

Le iniziative

Le orchidee bianche per un messaggio di fiducia nel domani



Cent'anni di ingegno giapponese: dalla piccola impresa che raccoglieva, lavorava e vendeva sughero alle macchine utensili e alla grande industria automobilistica. Mazda festeggia nel 2020 un secolo e diventa una «shinise», termine riservato in Giappone alle aziende dalla tradizione orgogliosa e dalla lunga storia. Una storia di invenzioni ingegneristiche originali e dirompenti — come l'ormai famoso motore rotativo Wankel (1961) o il performante Skyactiv X (un benzina che funziona quasi come un Diesel) e l'innovativo elettrico e-Skyactive — che la casa di Hiroshima aveva cominciato a celebrare il 30 gennaio, con un evento nel quartier generale, prima

che l'emergenza Covid-19 fermasse tutto. Ma la festa è solo rinviata: si sta studiando un evento per quest'estate e altre iniziative per l'autunno. Forse un nuovo ciclo di e-talks sulla traccia dei 62 eventi tenuti in febbraio: incontri dedicati alla mobilità moderna e alla elettrificazione, con ingegneri, professori del Politecnico di Milano e giornalisti. Nel frattempo Mazda Motor Italia ha lanciato su tv e web un messaggio di speranza: «Un invito alla fiducia e alla tenacia in un momento difficile come quello che tutti ci troviamo ad affrontare». Ma intanto il quartier generale si riempie di orchidee bianche, che in Giappone sono il simbolo di importanti traguardi professionali. (Lza.)

I modelli

Dalla «kei car» anni 60 alle berline del Duemila un'evoluzione a tappe di forme e tecnologia



Piccola La Mazda R360, una kei car, la prima vettura prodotta, nel 1960



Futuristica La Mazda Cosmo sport 110S, del 1967, con motore Wankel



Iconica La Mazda Rx-7 del 1978. Anch'essa dotata di Wankel



Elegante La Mazda Xedos 6 del 1991, berlina sinuosa



Sportiva La Mazda Rx-8. In produzione dal 2003 fino al 2012



Monovolume La Mazda 5 del 2010, dalle forme levigate

Il personaggio

di Sara Gandolfi

È stato amore a prima vista. «La scoprii sui giornali in anteprima nell'89 e poi dal vivo l'anno successivo». Ai tempi, lo studente universitario Andrea Mancini non poteva però permettersi di sborsare 31 milioni di lire per quell'auto fresca di produzione, e così bella. «Allora, ho aspettato», racconta. La laurea, i primi lavori, l'impiego in una concessionaria Ford. Dove un giorno, entra una ragazza e chiede di permutare la sua Mazda MX-5 usata con una Ka nuova. «Non mi è sembrato vero, e ovviamente l'ho comprata. Ricordo bene quel primo viaggio a cappotta scoperta da Viale Marconi a Roma fino ad Anzio. Il vento, il sole, la felicità...». È iniziata così la «sana» passione di quest'uomo per il modello più iconico della Casa giapponese. Oggi, di MX-5, ne possiede 49 e ancora non si è stancato di acquistarne.

La sua collezione, unica al mondo, si trova in un grande e antico casale in Umbria, nei dintorni di Todi, trasformato in un bed&breakfast altrettanto singolare: a Miataland, dal «soprannome» della Mazda MX-5, gli ospiti hanno

Io e le mie 49 «bimbe» Guidarle, pura felicità

Il collezionista Mancini e la passione per l'iconica MX-5



Nel garage Andrea Mancini con le sue MX-5 che tiene in un casale umbro

ogni giorno a disposizione una delle sue spider per girare le bellissime campagne circostanti. In un enorme capannone sono parcheggiate una accanto all'altra tutte le sue «bimbe». Inutile chiedergli qual è la più bella, «è come domandare a un padre qual è il figlio preferito». Ognuna ha qualcosa di speciale. La seconda serie Miracle, molto limitata, comprata dando in permuta la prima («mi sono talmente dispiaciuto di quella vendita, che mi sono ripromesso di non farlo più»). Le prime serie inglesi comprate all'asta su eBay, con la guida a destra. La rarissima M2-1002,

«ne hanno prodotte solo trecento, oggi ne saranno rimaste in giro meno di cento».

Andrea Mancini ha compiuto 50 anni, ora è direttore vendite per l'Italia di Jaguar Italia, ma il suo cuore resta impegnato con quella roadster Mazda, la sportiva a due posti più venduta nel mondo. Un'auto (quasi) per tutti che entusiasma il pilota quanto una supercar di lusso. Il segreto? «Da un feeling unico in termini di guida. Fa quello che pensi. Non ha filtri. Io mi sento come il cavaliere con il suo cavallo. Il volante ti dà la sensazione di mettere le mani sulle gomme, il cambio è un

joystick. Curva bene, frena bene, è leggerissima. Insomma, un'alchimia pazzesca - assicurata - Tante auto hanno eccellenti doti di guida ma a velocità molto alte, la MX-5 di dà quel piacere anche quando vai più piano. Ai miei ospiti basta un giro e hanno il sorriso stampato in faccia».

