

automobil

SPECIÁL
MAZDA
MX-30

MAZDA MX-30

PŘIROZENÝ VÝVOJ

mazda.cz

Příloha časopisu Automobil 1/2020
www.automobilrevue.cz



Mazda MX-30 je první čistě elektrickou Mazdou. I přes novou technologii e-Skyactiv a mnoho chytrých a neotřelých řešení stále zůstává především Mazdou, tedy automobilem, který je potěšení řídit, je příjemné v něm pobývat, a hlavně jej používat. Nevěříte? Otočte list!

OSKENUJTE.

Další informace, fotografie
a odkazy o Mazdě MX-30



automobilrevue.cz/e-skyactiv

NÁŠ KOMPLEXNÍ PŘÍSTUP JE UNIKÁTNÍ

Na rozhovor k bilancování starého roku a odhadování vývoje roku nového jsme si pozvali generálního ředitele společnosti Mazda pro Česko a Slovensko, pana Alexeje Kiriakovského.

Pane řediteli, pojďme se nejprve vrátit k právě ukončenému kalendářnímu roku 2019. Zejména v posledních měsících nasadila Mazda v Čechách v prodeji doslova vražedné tempo. Čím to?

Určitě na tom má zásluhu to, že jsme v roce 2019 uvedli na trh první dva modely 7. generace našich vozů. Konkrétně Mazdu 3 s karoseriemi hatchback a sedan a crossover Mazda CX-30. Postavili jsme

se ale čelem i ke generaci šesté a nabídli jsme atraktivní konfigurace a ceny i na ostatní modely. V neposlední řadě musím pochválit rovněž dealerskou síť, která se vzorně staví ke všem doprodejům vyplývajícím z nových evropských nařízení. Mám teď na mysli zejména přechod na nové emisní normy v posledních letech. Stejně tak podpora uvedení nových modelů byla ze strany dealerů vynikající.

Kterému modelu se loni dařilo nejvíce?

Celkem pravidelně na tuto otázku odpovím, že máme celou řadu vždy vyváženou. Platí to i nyní. Standardně vysoké prodeje máme u modelu Mazda CX-5. Perfektně se nám podařilo uvést modely 7. generace Mazda 3 a Mazda CX-30. Nad očekávání – ne snad objemem, ale čtvrtou pozicí v segmentu – si vedla Mazda 6. Vráťme-li se k doprodejům, jsme velmi spokojeni



i s menším SUV Mazda CX-3. A aby toho nebylo málo, tak si Mazda ke 30. výročí modelu MX-5 „nadělila“ limitovanou edici 3000 kusů Mazda MX-5 30th Anniversary v oranžové barvě Racing Orange. Pro Česko a Slovensko jsme dokázali získat celých 60 vozů. Jsem přesvědčen, že se časem z této edice stane úžasný sběratelský skvost.

Co loni uvedená Mazda 3 – vždy to byl velmi oblíbený model, na Slovensku bývala předchozí generace mezi vozy Mazda číslem jedna. Dokázala nová generace na její úspěch navázat?

Zcela určitě to mohu potvrdit. Na slavnou minulost se podařilo navázat skvělými současnými prodeji a věříme, že i budoucnost bude velmi slibná. Tím, že nám tuto „trojčkovou“ rodinu doplnil model Mazda CX-30, se jen trochu mění poměry mezi karosářskými variantami a překvapivě dnes u modelu Mazda 3 vítězí verze sedan. A co se týče celkových objemů prodeje této „rodinky“, jsme tak více než spokojeni.

Vypadá to tedy, že modely sedmé generace zákazníci oslovily... Loni ale Mazda představila i jednu významnou technologii...

