



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

STULECIE PRZEŁAMYWANIA KONWENCJI: MAZDA 1920-2020

Wyprzedzając swoje czasy: 90 lat przełomowych technologii i designu Mazdy

Przełamywanie konwencji wymaga nie tylko kreatywności. Równie ważna jest odwaga, determinacja i nieustające zaangażowanie w kwestionowanie powszechnie obowiązujących przekonań. W Mazdzie niekonwencjonalne myślenie jest swoistą tradycją – dobrowolnie podjętym wyzwaniem, sięgającym etapu konstrukcji pierwszych pojazdów. Jak pokazuje historia, takie podejście stanowi fundament dla największych osiągnięć firmy.

Niemal 90 lat temu, zamiast powielać istniejące koncepcje – typową strategię producentów, próbujących zdobyć własny przyczółek w branży motoryzacyjnej – Mazda wyposażyła swój pierwszy pojazd silnikowy we własną, nowatorską technologię. Mazda-Go Type-DA, trójkołowy pick-up zaprezentowany w 1930 roku, posiadał skrzynię biegów z biegiem wstecznym i został skonstruowany przy użyciu lekkich materiałów, zwiększających osiągi, swobodę prowadzenia, a także przestrzeń ładunkową.

Już wtedy ważna była dla Mazdy przyjemność jazdy i przyciągający wzrok wygląd, także w odniesieniu do samochodów użytkowych. Doskonale potwierdziła to wszechstronna Mazda-Go Type GA, która trafiła do sprzedaży w 1938 r. Znana jako „Green Panel”, ze względu na kolorystykę nadwozia. Ten trójkołowiec wyposażony był w silnik o pojemności 669 cm³ i bezkonkurencyjną czterobiegową skrzynię biegów. Te atrybuty nadały jej zaskakująco sportowy charakter, a jednocześnie wydłużyły przebiegi o 20%. Od tamtej pory pionierski duch, zorientowany na kierowcę jest obecny w każdym modelu Mazdy.

Surowe piękno i historia Hiroszimy, rodzinnego miasta Mazdy, ukształtowały prężny i wyjątkowo niezależny charakter firmy. Po tym, jak bomba atomowa zniszczyła znaczną część aglomeracji w 1945 roku, Mazda odegrała kluczową rolę w odbudowie miasta. W jej siedzibie, która przetrwała eksplozję w dużej mierze bez żadnych zniszczeń, zorganizowano szpital, a po zaledwie czterech miesiącach wznowiono produkcję ciężarówek, niezbędnych do dalszej odbudowy miasta.

Wzmacniając tradycję

Opracowując swój pierwszy seryjnie produkowany samochód osobowy, Mazda ponownie postanowiła wyróżnić się na tle konkurencji. I w takich okolicznościach zadebiutowała Mazda R360, czteremiejsowy mikrosamochód coupé. Dzięki uroczej sylwetce nadwozia,

Więcej informacji:

kontakt@mazda-media.pl

www.mazda.pl | www.mazda-press.pl



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

innowacyjnie lekkiej konstrukcji, angażującemu kierowcę prowadzeniu i przystępnej cenie był to debiut roku. Wyróżniający się wydajnym i trwałym silnikiem czterosuwowym, dostępną półautomatyczną przekładnią hydrokinetyczną – pierwszą w Japonii – oraz zaokrągloną tylną szybą z pleksi, R360 zdobyła 65% japońskiego rynku mikrosamochodów w 1960 roku, chociaż debiutowała dopiero pod koniec maja.

Lekka konstrukcja, przyjemność prowadzenia i stylowa sylwetka stały się znakami rozpoznawczymi samochodów marki Mazda. Szykowna R360 utorowała drogę dla następnych modeli, w tym swoistych ikon piękna z lat 60. XX wieku, takich jak pierwsza generacja Mazdy Luce (1966-73) znana również jako 1500/1800/R130, czy Mazda Cosmo Sport / 110S (1967-72). Ta tradycja trwa do dziś dzięki stylistyce projektowania KODO, której celem jest uchwycenie i odwzorowanie piękna ruchu i która przyniosła producentowi liczne nagrody. Najnowsze projekty KODO łączą minimalistyczne formy z prostą, ale ekspresyjną stylistyką, tak jak w przypadku sylwetki kompaktowego SUV-a Mazdy CX-30 czy Mazdy 3, nagrodzonej tytułem World Car Design of the Year 2020 .

W latach 60. XX wieku okoliczności ponownie skłoniły Mazdę do eksplorowania nieznanych obszarów. Mniej więcej w okresie, gdy debiutowała R360, zainicjowana przez rząd japoński konsolidacja branży groziła zmuszeniem mniejszych producentów samochodów, takich jak Mazda, do połączenia się z większymi krajowymi konkurentami. Chcąc zachować niezależność poprzez wyróżnienie się od innych, Mazda zwróciła się ku nowej technologii i podpisała umowę licencyjną z NSU na rozwój silnika Wankla, dostarczanego przez niemieckiego producenta.

