1. **История MAZDA.**

Началом истории торговой марки Mazda стало создание в 1920 году фирмы «Toyo Cork Коgуо». Но на тот момент она не имела к автомобилям ни малейшего отношения. Ее продукцией были... строительные материалы из пробкового дерева. Но такое занятие стало лишь первым шагом, хотя и очень солидным, благодаря чему компания смогла заложить хороший финансовый фундамент для дальнейшей деятельности.   
  
В середине 20-х годов первым образцом «не деревянной» продукции «Toyo Cork Коgуо» стал мотоцикл. В те времена в Японии люди были не в состоянии покупать дорогостоящие автомобили и с удовольствием приобретали двухколесный транспорт. В связи с такой переме ной из названия выпало слово «kork» (пробка), и с 1927 года компания стала носить имя «Toyo Коgуо Со Ltd». Уже под этой маркой в 1931 году началось производство маленьких 3-колесных грузовичков, предназначенных для развозки товаров. Потом было несколько концептов легковых автомобилей, но в серию ни один из них так и не пошел. И только в 1960 году, когда рядовые японцы обрели более-менее приличную покупательную способность, была выпущена первая легковая модель, от которой и принято вести отсчет истории Mazda - как автомобильной компании и как торговой марки в частности.

Первенцем стала модель R-360 - 2-дверная городская малолитражка, не отличающаяся особыми техническими или стилевыми изысками, зато недорогая и весьма удобная. Через два года модельный ряд пополнился новой разработкой - Carol. Она выпускалась в двух вариантах: 2-дверный седан Carol-360 и 4-дверный - Carol-600. Внешность этих двух машин практически полностью повторяла популярную модель Ford Anglia. В целом для ранних японских разработок характерно подражание европейским моделям. В 1964 году свет увидело первое поколение модели Familia. Это имя наверняка не скажет вам ровным счетом ни о чем, что совсем неудивительно, ведь на внутреннем рынке Японии все модели имеют названия, отличные от тех, с которыми они экспортируются.   
Familia - это Mazda 323, так же как Capella - это 626, a Cosmo - 929 и так далее. Кстати, система обозначения моделей тремя цифрами, с двойкой посредине, является запатентованным «маздовским» принципом. В свое время даже возникали конфликты с компаниями, названия модификаций моделей которых соответственно по объему мотора получали аналогичные обозначения. Тогда Mazda в судебном порядке заставляла менять название.

Началом настоящей эпохи роторно-поршневых моторов для Mazda стал 1966 год. Именно тогда дебютировала Mazda Cosmo Sports, которая воплотила в себе плоды 5-летнего сотрудничества с известнейшей в то время немецкой автомобильной компанией NSU/Wankel. Новая Mazda была оснащена мотором системы Феликса Ванкеля - об этом говорит индекс R в названии машины. В последующие годы началась настоящая волна «роторно-поршневиков» от Mazda: 1968 год - Familia R 100, 1970 - Capella RX-2, 1971 - Savanna RX-3 и так далее.   
Начало 70-х для Mazda прошло под знаком настоящего взрыва активности. В частности начался экспорт машины в Америку, запустили новые производственные мощности в Хиросиме. Вехой стало преодоление в 1972 году рубежа в 5 млн. произведенных автомобилей, из них доля машин, поставляемых на экспорт, составила 1 млн. О темпах развития можно судить и по тому факту, что к 1979 году было выпущено уже 10 млн. автомобилей Mazda!

Самым быстрым автомобилем в гамме Mazda стало спортивное купе Savanna RX-7. Оно оснащалось роторно-поршневым 105-сильным мотором, который разгонял машину до скорости 200 км/ч. Это был 1978 год, который ознаменовался еще и тем, что был выпущен миллионный автомобиль с мотором Ванкеля. Концепция таких моторов жива и поныне. В гамме моделей Mazda есть модель RX-7. Но сейчас мощность ее двигателя достигает уже 239 л.с., а максимальная скорость 250 км/ч. Разгон от 0 до 100 км/ч у RX-7 занимает всего 5,3 с. Уже к началу 80-х автомобильная марка Mazda твердо заняла свое место на мировом рынке.  
  
Объемы производства и продаж машин постоянно росли. Если в первый год своего существования Mazda произвела 23 417 автомобилей, то через десять лет эта цифра составила уже 224 520. К 1980 году объем производства достиг 736 544 автомобилей в год. Акции компании на фондовых рынках росли в цене, что не осталось без внимания. И вот в 1979 году Ford приобрел 24,5% акций «Тоуо Коgуо Со Ltd», к 1996 году эта цифра выросла до 33%, а сейчас американская компания полностью контролирует Mazda. Хотя касается это в большей мере вопросов стратегии развития и продаж, а в производственные вопросы Ford не вмешивается.  
  