Modely 7. generace představují další krok k naší cestě k prémiovému segmentu – jak designem, zpracováním, novými technologiemi, tak i například odhlučněním. Akustický komfort, včetně prémiového audio systému Bose, je rozhodně nejlepší v rámci naší modelové řady, a zcela jistě na špičce svého segmentu. Již základní verze vozů sedmé generace jsou skvěle vybavené – prakticky na úrovni nejvyšších verzí předchozí generace. Kromě kompletní bezpečnostní výbavy máme v základní verzi i drahé prvky, jako např. adaptivní tempomat, integrovaný navigační systém nebo LED přední světlomety. Všechny naše zážehové motory sedmé generace jsou vybavené systémem Mazda M-Hybrid, který nejen snižuje spotřebu paliva a produkci emisí CO₂, ale hlavně zlepšuje dynamiku vozu tím, že pomáhá spalovacímu motoru při akceleraci a řazení.

Současně jsme v těchto modelech na podzim představili i nový spalovací motor, který kombinuje dobré vlastnosti zážehových a vznětových motorů. Oba tyto principy spalování mají své výhody a své nevýhody. Náš nový motor, který nese označení Skyactiv-X, svým revolučním principem spalování vykazuje větší pružnost a dynamiku, a současně vyšší úspornost a tišší projev. Motor je výrazně jednodušší než současné vznětové motory a je díky tomu méně citlivý na rozdílnou kvalitu paliva, které čelí všechny vznětové motory na našem trhu. Ve většině jízdních režimů spaluje extrémně chudou směs, díky čemuž dosahuje zcela výjimečných hodnot spotřeby a emisí – je to jediný zážehový motor podobného výkonu, který se blíží hranici 95 g CO₂/km, a to při zachování skvělé dynamiky a pružnosti.



Můžeme volně pokračovat k roku 2020. Co v něm Mazdu čeká?

Stejně jako celou Evropu, i nás čeká poměrně velká změna v automobilovém průmyslu v podobě razantního příklonu k elektrifikaci osobní dopravy. Proto i Mazda zareagovala a v listopadu jsme v Tokiu ukázali nový čistě elektrický model Mazda MX-30. Evropské veřejnosti bude představen na autosalonu v Ženevě v březnu 2020. Už dnes si však vůz můžete ve speciální zvýhodněné edici předobjednat na našem webu. První dodávky klientům jsou pak předběžně plánované po letních prázdninách.

Mazda přichází s elektromobilem poměrně pozdě. Dalo by se říci, že japonští inženýři využili zkušeností ostatních automobilů právě s elektromobily?

Určitě se do vývoje nového vozu promítla i technologická spolupráce s Toyotou, nicméně stále je Mazda ve vývoji velmi autonomní a hledá svá neotřelá a originální řešení. Nový elektrický model MX-30 bude příkladem toho, jak by měl takový moderní městský vůz s elektrickým pohonem vypadat. Mazda řeší nejen emise takzvané „na výfuku“, ale důležité je pro ni i to, kolik emisí vznikne při výrobě a při pozdější likvidaci vozu. Neohromujeme vysokokapacitními, obřími bateriemi a v interiéru používáme ekologicky velmi šetrné materiály. Do budoucna plánujeme také využívat naše jedinečné zkušenosti s Wankelovým motorem v podobě extendru, tedy prodlužovače dojezdu. Ale hlavně chceme zachovávat charakteristiku řízení v duchu tradiční radosti z jízdy. Jak jsem výše uvedl, tento komplexní přístup je pro Mazdu charakteristický a nutno podotknout, že je v naší branži unikátní.

Alexej Kiriakovský oceňuje práci a nadšení pro značku všech dealerů, kteří jsou podle něj strůjci úspěchu značky Mazda. A to nejen současného, ale bezpochyby i budoucího

Vy sám pracujete v Mazdě už od roku 2006, zažil jste tedy její vzestupy, zažil jste krizi. Jak vnímáte blízkou budoucnost?

Jako jednu velkou výzvu:-) Změny, které proběhnou, zasáhnou dost výrazně celou oblast automobilismu v Evropě. Vypadá to, že měnit se bude doslova vše. Motorizace, infrastruktura, návyky a potřeby zákazníků, a možná i obchodní modely. Čeká nás tedy skutečně zajímavé desetiletí.

