



COMMUNIQUE DE PRESSE – MAZDA MOTOR EUROPE

100 ANS D'ANTICONFORMISME : MAZDA 1920-2020

De petits gabarits mais de grandes idées : 80 ans de véhicules compacts Mazda

- Familia, 323, Mazda3 : une succession de designs racés et de concepts d'habitacle innovants
- R360, Carol, Mazda2 : une commodité et un agrément exemplaires associés à des dimensions de citadine

Leverkusen, 1^{er} août 2020. Les Japonais connaissent bien les petits espaces. Le concept de maison minimaliste, très en vogue de nos jours à l'échelle mondiale, est depuis longtemps une réalité au pays du soleil levant, plus particulièrement dans toutes ses métropoles à forte densité de population où l'espace de vie constitue une problématique clé. Le style sobre, épuré et fonctionnel en matière d'aménagement intérieur est ainsi devenu une véritable culture au Japon.

Depuis toujours, les designers et ingénieurs de Mazda ont appliqué les principes du minimalisme japonais, qui célèbrent à la fois l'esthétique, le bien-être et le confort, aux modèles de la marque et notamment à la Mazda Familia et à la Mazda 323. Et ils continuent de le faire aujourd'hui, peut-être même plus que jamais, avec la Mazda2 et la Mazda3. Situées au cœur de sa gamme de modèles, les compactes et les sous-compactes ont toujours constitué un enjeu majeur pour Mazda.

D'ailleurs, le tout premier prototype de véhicule de tourisme présenté par Mazda en 1940 était une berline sous-compacte. Dotée de vitres aux dimensions généreuses et d'un intérieur particulièrement spacieux, elle était conçue pour offrir le confort d'un véhicule de catégorie supérieure. Bien que la Seconde Guerre mondiale ait empêché sa production, la conception de petites voitures innovantes allait devenir l'une des marques de fabrique du constructeur d'Hiroshima et l'un des piliers de son ADN produit, en plus de ses concepts de motorisation exclusifs et de sa véritable passion pour le plaisir de conduite.

Mazda ayant axé son activité sur la production de véhicules utilitaires après la guerre, il fallut attendre 1960 pour voir apparaître son premier véhicule de tourisme produit en série, mais la patience des clients fut récompensée. Capable d'accueillir quatre adultes malgré une longueur de moins de 3 m, la Mazda R360 coupé releva la barre sur le segment des kei cars au Japon, grâce notamment à un design adorable, une structure de caisse légère (la plus légère de sa catégorie avec 380 kg), un moteur quatre temps particulièrement efficient et une transmission automatique disponible en option. Alliant un prix accessible à une conduite des plus gratifiantes, elle régna en maître sur son segment dès son premier jour de commercialisation, s'octroyant 15 % du marché automobile japonais cette année-là.

Un design distinctif et des dimensions contenues

La Mazda Carol, qui succéda à la R360 en 1962, disponible tout d'abord en version deux portes, puis en quatre portes, faisant d'elle la plus petite berline quatre portes au monde, était animée par l'un des plus petits moteurs quatre cylindres de l'histoire de l'automobile. Bien que d'une longueur comparable à celle de la R360, la Carol se distinguait non seulement par son design original mais également par son empattement allongé et sa lunette arrière inversée qui lui garantissaient une meilleure habitabilité, tandis que sa structure de caisse monocoque particulièrement robuste et sa suspension indépendante sur les



COMMUNIQUE DE PRESSE – MAZDA MOTOR EUROPE

quatre roues lui conféraient un confort de conduite insoupçonné. À l'instar de la R360, la Carol remporta un succès immédiat, et s'empara des deux tiers du marché des kei cars au Japon en 1962.

Dans la catégorie supérieure, 1963 vit le lancement de la Mazda Familia. Conçu chez Bertone par Giorgetto Giugiaro, future légende du design automobile, le premier modèle compact de Mazda se distinguait par l'élégance de ses lignes. Déclinée en versions berline, wagon et coupé, la Mazda Familia conjugait commodité et modularité. Également baptisée 800/1000/1200/1300 au fil des années en fonction de la cylindrée de son moteur, elle connut également une immense popularité, la première génération de ce modèle ayant été produite à plus de 400 000 exemplaires.