Starannie zaprojektowana technologia

Zespół napędowy NSU, jak wkrótce odkryje Mazda, borykał się ze swoimi problemami. Jednak wytrwałość okazała się bardzo przydatną cechą zespołu w kolejnych latach rozwoju. Doświadczenie sięgające lat 20. XX wieku jako producenta obrabiarek i innych precyzyjnych urządzeń przemysłowych okazało się nieocenione również podczas żmudnego procesu przeprojektowywania silnika Wankla. Dziesiątki innych firm – w tym jedni z największych producentów samochodów na świecie – podążyło za Mazdą i w latach sześćdziesiątych także zawarło umowy na rozwój z NSU, ale Mazda była jedyną, która odniosła sukces na rynku dzięki pojazdom z napędem rotorowym. Wszyscy inni się poddali.

Mazda zaprezentowała swój pierwszy samochód napędzany silnikiem Wankla w 1967 r. i był to wspomniany wcześniej Cosmo Sport / 110S. Oszałamiające, dwumiejscowe sportowe coupé o wadze 940 kg miało kosmicznie wyglądającą sylwetkę i charakterystycznie brzmiący silnik z dwoma wirnikami – pierwszy w modelu produkcyjnym – generujący moc 110 KM (a później 128KM) przy pojemności zaledwie 982 cm³.

Więcej informacji:

kontakt@mazda-media.pl

www.mazda.pl | www.mazda-press.pl



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

Kompaktowa, ale wytrzymała konstrukcja silnika Wankla wzmocniła koncentrację Mazdy na redukcji masy pojazdu i przełamaniu konwencji dzięki niezwyklej technologii i pięknemu wzornictwu. Legendarna Mazda RX-7 (1978-2002) z nisko poprowadzoną linią maski została zaprojektowana wyłącznie z myślą o napędzie silnikiem Wankla. Mazda ostatecznie sprzedała prawie 2 miliony pojazdów, napędzanych silnikiem Wankla, w tym ponad 800 000 egzemplarzy RX-7, co czyni ją najlepiej sprzedającym się modelem z silnikiem rotorowym w historii. W 1991 roku Mazda 787B z silnikiem Wankla była pierwszym i jedynym jak dotąd samochodem, który wygrał wyczerpujący 24-godzinny wyścig Le Mans z tym typem jednostki napędowej.

Redefinicja klasyki

Zwycięstwo w wyścigu Le Mans było gigantycznym osiągnięciem Mazdy z technologią napędu, którą konkurencja już wcześniej spisała na straty. Innym sukcesem z pewnością była Mazda MX-5. Wprowadzona na rynek w 1989 roku, skumulowała doświadczenie producenta z wydajną konstrukcją lekkiego samochodu sportowego o długości mniejszej niż 4 metry i z napędem na tylne koła, zapewniającego pełnię motoryzacyjnego uniesienia. Mazda odniosła ogromny sukces samodzielnie ożywiając segment przystępnych cenowo, dwumiejscowych sportowych roadsterów, rynkową niszę, która praktycznie wówczas już zanikała. Trzy dekady później MX-5 nadal na nowo definiuje radość z prowadzenia i zapracowała na tytuł najlepiej sprzedającego się roadstera w historii.

Kilku innych producentów na przestrzeni kolejnych lat wprowadziło do sprzedaży własne modele, by konkurować z MX-5, ale żaden nie osiągnął więcej niż ułamka popularności Mazdy. To jeden z wielu przykładów Mazdy, wkraczającej na nieznane (lub niedoceniane) technologiczne obszary, które dopiero później zwróciły uwagę innych graczy z branży. Tak było w przypadku pojazdów niskoemisyjnych. Zaprezentowana w 1970 roku koncepcyjna, hybrydowa Mazda EX005 wykorzystywała silnik Wankla do ładowania akumulatorów zasilających silniki elektryczne. Trzy lata później firma zaprezentowała Mazdę CVS Personal Car, prototyp elektrycznego pojazdu do przewozu osób z technologią autonomicznej jazdy. A już w 1983 roku mikrobus Mazda Bongo Sky Lounge miał klimatyzację zasilaną energią słoneczną.

Mazda również wcześniej dostrzegła potencjał wodoru. Mazda Demio FCEV zaprezentowana w Kioto w 1997 r. jest uważana za jedną z pierwszych na świecie opłacalnych koncepcji samochodów osobowych z ogniwami paliwowymi. W międzyczasie koncepcyjna HR-X (1991) wykorzystywała silnik Wankla napędzany wodorem¹, podobnie jak Capella Cargo (1995), czy publicznie testowana Mazda 626 kombi. W ślad za nimi pójść inne wodorowe silniki rotorowe, w tym napędzane dwoma rodzajami paliwa silniki

Więcej informacji:

kontakt@mazda-media.pl

www.mazda.pl | www.mazda-press.pl



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

Mazdy RX-8 oraz modeli klasy van – Mazda5/Premacy – leasingowanych klientom w Japonii. Firma zbudowała również wersje Premacy z zasilaniem akumulatorowym typu plug-in z napędzanym wodorem silnikiem Wankla, służącym jako range extender. W 2013 r. takie rozwiązanie trafiło do limitowanej wersji produkcyjnej modelu Mazda2/Demio EV, którego mały, jednowirnikowy silnik napędzany benzyną, propanem lub butanem podwoił zasięg akumulatora trakcyjnego. Dziś w salonach sprzedaży dostępna jest Mazda MX-30ⁱⁱ, pierwszy w pełni elektryczny model, który także ma w przyszłości otrzymać silnik Wankla jako range extender.