Co teď v nejbližší době čeká autorizované prodejce značky Mazda?

Dealerská síť je nedílnou součástí naší značky. Je naší povinností vytvářet pro všechny autorizované prodejce maximálně dobré podmínky, které se pak přenášejí na naše koncové zákazníky. V době, kdy cítíme, že trh není stabilní, jsme značkou, která dealerskou síť spíše chrání, než aby ji finančně vyčerpávala. My jsme společně s dealery provedli kompletní změnu konceptu dealerství zhruba před čtyřmi lety, tedy v době na takovou razantní změnu velmi příhodné. Navíc jsme změnu konceptu výrazně finančně podpořili. Samozřejmě, že se ani nyní nevyhneme investicím spojeným s přípravou na elektromobilitu. Budeme ovšem velmi opatrní, abychom dealera nezatěžovali víc, než bude potřeba. Dealer byl, je a bude partnerem, který by měl se značkou žít a rozumět její strategii. Spolupráce s námi není o tom pověstném „muset“, ale o chtění a nadšení. Jednoznačně musím smeknout klobouk před našimi dealery, kteří jsou nejen strůjci úspěchu, na nějž jste se ptali v první otázce, ale trvalými podporovateli, fanoušky i ambasadory značky Mazda.

Děkujeme za rozhovor.

ELEKTRICKÝ ORIGINÁL

Písmena MX se ve jméně modelů Mazda objeví jednou za čas a vždy znamenají něco speciálního. V případě typu MX-30 jde o první elektrickou Mazdu, která do segmentu kompaktních elektromobilů přináší nový pohled na věc.

Mazda svůj první vůz poháněný elektřinou prezentovala výstižným spojením „elektrický vůz pro přírodu... a pro řidiče“.

Tím jasně ukazuje, že je věrná svému přístupu bez ohledu na druh pohonu. I tak je ale model MX-30 do značné míry odlišný nejen od svých sourozenců v nabídce Mazda, ale také jiných vozů s elektrickým pohonem. Mazda se totiž opět vydala vlastní cestou.

A začneme hned jedním ze základních parametrů elektřinou poháněných vozů. U nich je obecně nejsledovanějším parametrem dojezd. Nicméně tento údaj je velmi zavádějící. Velikost dojezdu vychází logicky z kapacity akumulátoru, avšak zde je třeba si uvědomit, že ne přímou úměrou.

Mazda MX-30 je připravena na různé druhy nabíjení. Z klasické zásuvky i z veřejných nabíjecích stanic

Větší akumulátor totiž roztáčí hmotnostní a energetickou spirálu. Neznamená totiž pouze větší kapacitu, ale také vyšší hmotnost, je náročnější na chlazení a vyhřívání. Těžší automobil potřebuje robustnější podvozek, další výtuhy karoserie, výkonnější motor a samozřejmě větší brzdy. To všechno dále zvyšuje hmotnost, a s tím i reálnou spotřebu paliva. A právě nízká spotřeba paliva je u elektromobilu zásadnější než dojezd, protože nízká spotřeba znamená krátký čas pro dobíjení vzhledem k ujeté vzdálenosti. Když velké elektromobily vykazují spotřebu blížící se 30 kWh/100 km, trvá jim nabití na 100 km jízdy u běžné veřejné nabíječky s výkonem 20 kW hodinu a půl. Pokud má spotřebu jako v případě Mazdy MX-30 poloviční, i nabíjení trvá poloviční

čas. Při hledání kompromisu velikosti baterie je třeba rovněž brát v potaz její ne zcela zanedbatelnou cenu.