Une nouvelle génération de la Familia fut lancée en 1967, et l'année suivante, elle fut disponible pour la première fois avec un moteur rotatif. Baptisée Familia Rotary/R100, elle était animée par un moteur bi-rotor de 100 ch capable de propulser ses 805 kg sur une distance de 400 m en 16,4 secondes et à une vitesse maximum de 180 km/h, la plaçant ainsi en tête de sa catégorie en termes de performances. La R100 fut également l'une des premières Mazda à moteur rotatif exportées vers l'Europe (avec la Mazda RX-2), même si les modèles Familia à moteur alternatif étaient plus prisés des clients du fait de leur coût moindre. Parmi elles figurait notamment la compacte Mazda 818, très proche de la R100. Dérivée de la Familia, cette Mazda de quatre mètres de long, qui pouvait accueillir confortablement cinq personnes, était dotée d'un intérieur comparable à celui d'un véhicule européen actuel de gabarit moyen.

Une nouvelle ère de berlines compactes

En 1977, la Mazda 323 inaugura une nouvelle ère de véhicules compacts. Déclinée en berline trois ou cinq portes et ultérieurement en version wagon, ce modèle au design résolument européen marqua une véritable révolution stylistique chez les constructeurs asiatiques. À la fois économique, légère et agile, la 323 se classa régulièrement en tête ou parmi les meilleures de sa catégorie en termes de fiabilité en Europe. Pour preuve, deux 323 parcoururent en seulement 40 jours les 15 000 km séparant Hiroshima du salon IAA de Francfort, où elles furent présentées en première mondiale, sans connaître quasiment la moindre panne.

Ce furent des débuts prophétiques pour la 323, qui détient encore à ce jour le record de longévité et de vente de toute l'histoire de la marque. Lancée en 1980 et équipée d'une transmission aux roues avant, la génération suivante franchit la barre du million d'unités vendues après seulement 27 mois, établissant ainsi un nouveau record mondial. Ciblait une clientèle résolument plus jeune, les quatre générations qui suivirent dans les années 1980 et 1990 firent l'objet d'améliorations continues en termes de confort, de modularité et de comportement.

Ce modèle n'a jamais souffert d'un manque de diversité. Lorsque Mazda s'intéressa aux courses de rallye dans la seconde moitié des années 1980, il décida d'élargir sa gamme avec de puissantes versions de série à quatre roues motrices. Avec la 323F (1989-98) notamment, Mazda proposa une version fastback 5 portes, à la fois sportive et familiale, dotée de projecteurs escamotables et, à partir de 1994, d'un moteur V6. Elle fut particulièrement populaire en Europe, et nombre d'exemplaires sont encore en circulation à l'heure actuelle.

Intelligente, confortable, pratique

D'un gabarit inférieur, la Mazda 121 lancée en 1986 s'inscrivait dans la droite ligne de ses devancières en offrant un intérieur étonnamment spacieux en dépit de sa longueur contenue de 3,5 m. Elle recelait plusieurs équipements ingénieux dont une banquette arrière coulissante dotée d'un mécanisme pouvant



COMMUNIQUE DE PRESSE – MAZDA MOTOR EUROPE

être commandé depuis le coffre ou la banquette elle-même. Elle était également disponible avec une capote électrique qui s'ouvrait par l'avant sur la première génération, et par l'avant et l'arrière sur la seconde génération.

La Mazda Demio, lancée en 1996, offrait une commodité encore supérieure, associant les dimensions d'un monospace compact à une hauteur sous pavillon supérieure tout en bénéficiant de sièges modulables et d'un hayon extra-large. Rebaptisée Mazda2 sur la plupart des marchés mondiaux, la génération suivante de ce modèle (2002-07) conserva des lignes sobres tout en proposant en option au Japon une transmission intégrale e-4WD, laquelle était associée à un moteur électrique chargé d'entraîner les roues arrière afin de garantir une meilleure motricité.

En 2003, après 36 ans d'existence et plus de dix millions d'unités vendues, la 323 céda la place à l'élégante Mazda3, une compacte ultra-moderne offrant les mêmes qualités routières que sa devancière, mais conjuguées à une puissance supérieure. C'était notamment le cas de la version MPS de 260 ch (2006-2013) qui pouvait abattre le 0 à 100 km/h en 6 secondes environ et atteindre la vitesse de pointe de 250 km/h. La Mazda3 représentait un véritable bond en avant en termes de design et de confort, avec des options telles qu'une sellerie cuir et des projecteurs au xénon, habituellement réservées à des modèles d'un coût nettement supérieur.

