

AUTO&MOTORI

CONTROMANO

Multi-solution,
approccio olistico
"su misura"

L'approccio Multi-solution di Mazda consiste nel trovare soluzioni innovative e su misura del cliente offrendo una gamma completa di veicoli e propulsori. In una visione olistica che tiene conto di tutte le soluzioni disponibili verso una mobilità a zero emissioni di CO2, il marchio di Hiroshima ha introdotto la Skyactiv Multi-solution Scalable Architecture. Il nuovo motore Diesel montato sulla CX-60 fa parte di questa architettura e permette di avere cop-

pia e potenza necessari a percorrere grandi viaggi consumando molto poco. Per i veicoli elettrici, come la MX-30, invece, Mazda sta sviluppando la Skyactiv EV Scalable Architecture. Infine l'ibrido leggero e abbinato allo Skyactiv-X che combina i vantaggi dei motori diesel con quelli dei benzina ad accensione comandata, scelta ideale per vetture di medie dimensioni come la CX-30 e la Mazda3, o il Full Hybrid per l'uso cittadino per la Mazda2 Hybrid.

Roberto Pietrantonio racconta lo spirito di un marchio in crescita perché sempre controcorrente: «Restiamo ancorati ai valori della cultura giapponese, alla raffinatezza e alla cura maniacale dei dettagli»

Mazda, l'auto come prodotto artigianale

«Il mercato premia chi sa distinguersi»

ALBERTO CAPROTTI

Se nel mondo spesso poco comprensibile di oggi il termine "controtendenza" avesse ancora un significato letterale, si potrebbe sostenere che Mazda sia il marchio automobilistico che meglio interpreta questo concetto. Nessun dubbio invece sul fatto che sia uno dei più coraggiosi, se al tramonto di un 2024 molto difficile per tutto il comparto, e con tanti produttori travolti dall'incertezza sulle strategie da adottare, continua impertentito a sventolare i suoi ideali tradizionali, la sua idea di minuziosa artigianalità costruttiva, e addirittura propone due motori endotermici (uno dei quali "diabolicamente" a gasolio) come unica possibilità di scelta sull'ultimo modello che lancia sul mercato, la CX-80. Roberto Pietrantonio, direttore generale di Mazda Italia, sorride di fronte alla nostra provocazione, ma concorda sul fatto che «tante volte nella nostra storia abbiamo portato avanti idee originali con coerenza. In questo caso scegliere il 3,3 litri diesel 6 cilindri con un sistema mild hybrid da

48 volt che ha prestazioni ed efficienza incredibili su una vettura che pesa più di due tonnellate, è assolutamente corretto. Anche perché in Italia oggi su questo segmento la gran parte delle vendite è ancora diesel. Non avete mai creduto all'elettrico puro come forma di alimentazione, e i fatti vi hanno dato ragione... In realtà siamo sempre stati a favore di tutte le tecnologie della neutralità techno-

logica. Sono sette anni ormai che Mazda sostiene che la lotta al cambiamento climatico vada fatta lavorando su una moltitudine di soluzioni. Questo non significa certo opporsi all'elettrificazione, ma sviluppare tutto quello che serve per aumentare la diffusione dell'auto a batteria senza abbandonare del tutto, specie nel breve e medio termine, i pro-

pulsori tradizionali virtuosi. E questo è quello che abbiamo fatto.

Anche proporre un Suv di cinque metri in un'epoca che sembra privilegiare le vetture compatte non è una scommessa da poco...

La CX-80 è la nostra nuova ammiraglia e arricchisce l'offerta che abbiamo iniziato a proporre l'anno scorso con la CX-60 su quella che chiamiamo la "Large Platform" di Mazda. Quin-

di per una tipologia di clienti che fino ad allora non avevamo ancora conosciuto. Si differenzia dalla CX-60 sostanzialmente per le dimensioni e dunque per gli spazi interni, rivolgendosi a quei consumatori che per esigenze personali, familiari o di lavoro hanno bisogno di maggiore spazio e anche di versatilità degli interni. Infatti offre tre file di sedili che possono essere modulate fino a 7 posti.

Si può dire che è una svolta per un marchio che tradizionalmente ha costruito le sue fortune sulle piccole Mazda 2 e Mazda 3?

Diciamo che proseguiamo un percorso che un costruttore globale non può non percorrere. Anche perché le vetture più grandi coinvolgono una clientela sofisticata che

si vuole distinguere. E questo è coerente con la direzione imboccata da tempo da Mazda che ha l'ambizione di diventare un marchio "premium" in Europa. L'evoluzione della tecnologia e del design ci ha portato degli ottimi risultati, adesso stiamo esplorando questo nuovo contesto allargando la gamma ed entrando in tutti i segmenti del mercato.