К 1984 году марка Mazda, являющаяся частью «Тоуо Коgуо Со Ltd», стала более известной, чем ее создатель. В связи с этим было решено переименовать головное предприятие в «Mazda Motor Corporation». Автосалон 1989 года, проводимый в Чикаго, принес компании очередной успех. Mazda представила родстэр МХ-5 Miata. Этот 2-местный автомобиль со складывающимся верхом дебютировал в Америке не случайно, ведь именно этот рынок стал для нее основным местом продажи. Благодаря своей красивой внешности и невысокой цене машина сразу же завоевала огромную популярность. Более того, к 1992 году было продано 300 000 МХ-5, а на сегодняшний день - уже более полумиллиона.   
  
Обьективно высокое качество подтверждается проведенными исследованиями. Так, в 1995 году заводы Mazda прошли сертификацию по системе ISO и получили сертификат 9002. Спустя год была произведена модернизация производства и повторно проведено исследование мощностей и качества готовой продукции. В результате Mazda получила самую высокую оценку - сертификат ISO 9001. Это поставило марку на совершенно новый уровень, а чтобы подчеркнуть свой статус, было решено даже изменить логотип и эмблему. Новый символ Mazda напоминает летящую птицу, символизирует латинскую букву «V», которая должна ассоциироваться со словом «victory», то есть победа. Еще одним подтверждением высокого качества Mazda служат данные ежегодных рейтингов немецкой ассоциации ADAC , TUV и отзывы о ней в международной прессе.

В соответствии с новыми тенденциями компания усиленно покоряет сектор автомобилей повышенной вместимости с такими моделями как Demio, Premacy и MPV. Новинкой стал и полноприводный внедорожник от Mazda - модель Tribute, которая создана на единой платформе с «фордовским» Escape. До этого компания не выпускала своих машин повышенной проходимости.

Стремление Mazda к первенству украинскому потребителю известно не просто по красивым словам рекламы, а и по тому факту, что в 1989 году Mazda стала первой официально представленной на украинском рынке автомобильной маркой. Более того, для адаптации машин к нашим дорожным и климатическим условиям японцы прислали специальную комиссию, которая проводила исследование состояния наших дорог, качество топлива и климат. В соответствии с результатами для машин, поставляемых в нашу страну, вносятся специальные изменения. Это делается для того, чтобы машины и в наших условиях демонстрировали традиционное качество и надежность.