A protože Mazda staví své automobily tak, aby byly reálně použitelné a nejednalo se pouze o nedostupné vozy oslňující čísla v tabulkách technických údajů, po různých propočtech se ukázala jako optimální kapacita 35,5 kWh lithium-iontové baterie, která stačí na dojezd přes 200 km. U této kapacity se totiž projevuje i výhoda nízké hmotnosti, jež má přímý vliv na kvalitu jízdních vlastností i jízdní komfort, ale je také optimální z hlediska celkového množství emisí vzniklých během celého životního cyklu automobilu, tedy nejen při provozu, ale rovněž v rámci jeho výroby a recyklace na konci životnosti.



K tomu všemu je navíc potřeba vzít v potaz, že elektromobil je neefektivnější při používání v městském a příměstském provozu. Kdo jezdí často na dlouhé vzdálenosti, pro toho je vhodnější zvolit jiný druh pohonu, například vznětový motor. V Evropě činí průměrný denní nájezd zákazníků Mazda 48 kilometrů, kdyby se ale vzali v potaz pouze lidé v městských aglomeracích, je to ještě méně. To je důvod, proč z pohledu Mazdy nemá smysl usilovat o rekordy v disciplíně dojezdu, ale je vhodnější zaměřit se především na způsob reálného používání.

ELEKTRICKÝ SKYACTIV = E-SKYACTIV

Mazda svůj elektrický pohon označuje e-Skyactiv, což jasně říká, že na něj aplikuje stejné principy jako na ostatní části svých vozů. Cílem vývoje bylo dokonalé sladění všech komponentů elektrického pohonu. Akumulátor se vyrábí jako samostatný celek, ovšem je navržen tak, že je nedílnou součástí struktury vozu a zlepšuje nejen tuhost celé konstrukce, ale současně také deformační schopnosti. Modul akumulátoru je se samonosnou karoserií vyrobenou na nejexponovanějších místech z vysokopevnostních ocelí spojen ve dvacetí místech.



Komplexní řešení techniky modelu MX-30 ukazuje například systém kapalinového chlazení akumulátoru, který je propojený s klimatizací vnitřního prostoru, což zvyšuje celkovou účinnost chlazení. Samotný elektromotor pohání kola přední nápravy a Mazda se intenzivně zaměřila na jeho „propojení“ s řidičem. Jde především o nově navržený elektronický akcelerační, který činnost motoru řídí nejen podle in-

V interiéru nová Mazda používá čalounění ze sofistikovaně recyklovaných materiálů. Neotřelé je použití korku na středovém tunelu



Kombinace digitálních a klasických rozhraní je pro Mazdu MX-30 typická



tenzity jeho stlačení, ale bere v potaz také rychlost tohoto pohybu. Při rychlejších pokynech se intenzita reakcí elektromotoru zrychluje, při pomalejších se dbá spíše na plynulost jízdy. Podobně systém reaguje také při pouštění pedálu, kdy podle rychlosti této činnosti reguluje intenzitu rekuperace a zpomalování.

Mazda do celého systému implementovala svůj originální systém G-Vectoring Control,



Vynikající pozice za volantem a dokonalá přehlednost nepřekvapují, vždyť se jedná o typickou Mazdu





Proti směru jízdy otevíraný druhý pár dveří usnadňuje nastupování na zadní sedadla. Podobné řešení měla již dříve sportovní Mazda RX-8

v tomto případě E-GVC Plus, jenž dokáže jemnými změnami točivého momentu ovlivňovat přenos hmotnosti mezi přední a zadní částí. Například během zatáčení systém pro řidiče neznatelně zmenší točivý moment, čímž více zatíží přední část vozu a zvětší přílnavost předních kol. Naopak ve výjezdech ze zatáček, jakmile řidič začne povolovat volant, systém jemným zvýše-

ním točivého momentu přenesse více hmotnosti na zadní nápravu a vozidlu dodá větší stabilitu.