Mercato che non è mai stato così in crisi. E ora con lo sbarco dei cinesi che succede?

Succede che la "torta" si è rimpicciolita e ci sono più concorrenti. Può essere un motivo di preoccupazione, ma anche una grande opportunità. Differenziarsi diventa essenziale, e Mazda lo fa insistendo sul suo posizionamento di artigianalità industriale e sulle modalità costruttive delle nostre auto ispirate ai valori della cultura giapponese e alla cura maniacale dei dettagli.

Spieghiamo meglio in cosa consiste in pratica?

La CX-80 riassume il meglio della filosofia costruttiva dei maestri Takumi, gli artigiani che lavorano per noi facendo della raffinatezza un elemento imprescindibile. Ecco allora le impunture dei sedili che richiamano

quelle dei kimono, il legno d'acero utilizzato per gli interni, gli spazi vuoti studiati per esaltare il piacere di abitare l'auto. In più questa vettura beneficia dell'innovativa verniciatura Takuminuri, con una nuova tinta Artisan Red che accentua le sue forme.

Ora state lavorando a un progetto di valorizzazione dell'artigianalità italiana. Di cosa si tratta?

Attraverso la nostra rete di concessionari siamo alla ricerca di eccellenze meno conosciute sul territorio italiano. Ce ne sono tantissimi e in tutte le tipologie manifatturiere. Siamo alla ricerca di piccoli produttori e artigiani che incarnino i valori della passione e della cura per il dettaglio in quello che fanno. Vogliamo selezionare 63 eccellenze, tante quanti sono i nostri concessionari, per organizzare eventi locali che parlino di loro. E poi un Expo Nazionale nel 2025. Vogliamo parlare dei valori, che poi sono gli stessi che ci ispirano sempre come costruttori di auto.

MODELLI A CONFRONTO

CX-80 e CX-60

divise dalla taglia, unite dalla qualità

GABRIELE VILLA

Diamo alla Settimana Enigmistica quello che è della Settimana Enigmistica. I giochi più popolari, oltre ai cruciverba, naturalmente, del periodo in questione? Unire i puntini e arrivare al disegno (facile, troppo facile) e il "trova le differenze" (da perderci, a volte, mezza giornata). Bene, applichiamo metodo e gioco ai due modelli attualmente di punta di Mazda, cioè la CX-80 e la CX-60. Pur unite dalla stessa filosofia, rispettosa della centralità della persona che la guida e della concezione costruttiva dell'automobile adottata dalla Casa nipponica, le differenze si trovano. Intanto, con la nuovissima CX-80, Mazda ha lanciato la sfida e intende insidiare la posizione di certi marchi "premium". I minuziosi progettisti nipponici hanno messo nero su bianco, senza tradire i canoni stilistici del Jimba Ittai e del Kodo

Dimensioni generose, stessa filosofia costruttiva

I due Suv di Mazda riassumono i canoni stilistici del marchio di Hiroshima, con il modello più grande che può accogliere fino a 7 persone

design, un "ammiraglia" fino a sette posti, con tre file di sedili. Che è diventata la vettura più spaziosa della gamma e che, davvero, non sacrifica nemmeno chi siede nella terza fila, che, di solito, è trattato come chi (ne scriviamo in qualità di habitué) in un hotel vista mare ha regolarmente la vista sul parcheggio. Confortevole e versatile, la nuova Mazda CX-80 ora è la Sport Utility più grande della Casa di Hiroshima con i suoi cinque metri (499,5 centimetri) di lunghezza e, rispetto alla Mazda CX-60 è più lunga di 25 cm, più alta di 2,4 con la larghez-

Il direttore generale di Mazda Italia Roberto Pietrantonio con la CX-80

za che si avvicina ai due metri. E per far spazio e aggio ai 7 posti, differente è anche il passo che, con la CX-80 raggiunge i 312 cm. Innegabile che Mazda CX-80 e CX-60 si somiglino molto ma le differenze sono tante non solo nell'estetica. La CX-80 non rispetta per esempio la dieta e pesa 200 kg in più rispetto alla sorella e il design è stato comunque rielaborato adattarsi alle nuove proporzioni conservando però gli stilemi Mazda come gli sbalzi ridotti, il cofano lungo e l'abitacolo arretrato. Del resto il "volto" imponente e il muso lungo della CX-80 evidenziano l'architettura a motore anteriore e trazione posteriore del nuovo Suv che è disponibile in 5 diversi allestimenti: "Exclusive-line", "Homura",

"Takumi", "Homura Plus" e "Takumi Plus".