Многие помнят привычное для эпохи "красных директоров" выражение: "Смежники подвели". В Японии смежники не подводят, а, наоборот, помогают, даже ищут сами, чем помочь. И называются они очень красиво и серьёзно: дзайбацу. Большинство японских автомобилестроительных фирм имели довольно прочные связи с крупными промышленными группами страны, которые, начиная выпуск автомобилей, расширили сферы своего влияния в новой отрасли. Подобный подход стал исторической традицией в японском деловом мире. Наличие фирмы-поставщика с избыточными производственными мощностями позволяло подбирать клиентов для её продукции. Точно так же и компания ? головной производитель, выпускавшая конечное изделие, могла при необходимости найти для себя субпоставщиков. Японцы, как известно, верят в то, что прямым путём ходит только чёрт, поэтому все дорожки у них ? извилистые (так проще путать "нечистого"). Пути развития фирм складываются, видимо, по тому же принципу. Вот как обстояло дело с автомобильной компанией "Mazda Motor" (бывшая "Toyо Kogye"), основанной ещё в 1920 году под названием "Тоё корк когё" и занимавшейся, как следует из "корк", производством изделий из пробкового дерева. Затем, во второй половине двадцатых, она начала выпуск металлообрабатывающих станков, одновременно изменив название на "Тоё когё". Именно тогда на сцене появляется старая японская дзайбацу "Сумитомо" (её основой было предприятие "Сумитомо хэви индастриз"), купившая контрольный пакет акций "Мазды", которая благодаря её финансовой поддержке развернула выпуск мотоциклов, однако они не пользовались хорошим спросом у покупателей, и их производство прекратилось. В 1931 году увидел свет первый грузовой автомобиль, получивший индекс "DA", с двигателем рабочим объёмом 482 см3, грузоподъёмностью 200 кг, грузовики продавались под торговым наименованием "Мазда". За первый год производства сумели построить и продать 66 машин. В 1935 году компания начала производство сверлильных станков, однако продолжала проявлять активный интерес к автомобилестроению и в 1940 году создала свой первый легковой автомобиль, также под маркой "Мазда". То был двухдверный седан, точно копирующий английский "Остин". И это было в порядке вещей, в то время японцы очень смело копировали машины, выпускавшиеся английскими автопроизводителями. Но выпуск седана пришлось прекратить с началом второй мировой войны, когда компания сконцентрировала усилия на производстве армейских грузовиков и строительного оборудования. Заводы "Тоё когё" находились всего в трёх километрах от эпицентра американской атомной бомбардировки 6 августа 1945 года, поэтому во всех зданиях были выбиты стёкла и снесены крыши, что явилось наиболее лёгким последствием американского налёта по сравнению с другими объектами Хиросимы. В течение последующих месяцев разрушения были ликвидированы, и в декабре 1945 года производство заработало. После окончания войны компании "Сумитомо траст" и "Сумитомо энд марин Иншуренс" уже владели крупными пакетами акций "Мазда моторс". Поэтому под их наблюдением и при их финансовом участии "Мазда" создаёт прототипы, а в 1960 году начинает производство экономичного малолитражного автомобиля R-360, растиражированного за этот год в количестве 23 417 штук. То был привлекательный маленький автомобильчик с двухдверным кузовом купе и двухцилиндровым V-образным двигателем воздушного охлаждения, установленным сзади, способный развивать скорость 90 км/час. К 1962 году машинку видоизменили, увеличили! в размерах, и она получила название "Caro"". Автомобиль предлагался как в двухдверном, так и в четырёхдверном вариантах и заполнил две трети японского рынка в этой категории цен. Следующие две модели появляются в 1964 и 1966 годах ? первая четырёхдверный седан "Fami"ia" с 782-кубовым движком, вторая ""uce" с мотором в 1500-кубов и элегантным четырёхдверным кузовом, сконструированным итальянским кузовным маэстро Бертоне. Теперь "Тоё когё" становится третьим японским автопроизводителем, построив 54 000 машин в 1963-м и 81 000 машин в 1965 годах. С 1961 года начинается активное сотрудничество с немецкой автомобильной компанией NSU, которая продаёт японцам право на производство роторных двигателей "Ванкеля". Японцы совершенствуют этот мотор, и через три года испытаний и доводки роторный силовой агрегат "Мазды" становится намного более гибким, экономичным и совершенным, чем его немецкий прародитель. На автомобильном салоне в Токио 1967 года самой главной сенсацией стал автомобиль "Мазда-110S", ставший первым среди долгой серии автомобилей "Мазда" с роторными двигателями. Первоначальный вариант двухроторного силового агрегата имел рабочий объём 491х2см3 и развивал 111 л. с., что позволяло купе "Mazda-Cosmo" свободно разгоняться до скорости в 185 км/час, в 1970 году мощность роторного двигателя увеличили до 128 л. с., а автомобиль теперь смог давать около 200 км/час. "Космо-110 Эс" в 1967 году пошёл в серийное производство, после чего роторно-поршневые двигатели "Ванкеля" становятся совершенно обычными для машин "Мазда". В 1973 году продажа автомобилей с такими двигателями достигает 500 000 штук, а к 1978 году переваливает за миллион. Наступление на рынки Европы и Соединённых