ZADNÍ DVEŘE JAKO U SPORTOVNÍHO KUPÉ

Mazda MX-30 je navržena jako moderní crossover, což je z mnoha pohledů ideální druh karoserie pro tento druh elektrickou



Technologie e-Skyactiv obsahuje všechny komponenty elektrického pohonu

poháněných vozů. Vyšší stavba totiž zajistí vyšší pozici sedadel a současně prostor pod podlahou pro akumulátory. Přitom ale není vysoký jako obvyklé vozy SUV, takže se zbytečně nezvyšuje jeho hmotnost, nezhoršuje se aerodynamika a jeho obratnost se více přibližuje nízkým osobním vozům. I když elektrický model MX-30 svými rozměry v zásadě odpovídá nedávno představenému typu CX-30, designem karoserie, interiéru i celkovým pojetím je poněkud jinak koncipovaným vozem. Ukazuje to na první pohled moderním designem, který v sobě působivě kombinuje robustnost vozů SUV, danou zejména masivními blatníky zvýrazněnými plastovými lemy, a barevně odlišenou střechou, svým tvarem připomínající vozy kupé. Přední část, jasně rozpoznatelná jako Mazda, zaujme nízkou maskou a zdánlivou jednoduchostí celého řešení. Při pohledu z jiného než čistě čelního pohledu se ale ukáže nápaditost celého řešení se silně trojrozměrným pojetím, kdy maska chladiče je spolu se světlomety osobitým způsobem „zakousnutá“ do těla karoserie. Tento prvek je nejen efektní, ale také originální.

Detailní pohled na boky prozrazuje jednu ze specialit nové Mazdy MX-30, kterou si



Baterie s kapacitou 35,5 kWh je umístěna pod podlahou, vpředu je elektromotor s výkonovou elektronikou, vzadu nabíječka



vypůjčila z oblíbeného sportovního kupé s rotačním motorem – Mazdy RX-8. Jde o zadní pár dveří otevíraný proti směru jízdy a usnadňující přístup na zadní sedadla v případě, že jsou používána. Díky tomuto řešení je zachována značná praktičnost, a přitom mohly být použity kratší přední dveře, což je nejen komfortnější, ale tato vlastnost má přínos i při otevírání ve stísněných prostorách.

ODKAZ NA 100LETOU TRADICI

Uvnitř Mazdy MX-30 čeká na posádku nadstandardní vnitřní prostor s podobnými dimenzemi jako u typu CX-30. Mazda navrhla u svého prvního elektrického vozu velmi zajímavě koncipovaný vnitřní prostor, který na jednu stranu ctí typický přístup značky spočívající v zaměření na řidiče, ale současně vytváří moderní atmosféru odlišující se od standardních modelů.

Zaujme především řešení zvýšené středové konzoly nesoucí hlavní volič směru jízdy, před nímž je situován 7" dotykový displej pro obsluhu klimatizace a dalších funkcí. Samotné hlavní přístroje nebo centrálně uprostřed palubní desky umístěný displej navigace se nesou v typickém stylu Mazda a jsou navrženy tak, aby během jízdy

Svazující se zadní část střechy připomíná svým tvarem kupé. Originálně pojaté jsou trojrozměrné zadní skupinovité svítidly

dy poskytl řidiči v přehledné formě maximum potřebných informací.

Vnitřní prostor Mazdy MX-30 překvapuje i použitými materiály, které v mnoha případech využívají recyklované zdroje. Například látka použitá na čalounění obsahuje 20 % již dříve použitých materiálů a některé části jsou zhotoveny z PET lahví. Nápadité je také použití korkových výplní středové konzoly. Tento materiál vznikl ze zbytků při výrobě špuntů do lahví, a protože má neklouzavý povrch, je také nadmíru praktický. Navíc právě korek stál u prvopočátků značky Mazda před sto lety.