Mazda CX-80 prevede due motori endotermici: una versione Plug-in Hybrid, con un'unità a benzina e-Skyactiv G da 2,5 litri a quattro cilindri con tecnologia di elettrificazione, e un diesel a sei cilindri in linea e-Skyactiv D da 3,3 litri. Per quanto riguarda il listino, si parte dai 61.235 euro per l'allestimento "Esclusive Line" da 327 Cv della benzina ibrida Plug-in Hybrid 2.5 e Skyactiv G PHEV e dai 62.870 euro dello stesso allestimento ma con il Diesel Mild Hybrid da 249 Cavalli 3.3 e-Skyactiv D M Hybrid Boost 48V. "Dieselone" neologismo che fa rima con soddisfazione è quello del-

la CX-60 2024: un bel 3.3 litri a gasolio che ha preso in contropiede chi i diesel li immagina ancora solo brutti, sporchi e cattivi. Vero il contrario dato che la CX-60 è capace di prestazioni brillanti ma anche di consumare in città 15km/l, per un'autonomia che supera i 1.000 chilometri.

Le motorizzazioni di Mazda CX-60 2024 sono ibrida plug-in con un propulsore benzina da 2.5L e 327 Cv, oppure, appunto, il diesel mild hybrid in 2 livelli di potenza, 200cv e trazione posteriore e 249 Cv e trazione integrale. Gli allestimenti proposti sono tre: "Prime Line", "Exclusive Line", "Homura" e "Takumi" con prezzi che partono da 53.120 euro. Come risolvere il rebus, tanto per concludere in tema? Scegliere una delle due.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

AL VOLANTE DELLA NUOVA MAZDA CX-30

Quando sotto al cofano batte l'alchimia del motore perfetto

rificare come gli ingegneri giapponesi siano riusciti ad aumentare la cilindrata del precedente 2.0 litri senza farlo diventare "esagerato" per la carrozzeria compatta di questo modello in termini di efficienza, consumi ed emissioni.

C'è da dire che anche le precedenti versioni della CX-30, modello che ha debuttato in Italia cinque anni fa, erano dotate del sistema Skyactiv di Mazda, che esalta le prestazioni del motore aspirato, silenzioso e privo di vibrazioni, ottimizzando i processi di combustione. Ma il nuovo 2.5 a benzina sposa l'elettrificazione mild-hybrid da 24 volt che velocizza anche l'innesto delle marce sincronizzando i regimi del motore e rende più fluide le riaccensioni del motore date dal sistema start&stop. Queste soluzioni



La nuova Mazda CX-30 2.5 Skyactiv G

le hanno consentito di essere omologata Euro 6e e di ottenere un 135 g/km di emissioni, con una leggera riduzione dei consumi anche rispetto al meno potente 2 litri da 122 cavalli offerto in precedenza.

Definirlo il "motore perfetto" forse è eccessivo, ma rende l'idea. La CX-30 infatti non esprime capacità di potenza particolari ma è bella da guidare, sia con la trasmissione manuale, dalla leva corta e dagli innesti precisi, sia con quella automatica a sei rapporti, molto fluida, e che risulta ben equilibrata nelle cambiate abbinata a questo propulsore. Lo sterzo è preciso, e anche tra le curve e nel percorso misto la vettura riesce a convincere perché ricorda una crossover sportiva, pur non essendolo. Dal punto di vista estetico la nuova

CX-30 non è diversa dalla precedente: linee pulite, forme muscolose e dimensioni compatte (4,39 metri). All'interno i materiali sono soft touch, l'ambiente sobrio anche se la strumentazione pare meno "moderna" di altre vetture recenti, e ottimi gli assemblaggi. Il sistema di infotainment è stato integrato con Alexa, capace di interfacciarsi non solo con quello che è l'ecosistema della vettura ma anche con sistemi e apparati esterni.

Il prezzo di partenza della nuova Mazda CX-30 è di 27.950 euro, solo 100 euro in più rispetto a quello della "vecchia" 2.0 litri che resta comunque a listino. Sei le versioni per quanto riguarda gli allestimenti: Prime Line, Centre Line, Homura, Nagisa, Exclusive Line e la più accessoriata Takumi che arriva a 35.550 euro e che ha di serie, tra l'altro, la guida semiautomatica, l'head-up display e i fari a matrice di led.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori
www.avvenire.it/economia/motori

Si può accedere
anche con il QR Code