L'annata migliore? «Forse la prima serie, con i fari a scomparsa "pop up", tipici delle macchine anni Ottanta, che poi sono stati messi fuori legge per problemi in caso di impatto con i pedoni. Probabilmente, è la più iconica», risponde Mancini. Si immagina una MX-5 elettrica? «No. Spero di no. Tutto il resto del parco auto si potrà spostare sull'elettrico, però questa non è l'auto di tutti i giorni, si prende ogni tanto e deve mantenere il suo Dna. Io ho tantissime MX-5, ma so di inquinare molto poco perché le accendo poco». Il valore della sua collezione è segreto: «Per conoscerlo, dovrei venderle e spero di non doverlo fare mai», conclude con un sorriso. Basti pensare che una prima serie oscilla tra i 7 e i 10mila euro. Le serie più rare, come la M2-1002, arrivano a 50.000 e oltre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il futuro

di Luca Zanini

Il silenzio è totale. In una strada tra i boschi la sagoma aerodinamica di una potente auto si muove senza fare rumore. Lo spot ufficiale della Mazda ti fa sperare in un futuro di libertà e movimento in equilibrio con la natura: la potenza di un veicolo da 143 cavalli (e 265 Nm di coppia) che si fonde con l'armonia dell'ambiente. Un sogno di libertà eco responsabile, in tempi in cui la natura stessa ci relega nelle nostre case, quasi a volersi vendicare dei danni subiti dall'Uomo. Nel video, soltanto un ronzio segnala il passaggio dell'ultima nata di casa Mazda, la MX-30, la prima vettura del costruttore di Hiroshima totalmente elettrica.

È questo filante crossover la vera novità del 2020, in un mercato che — prima dello stop dettato dal Coronavirus — stava spingendo fortissimo sulla presentazione di modelli ibridi e full electric. Ma che cosa rappresenta davvero questo progetto che Mazda ha svelato nell'anno del suo centenario? «La MX-30 è il segno concreto del nostro impegno ad offrire ai clienti soluzioni fuori dal coro — risponde l'Ad di Mazda Italia, Roberto

Comincia l'era tutta elettrica ma si va controcorrente

La MX-30 con batteria più piccola «davvero ecologica»

Pierantonio — È frutto di un approccio scientifico e tecnicamente neutrale al tema mobilità a emissioni zero».

Ma più che «tecnicamente neutrale», gli esperti di settore definiscono la via di Mazda all'elettrico un impegno controcorrente. Molto attesa, la MX-30 presentata lo scorso ottobre all'apertura del Motor Show di Tokyo è stata una sorpresa, per l'approccio originale dei progettisti al problema del contenimento delle emissioni di CO₂: per questo crossover Mazda ha scelto una batteria al litio a celle prismatiche più piccola delle concorrenti, da «soli» 35,5 kWh, che assicura un'autonomia di 200 km; e lo ha fatto perché — so-

stiene — le «auto elettriche o ibride plug-in con batterie di grande capacità emettono nel ciclo di vita più CO₂ delle equivalenti diesel», considerate le emissioni legate a produzione e smaltimento delle batterie stesse.

Dunque, anche dopo aver sostituito la batteria (a 160 mila km) la MX-30 avrebbe comunque un'impronta ecologica complessiva paragonabile a quella di una berlina Diesel Mazda3. I calcoli della casa di Hiroshima, sollevano qualche polemica, dato che secondo altri produttori Mazda ha basato le sue misurazioni sul «mix energetico medio europeo» del 2016, ovvero ha stabilito i livelli di in-

quinamento di produzione, utilizzo e smaltimento dei veicoli elettrici in base a dati riferiti ad un'Europa in cui ancora parte consistente dell'elettricità veniva prodotta da carbone, mentre negli ultimi 4 anni il peso delle rinnovabili è sensibilmente aumentato.

Gli ingegneri Mazda insistono: questa è «un'auto con una batteria, non una batteria con le ruote». Uno slogan per dire che no, Mazda non si accoda agli altri costruttori nella spasmodica corsa agli Ev (veicoli elettrici). Eppure non si esime neppure dal collaborare con altre realtà importanti: MX-30 è infatti il modello che precede la nuova generazione di auto elettriche che nascerà dalla partnership con Toyota: una linea totalmente nuova, ancora in fase di studio.

Innovative anche le scelte ecologiche per gli interni, dove i rivestimenti delle portiere sono realizzati utilizzando fibre nate dal riciclo di bottiglie di plastica; e tra i materiali spicca il sughero (raccolto solo da alberi caduti e non abbattuti), che rappresenta anche la tradizione di Mazda, dato che l'azienda era nata nel 1920 come produttrice di sughero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Non fa rumore La MX-30, prima vettura Mazda totalmente elettrica con una batteria di soli 35,5 kWh. Scelte ecologiche anche negli interni