PROSTĚ MAZDA

První elektrická Mazda je navržena velmi originálně, a přitom dokonale funkčně pro své zamýšlené používání. Není vozem připraveným pro zdolávání kontinentů, ale moderním městským crossoverem s vynikajícím výhledem, podmanivou dynamikou a obratností obvyklou u mnohem menších vozů. Stranou nesmíme nechat také originální vzhled a specificky navržený interiér. Silnou stránkou v rámci elektrických vozů je nejen fakt, že jde o typickou Mazdu, s níž je radost jezdit, ale současně i skutečnost, že patří k nejdostupnějším elektromobilům své kategorie. ■

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Motor	synchronní elektromotor
Výkon	105 kW (143 k)
Točivý moment	265 N.m
Akumulátor	li-ion, 35 kWh, 355 V
Nabíjení	AC: max. 6,6 kW DC: COMBO
Rozvor náprav	2655 mm
Rozměry d/š/v	4395/1795/1570 mm
Cena limitované edice	od 899 900 Kč

MX-30 ZAPADÁ DO RODINY

První elektrická Mazda MX-30 je promyšleně navrženým vozem, který vhodně doplní aktuální výrobní program Mazda, tvořený sedmi modelovými řadami nabízenými s různými motory, převodovkami a výbavami. Sestavte si svoji Mazdu.

MAZDA CX-30

Velikostně je elektrickému crossoveru nejbližší novinka loňského roku – Mazda CX-30. Tento vůz stojí taktéž na pomezí klasických SUV a běžných osobních vozů. Spojuje zvýšenou pozici a pocit robustnosti první jmenované skupiny s obratností, potěšením z jízdy a méně nákladným provozem druhé skupiny. Kromě standardních zážehových a vznětových motorů jsou také u tohoto modelu k dispozici revoluční motory Skyactiv-X, vyznačující se nedostižnou kombinací dynamiky a spotřeby paliva v reálném provozu. V nabídce jsou jak verze s pohonem předních, tak s inteligentním pohonem všech kol.

MAZDA CX-5

Mazda CX-5 je nejúspěšnější Mazdou na evropském trhu. Toto středně velké SUV zaujme prostorností, nepřehlédnutelným designem a samozřejmě i způsobem, jakým jezdí. Připravena je v ne méně než 21 verzích se čtyřmi motory, manuálními a samočinnými převodovkami, stejně jako s pohonem všech kol.



Mazda CX-5 je nejprodávanější Mazdou současnosti

Mazda CX-30 je nejnovějším modelem v nabídce Mazdy





MAZDA 3

Nová Mazda 3 se do srdcí řidičů zapsala svým neopakovatelným jízdním projevem kombinujícím obratnost a jasně vnímanou zpětnou vazbu s potřebným komfortem pro každodenní ježdění. Mazda 3 je ve svém segmentu originálním vozem. Zaujme také působivým designem, který v pětidveřovém provedení akcentuje sportovnost, s karoserií sedan naopak sází více na eleganci a klasický vzhled. Samozřejmostí jsou nejmodernější asistenční a bezpeč-

nostní systémy, právě v Mazdě 3 debutoval unikátní zážehový motor Skyactiv-X kombinující vlastnosti zážehových a vznětových jednotek.

MAZDA 6

Stálce nabídky značky Mazda je v nejnovějším provedení komfortnější a jízdně obratnější než kdy před tím. S karoserií sedan i kombi ohromí povedeným spojením sportovnosti a elegance, k nimž přidává typickou dávku nadstandardní prostornos-

Mazda MX-5 je klasicky stříženým lehkým roadsterem, navrženým pro maximální potěšení z jízdy

Mazda 3 ve verzi hatchback zaujme originálně pojatou sportovností

ti. Opět je typická široká nabídka verzí, mezi nimiž nechybí u karoserie kombi pohon všech kol.

MAZDA 2

Svěžím vozem s délkou těsně přes čtyři metry je Mazda 2, která svým vzhledem působí menším dojmem, než je její skutečná velikost. Její silnou stránkou je ale kromě líbivého vzhledu také „velký“ čtyřválec 1,5 litru, dodávající jízdě příjemnou výkonnou rezervu.