Штатов Америки "Тоё Когё" начинает относительно поздно ? в 1967-70 году, хотя на азиатском рынке компания действует с 1961 года. Тем не менее, красивые и элегантные "Фамилии" и "Люче" пользуются огромным успехом как у европейских, так и у американских автомобилистов. За 1967 год общий выпуск легковых автомобилей "Мазда" достигает 129 тысяч штук, 16% из этого количества уходит на экспорт, а через два года доля машин, проданных в другие страны, уже составляет 31 процент из общего количества 133 000 "Мазд", построенных в 1969 году. Гамма начинается с модели "616", вариант которой с роторно-поршневым двигателем обозначается "RX-2", затем следует модель "Fami"ia 808", с "РХ-3", и "Люче-929" ? в роторном исполнении "РХ-4". Замыкает гамму легковых автомобилей "Мазда" конца шестидесятых "Космо-121", или "РХ-5". С началом следующего десятилетия компания вступает в полосу тяжелейшего экономического кризиса, в 1976 году, вследствие арабского нефтяного эмбарго, выпуск "Мазд" падает до 100 000 штук, в то же самое время "Тойота" продаёт 715 000 своих "Королл", "Ниссан" 542 000 моделей "Санни", а "Хонда" 379 000 "Сивиков". Положение спасает "Сумимото бэнк", ставший самым крупным акционером "Тоё Когё". Благодаря его финансовым вливаниям фирма разрабатывает и начинает производство автомобилей среднего класса "Мазда-323". Вариант этого автомобиля 1980 года получает звание "Японского автомобиля года". Продажи увеличиваются, и компания продаёт на рынках США, Европы и Азии в 1981 году 539 000 "Мазд-323", что составляет 64 процента общего выпуска. Через двадцать семь месяцев после начала производства с конвейера сходит миллионная "Мазда-323". Автомобили серии "Капелла-626" проходят последовательную эволюцию. К тому же в 1979 году появляются совершенно новые машины высокого класса "Люче Космо". "Фамилия" и "Капелла" в 1980 и 1982 годах соответственно становятся переднеприводными, в 1978 году появляется новый спортивный автомобиль с роторно-поршневым двигателем "РХ-7". В ноябре 1979 года к японской фирме "Мазда" проявляет большой интерес американский концерн "Форд Мотор Компани". Этот интерес выразился в покупке 24 процентов акций, что позволяет воплотить в реальность новый ультрасовременный производственный комплекс для выпуска 20 000 автомобилей в год, на котором заняты 1 800 рабочих и 155 роботов. Фирма ведёт интенсивные исследования и разработки, результатом которых становятся концепт-кары "МХ-02" 1983 года и "МХ-3" ? 1985-го, среди необычных конструктивных особенностей этих концепт-каров следует отметить четыре управляемые колеса. При непосредственной поддержке "Форда" "Мазда" строит сборочный завод в Флэт рок (США) с годовым объёмом производства 240 000 автомобилей, а также сборочные заводы в Австралии, Новой Зеландии, Малайзии, Филиппинах и на Тайване. И поскольку путь развития компании выглядит прямым и быстрым, как полёт стрелы, логика традиции требует сделать хоть какой-нибудь зигзаг. В результате изящного поворота событий с 1 мая 1984 года старинный брэнд компании умирает: "Тойё когё" теперь отбрасывается и фирма именуется просто "Мазда Мотор Компани". Производство за первую половину восьмидесятых годов устанавливается между 736 000 и 862 000 автомобилей, 75 процентов из которых уходят на экспорт. С 1983 года "Мазда Мотор" начинает конструировать гоночные автомобили с роторно-поршневыми двигателями, один из которых достигает значительного успеха, заняв в 1984 году девятое место в 24-часовых гонках в Ле-Мане. В 1985 году корпорация "Мазда" отпраздновала выпуск 10-миллионного автомобиля открытием Центра Технических Исследований в Хиросиме и церемонией закладки первого камня в заводы "Мазда Мануфэкчуринг Корпорейшн" в США. На следующий год "Мазда РХ-7" была названа американским журналом "Мотор Тренд" "Лучшим импортным автомобилем года", а общее число выпущенных машин с роторными двигателями достигло 1,5 миллиона. На 24-часовых гонках 1987 года в Ле-Мане специальный гоночный болид "Мазда-757" занял седьмое место, наивысшее достижение, когда-либо показанное японским автомобилем за всю историю этих гонок. Начало девяностых ознаменовалось 70-летием со дня основания марки, а вскоре на рынок были выпущены автомобилеи Enos и Cosmo с навигационной системой. С 1990-го начинаются регулярные продажи новых автомобилей "Мазда" в СССР. А в следующем году гоночная "Мазда 787В" становится победителем 24-часовой гонки в Ле-Мане, впервые японский автомобиль ? победитель в этом труднейшем и старейшем состязании. Конкурентоспособность на мировых рынках японской компании "Мазда" постоянно растёт. Достижениям корпорации способствует научно-исследовательская работа и международная стратегия маркетинга, позволяющая успешно доводить все новации до каждого клиента в любом уголке земного шара. Так что все повороты своей истории, вольные и невольные, здесь умеют использовать во благо. Главный принцип "Мазды" гласит, что наивысшие приоритеты всегда отдаются людям, а неизменная лояльность "Мазды" к любому клиенту делает её одной из ведущих автомобильных компаний мира. Всё вышеизложенное наводит на мысль о том, что возможные поворотные моменты (без них никак) будут только способствовать дальнейшему успеху.