Przyszłość, teraźniejszość

Samochody powstałe dzięki genom odkrywców z zespołu Mazdy są niezwykle różnorodne. Konceptyjna MX-02, pokazana na Tokyo Motor Show w 1983 r. miała na wyposażeniu wyświetlacz head-up i układ czterech kół skrętnych, a Mazda 626 4WS (1987) była jednym z dwóch pierwszych samochodów seryjnych wyposażonych w ten typ rozwiązania w podwoziu. Eunós Cosmo, sportowe coupé jakości premium dostępne tylko w Japonii (1990-95), miał pierwszy dotykowy system nawigacji GPS. Mazda MX-3 coupé (1991-1998) była dostępna z najmniejszą na świecie jednostką V6, wysokobrotowym silnikiem o pojemności 1,8 litra, który zapowiadał trend redukcji pojemności z minionej dekady. W 1993 roku Mazda Xedos 9 była pierwszym modelem produkcyjnym dostępnym z silnikiem pracującym w cyklu Millera, który łączy opóźnione zamykanie zaworów dolotowych z doładowaniem kompresorem, aby wytwarzać więcej mocy przy jednoczesnym zwiększeniu wydajności. Doświadczenie Mazdy zebrane na tym etapie rozwoju miało zdecydowany wpływ na program rozwoju układów napędowych Skyactiv.

Dzisiejsze silniki benzynowe Skyactiv-G i wysokoprężne Skyactiv-D, charakteryzujące się między innymi ekstremalnymi stopniami sprężania, zapewniają wyjątkowe połączenie mocy i rzeczywistego zużycia paliwa, co oznacza również niższą emisję. Oba są częścią gamy technologii Skyactiv – obejmującej skrzynie biegów, konstrukcję nadwozia i technologię podwozia – wprowadzoną w 2011 r. wraz z pierwszą generacją Mazdy CX-5. Proces rozwoju Skyactiv był wzorcowy dla schematu postępowania Mazdy: nieustające odkrywanie sposobów unikania powszechnie akceptowanych kompromisów, takich jak moc wyjściowa a oszczędność paliwa lub prowadzenie vs komfort, aby zapewnić jak najlepsze wrażenia z jazdy i posiadania własnego samochodu.

Niedawno Mazda poszła o krok dalej wprowadzając technologię napędu Skyactiv-X, która zadebiutowała w 2019 r. w Maździe CX-30 i Maździe 3. Prawdziwy przełom w dziedzinie spalania wewnętrznego to pierwszy na świecie seryjnie produkowany silnik benzynowy, w którym zastosowano zapłon samoczynny jak w silnikach Diesla, łącząc w ten sposób zalety obu tych silników. Przyjęcie tej technologii przez kupujących przerosło oczekiwania – w Polsce udział Skyactiv-X w obu modelach sięga 30%. W maju firma rozpoczęła produkcję

Więcej informacji:

kontakt@mazda-media.pl

www.mazda.pl | www.mazda-press.pl



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

Mazdy MX-30, w pełni elektrycznego kompaktowego SUV-a, który właśnie wszedł do sprzedaży w Europie i wyposażony jest w nowatorską jednostkę napędu e-Skyactiv.

Nieustanne wykorzystywanie swoich doświadczeń w wytyczaniu nowych ścieżek jest fundamentem historii Mazdy. Takie podejście odpowiada nie tylko za to, jak firma przetrwała, ale rzeczywiście rozkwitła na przestrzeni dekad, będąc niewielkim producentem samochodów, działającym w często niespokojnych warunkach. Po 100 latach doświadczenia te ukształtowały charakter Mazdy – innowacyjny, ambitny, zdeterminowany i oczywiście kreatywny – i to one sprawiają, że producent samochodów z Hiroshimy jest tak bezkompromisowo wyjątkowy.

ⁱ Wodór rozwiązuje problemy emisji silników Wankla, które są stosunkowo dobrze przystosowane do paliw alternatywnych.

ⁱⁱ MX-30 zapotrzebowanie na energię elektryczną wg. norm WLTP : 14,5-19,0 kWh/100km; Zasięg: 200-262 km (miasto); WLTP emisja CO₂ : 0 g/km

NEDC zapotrzebowanie na energię elektryczną: 16,0 kWh/100km (cykl mieszany); Zasięg: 237-298 km (miasto); NEDC CO₂ emisja: 0 g/km