MAZDA MX-5

Ikonickým ztělesněním potěšení z jízdy je roadster Mazda MX-5, který měl premiéru v roce 1989. Jeho aktuální generace je samozřejmě moderním vozem, ovšem takovým, který ctí základní vlastnosti v podobě klasické koncepce s pohonem zadních kol, nízké hmotnosti a samozřejmě otevřené karoserie. V nejnovější verzi je k dispozici nejen s plátěnou, ale také pevnou skládací střechou. Vynikající je nová generace zážehového čtyřválece s výkonem 135 kW (184 k).

Mazda 6 je stylovým sedanem nebo kombi střední třídy



Mazda 2 sází na obratnost a přirozeně silný atmosférický motor





Mazda Cosmo Sport z roku 1967 s rotačním motorem Wankel otevřela novou kapitolu značky Mazda

STÁLE PO SVÉM... UŽ 100 LET

Letos v lednu Mazda slaví 100 let od svého založení. Její historie je protkaná originální technikou, vlastním přístupem a originalitou. To je jasně patrné i při zrychleném „průletu“ její minulostí.

V roce 1920 vznikla Toyo Cork Kogyo Co. zabývající se výrobou korkových produktů, k nimž se o několik let později přidaly různé druhy nářadí a výrobního zařízení pro továrny. Až koncem 20. let, po své restrukturalizaci, začala společnost koketovat s výrobou dopravních prostředků. Jako první vzniklo několik motocyklů, avšak následně se ve výrobním programu usídlily nákladní rikši, u nichž se začalo používat označení Mazda, nebo přesněji Mazda-Go. I přes přípravu několika prototypů osobních vozů ve 40. letech byly ještě dlouho hlavní náplní výrobního programu užitkové

vozy. Především neustále zvětšované tříkolové rikši doplnily malé nákladní vozy určené pro domácí japonský trh. Prvním osobním vozem nesoucím jméno Mazda byl až v roce 1960 dvoudílný minivůz Mazda R360, jehož v prvním roce výroby vzniklo více než čtyři tisíce kusů. Z tohoto základu byly postupně odvozené další verze, jako například malý pick-up, kombi, dodávka nebo v roce 1962 první čtyřdveřový osobní vůz Mazda R360 Carol.

Od tohoto roku začala výroba osobních vozů nabírat na obrátkách a automobilka představila další modely. Zpočátku šlo především o prostorná kombi B1500 a 800/1000, která

Model R360 byl v roce 1960 prvním osobním vozem značky Mazda



V roce 2002 znamenala první Mazda 6 novou éru značky Mazda. Navázala na dlouhou tradici modelů 626 a Capella, sahající do roku 1970



vycházela z tradice užitkových vozů. Postupně se ale přidávaly další typy karoserií, jako třeba v roce 1965 kupé Familia. Přitom ale v prodeji nechyběly ani autobusy.

Druhá polovina šedesátých let byla pro Mazdu zlomová. Automobilka se rozhodla dramaticky změnit svoji image z výrobce prakticky laděných automobilů k producentovi takových automobilů, jež v sobě mají více emocí. Ztělesněním této změny bylo revoluční dvoumístné sportovní kupé Mazda Cosmo Sport představené v roce 1967, což byl první vůz Mazda vybavený rotačním motorem Wankel. Konkrétně šlo o dvourotorový motor s objemem 2x 491 cm³ a výkonem 81 kW (110 k), jenž v následujícím roce posílil na 94 kW (128 k). Technicky podobný motor následně poháněl celou řadu dalších modelů s konvenčnějšími karoseriemi. Příkladem je třeba Mazda Familia Coupé (1968), Mazda Luce Coupé (1969) nebo Mazda Capella (1970); posledně jmenovaná zaplnila prostor mezi předchozími typy a měla pozici sportovně laděného vozu střední třídy, tedy předchůdce dnešní Mazdy 6.

