma a due volumi più compatta e aerodinamica. I 100 kg di peso in meno e le sospensioni migliorate ebbero un conseguente impatto positivo su prestazioni e agilità. Il risultato: fu eletta Auto dell'anno mondiale 2008. Era anche un banco di prova per le innovazioni. Nel 2012 in Giappone ne è stata offerta una versione elettrica a batteria a tiratura limitata (100 unità) attraverso un programma di leasing. E l'anno successivo, la compagnia ha quasi raddoppiato l'autonomia della Mazda2 elettrica aggiungendovi come *range extender* un piccolo motore rotativo multicom bustibile - un sistema in esame per i nuovi veicoli elettrici come la Mazda MX-30¹, che sarà commercializzata quest'anno a settembre.

Auto piccole, innovazione grande

La tecnologia Skyactiv è arrivata per la prima volta sulle piccole Mazda nel 2013 con la terza generazione della Mazda3 e, un anno dopo, con il lancio della nuova Mazda2. Utilizzando materiali inediti e una nuova tecnologia intelligente, la gamma totalmente rinnovata per motori, trasmissioni, carrozzerie e telai ha migliorato tutti gli aspetti in termini di prestazioni, efficienza e sicurezza.

Entrambi i modelli sono stati sottoposti anche a una revisione stilistica totale secondo il linguaggio di design Kodo di Mazda. Un approccio che coglie i movimenti delle creature viventi, e i risultati sono stati sorprendenti. Allo stesso tempo, Mazda ha portato l'ergonomia dell'abitacolo a un nuovo livello con il suo concetto di interni incentrati sull'uomo, che facilitano la concentrazione del conducente e prevengono la fatica aumentando il benessere dei passeggeri. E, nella tradizione del minimalismo giapponese, con la sensazione e un aspetto semplice ma di grande raffinatezza e di elevata qualità.

¹ Consumo di energia elettrica WLTP della 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



COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

I progressi nell'ingegneria continuano ancora oggi con il sistema ibrido Mazda M Hybrid disponibile su entrambi i modelli, che riduce significativamente il consumo di carburante. C'è anche lo Skyactiv-X, il primo motore a benzina di serie al mondo con accensione per compressione che combina i vantaggi del benzina con quelli dei diesel. Questa tecnologia è celata sotto un nuovo elegante design Kodo che ha contribuito a far conquistare alla Mazda3 il premio World Car Design of the Year 2020.

Perché sia dentro che fuori, la Casa automobilistica anticonvenzionale non ha mai smesso di impegnarsi per offrire la migliore esperienza possibile nel possedere un'auto piccola, sia esaminando le superfici dell'auto, guidandola nelle curve strette, sia semplicemente guardando il paesaggio che ci scorre attorno.