Parallèlement, la Mazda2 de nouvelle génération, qui fit son arrivée en 2007, hérita dans sa version 5 portes d'une silhouette plus compacte et plus aérodynamique. Elle affichait également un poids inférieur de 100 kg à celui de sa devancière, et bénéficiait de suspensions optimisées, d'où de meilleures performances et une agilité accrue. Résultat : elle fut sacrée Voiture mondiale de l'Année 2008. Elle fit également office de banc d'essai pour tester diverses technologies innovantes. Ainsi, une version électrique à batterie produite en série limitée (100 unités) fut proposée en 2012 au Japon dans le cadre d'un programme de location. Et l'année suivante, le constructeur réussit à quasiment doubler l'autonomie de sa Mazda2 EV en lui adjoignant un petit moteur rotatif « multi-fuel » (à multi-carburant) jouant le rôle de prolongateur d'autonomie – un système envisagé sur les nouveaux véhicules électriques de la marque tels que le MX-30¹, qui sera commercialisé en septembre prochain.

Des véhicules compacts par la taille mais grands par leurs innovations

Les Technologies Skyactiv furent inaugurées en 2013 sur les modèles compacts de la marque, à commencer par la Mazda3 de troisième génération suivie un an plus tard de la nouvelle Mazda2. Faisant appel à des matériaux résolument innovants et à de nouvelles technologies intelligentes, cette gamme totalement nouvelle de motorisations, de transmissions, de structures de caisse et de liaisons au sol permit d'améliorer les niveaux de performances, d'efficacité et de sécurité de ces deux modèles.

Ils firent également l'objet d'un restylage en profondeur en adoptant le nouveau design Kodo de la marque. En se fondant sur cette approche stylistique qui vise à capturer les mouvements des créatures vivantes, les designers de la marque parvinrent à un résultat tout simplement stupéfiant. Dans le même temps, Mazda réussit à porter l'ergonomie de l'habitacle à un niveau inégalé grâce à son concept intérieur axé sur l'Humain, qui facilite la concentration du conducteur et réduit sa fatigue tout en

¹Consommation d'énergie électrique WLTP du MX-30 : 14,5-19,0 kWh/100km ; autonomie : 200-262 km (cycle urbain) ; émissions de CO₂ WLTP : 0 g/km
Consommation d'énergie électrique NEDC : 16,0 kWh/100 km (cycle mixte) ; autonomie : 237-298 km (cycle urbain) ; émissions de CO₂ NEDC : 0 g/km



COMMUNIQUE DE PRESSE – MAZDA MOTOR EUROPE

améliorant le bien-être des passagers. À cela s'ajoutait une qualité perçue de tout premier ordre empreinte d'une grande sobriété, dans la plus pure tradition du minimalisme japonais.

La technique continue encore aujourd'hui d'évoluer, avec le système Mazda M Hybrid disponible sur ces deux modèles, qui contribue à réduire nettement leur niveau de consommation. Citons également le moteur Skyactiv-X, le premier moteur à essence de série au monde à être doté d'un allumage par compression qui conjugue les avantages des moteurs à essence et Diesel. Cette technologie se dissimule sous un nouveau design Kodo aux lignes élancées qui a permis à la marque de décrocher le titre de « World Car Design of the Year 2020 » dans la catégorie des compactes.

En effet, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, le constructeur anticonformiste qu'est Mazda s'est toujours efforcé d'offrir la meilleure expérience possible à tous ses clients adeptes de véhicules compacts, aussi bien lorsqu'ils observent les surfaces extérieures de ses véhicules que lorsqu'ils prennent un virage serré à leur volant ou regardent tout simplement le paysage défiler.

###

David Barrière
Directeur Communication & Digital
01 61 01 65 95
david.barriere@mazda.fr

Julie Razurel
Responsable Dpt presse & Evénements
01 61 01 65 92
julie.razurel@mazda.fr

A propos de Mazda

Mazda Motor Corporation est un des principaux constructeurs automobiles japonais avec une production de 1.6 million de voitures par an. L'entreprise a été fondée en 1920 et son siège social se situe à Hiroshima au Japon où la marque dispose de 3 sites de production. La recherche et le développement occupent une place prépondérante chez Mazda avec 5 centres dédiés dans le monde. L'innovation est au cœur de la stratégie de l'entreprise, cela a permis à Mazda de remporter les 24 heures du Mans en 1991 avec une voiture à moteur rotatif ou, plus récemment, de développer les Technologies Skyactiv qui équipent dorénavant tous les nouveaux modèles Mazda. La marque est présente dans 130 pays et compte 38.117 employés. Mazda Automobiles France compte 50 collaborateurs et un réseau de 107 concessionnaires.