Mezitím Mazda začala své vozy oficiálně vyvážet na hlavní světové trhy, tedy do Evropy, USA a Kanady a například také do Austrálie. Výrobní program tvořily nejen tradiční sedány a kombi tří hlavních modelových řad, ale kořením vždy byla také sportovní kupé, jako například RX-3 (1971), větší RX-4 (1972) či první generace kupé RX-7 (1978). O tři roky později závodní verze tohoto vozu vyhrála jako první japonský vůz 24hodinový závod ve Spa Francorchamps a na tento úspěch navázala senačním triumfem v Le Mans 1991 Mazda 787B.

V roce 1989 však Mazda opět ukázala, že nekopíruje ostatní, ale jde vlastní cestou. Světů totiž představila drobný roadster Mazda MX-5 Miata, který se stal hitem po celém světě a ve výrobním programu je ve své čtvrté generaci stále. Kromě rotačních motorů Wankel, jež Mazda vyráběla až do roku 2012, neustále zkoušela a zkouší nové druhy pohonů. Již v roce 1997 proto

vznikl prototyp Mazdy Demio s vodíkovým palivovým článkem, na nějž navázaly prototypy s vodíkovými motory Wankel označované Hydrogen RE (RX-8 a Premacy).

Na přelomu tisíciletí, konkrétně v roce 2002, Mazda překvapila posílením svého zaměření směrem k potěšení z řízení. Pod sloganem Zoom-Zoom vznikla nová řada modelů, které přešly z dřívějších pojmenování 121, 232 a 626 na jednodušší Mazda 2, Mazda 3 a Mazda 6. V nabídce nechyběly další modely v segmentech minivozů, MPV, SUV či sportovních automobilů.

Další pokrok ve svých produktech Mazda předvedla v roce 2012, kdy představila SUV Mazda CX-5, které jako první přineslo zcela nové technologie Skyactiv, jejichž součástí byly nově vyvinuté karoserie, motory, převodovky i další systémy vozidel. Pro tuto novou generaci vozů byl charakteristický nový designérský styl, označovaný Kodo, a také dále posílený sportovní jízdní projev, pro nějž se začalo používat japonské Jinba Ittai, vyjadřující spojení jezdce a jeho koně v jeden celek.

V roce 2019 na trh přišla aktuální generace Mazdy 3, model MX-30, a představen byl i elektrický model MX-30. Tyto vozy využívají druhou generaci technologie Skyactiv, jejímž charakteristickým nositelem je například revoluční spalovací motor Sky-



Netradiční technika je pro Mazdu typická. Počátkem tisíciletí vzniklo několik prototypů Hydrogen RE s vodíkovým rotačním motorem Wankel

activ-X kombinující výhody zážehových a vznětových motorů, ale samozřejmě také též unikátně řešený elektrický pohon modelu Mazda MX-30.

Mazda tak pokračuje ve svém novátorském tažení automobilovým světem, v němž je stále ukrytý odkaz inovativnosti, originality a zaměření na svého řidiče.

Revoluční motor Skyactiv-X spojující výhody zážehového a vznětového motoru se dodává do Mazdy 3 a Mazdy CX-30



Mazda 787B vyhrála v roce 1991 slavný vytrvalostní závod 24 hodin Le Mans



NOVÁ MAZDA CX-30

Nejnovější model Mazda vás okouzlí krásou kupé a houževnatostí statného SUV. Zcela nová Mazda CX-30 byla navržena, aby držela krok s každou změnou, která vás v životě potká. Je kompaktní, agilní a uvnitř překvapivě prostorná. S novou Mazdou CX-30 máte vždy svobodnou volbu — zůstat ve městě nebo se pohodlně vydat mimo něj.

Kombinovaná spotřeba 4,4–6,0l/100 km, emise CO₂ 105–137 g/km.

DRIVE TOGETHER