**2. Концепткары.**

**Концепткар для Женевы от Мазды**

На **Женевском автосалоне** состоится мировая премьера нового концептуального автомобиля Mazda MX Sport Runabout. Концепткар олицетворяет новое направление и философию дизайна маленьких автомобилей марки **Mazda**.

Дизайн Sport Runabout унаследован от старших моделей нового семейства автомобилей компании. В частности радиаторная решётка и блок передних фар вызывают ассоциации с моделью **Atenza**. Для придания визуального ощущения стабильности, колёса, большого диаметра, были разнесены по углам кузова. В целом концепткар выглядит солидно, несколько по-деловому спортивен, но в то же время создаётся ощущение уюта, который не предполагает к активной езде.

Интерьер автомобиля выполнен в светлых тонах с шоколадного цвета вставками на передней панели. Представители компании заявляют, что автомобиль по качеству материалов и отделки салона будет одним из лидеров в своём классе.

Moray Callum, глава подразделения дизайна компании объясняет: "**MX Sport Runabout** создаёт для пассажиров и водителя атмосферу домашнего уюта. Полноценно используя основные принципы архитектурного дизайна в интерьере, позволяет эффективно использовать внутреннее пространство, в то же время предоставляя комфорт пассажирам. Это было достигнуто путём разумного балансу между формой, материалами и цветом".  
Под капотом у MX Sport Runabout будет находиться 1,5-литровый мотор, работающий в паре с бесступенчатым вариатором.   
Скорее всего, концепткар станет предсерийным экземпляром маленького автомобиля, который запустят в серийное производство позже.

**Концепткар Mazda Secret Hideout**

На **Токийском Автосалоне** компания **Mazda** представит свою последнюю концептуальную разработку - концепткар **Secret Hideout.**

Концепткар разработан, как это сейчас модно, для молодых индивидуалистов. Основные условия при проектировании, поставленные перед дизайнерами были простота, дружелюбный дизайн. В дизайне автомобиля специально акцентированы некоторые элементы, для придания автомобилю ощущения индивидуальности.

В частности это алюминиевая каёмка крыши выглядит стильно.   
Хотя дизайнеры немного переборщили с простотой, и концепткар напоминает вариации на тему Запорожец будущего.   
Что же касается интерьера то всё в нём спроектировано для наивысшего комфорта сидящих в нем людей.

**Mazda Secret Hideout** станет одной из самых неординарной новинкой на автосалоне.

**MAZDA KUSABI**

**Mazda Motor** Corporation представит новый концепткар на 60-ом **Франкфуртском автошоу** в сентябре этого года.

Маленький легковесный дизельный концепткар **Mazda Kusabi** является маяком, указывающим на будущее автомобилей сегмента В.

Судя по пресс-релизу и рисункам, разосланным компанией, новый автомобиль поразит нас не только своей функциональностью, но и весьма запоминающимся футуристичным дизайном с ретро мотивами. Несмотря на ретро, оттенки автомобиль выглядит вполне современно и довольно агрессивно и вполне приспособлен к повседневному вождению в городском транспортном потоке.   
Не будем пока останавливаться на ключевых элементах дизайна, вы сами можете оценить автомобиль, а дождемся первых фотографий, чтобы уже предметно “разобрать” довольно интересную новинку.

**Mazda представила концепткар MX-5 MPS на Франкфуртском Мотор Шоу**

Спроектированный под лозунгом 'симбиоз водителя и автомобиля', концепткар представляет собой новый взгляд компании на спортивный автомобиль. Благодаря стильному дизайну, спортивному духу, хорошей управляемости и удовольствия вождения автомобиля с открытым верхом новая **Mazda** уже завоевала тысячи поклонников по всему миру. Автомобиль внешне выглядит несколько агрессивно благодаря стилистическому решению передка. Бампер, плавно сливающийся с передком, практически отсутствие фальшрадиаторной решётки и большой передний воздухозаборник - вот отличительные черты . Интересно выполнен блок передних ламп, органично сочетаясь с вальяжным обликом самого автомобиля. При разработке MPS были использованы технологии, применяемые в гоночных автомобилях компания, участвующих в таких соревнованиях как 24-ёх часовая гонка Le Mans

**Новый минивэн Mazda**

Японская компания **Mazda** представила новый минивэн. Компания надеется, что эта модель поможет увеличить прибыли, которые после марта пошли на спад.  
Новый автомобиль выполнен в стиле последних концепткаров и представленных серийных образцов, в частности новой концепции пропагандируемой фирмой Zoom - Zoom.

Новый минивэн один из четырех новых автомобилей, которые в этом году появятся на внутреннем рынке.

Японии. Пока известно, что две новые модели будут называться но насколько реально их появления в салонах автодилеров предсказать сейчас трудно.

3.