

A COMO CON LA MAZDA MX-30 PER LA QUARTA TAPPA DEL GRAND-TOUR, DOVE NACQUE LA PILA E LA SETA FASHION

L'offerta delle auto elettriche è in crescita. Una vera corsa all'elettrico, favorita dagli incentivi e dalle stringenti normative sulle emissioni. Affacciatasi come nicchia, entro pochi anni questa tecnologia sarà accessibile a tutti. I modelli si moltiplicano, ma non tutti sono uguali: ne è un esempio la nuova Mazda MX-30 e in occasione della quarta tappa del nostro GRAND-TOUR siamo pronti a scoprire perché. Con un'elettrica come compagna di viaggio, quasi un dovere andare ad omaggiare l'inventore della pila, colui che ha permesso questo futuro.

Attraverso l'autostrada dei laghi, raggiungiamo Como, la città del mitico Alessandro Volta, la cui statua campeggia al centro dell'omonima piazza.



Mausoleo di Alessandro Volta

E se vuoi saperne di più dobbiamo andare al Tempio Voltiano: affacciato sul lago più profondo d'Italia, questo museo ospita un'esposizione permanente dedicata alla memoria dell'illustre scienziato che nel 1799 inventò la pila. Quella stessa pila che, in proporzioni maggiori, alimenta la nostra Mazda MX-30.



Como, Tempo Voltiano

D'obbligo una visita anche al mausoleo, ovvero la tomba del genio comasco: un tempietto di stile neoclassico a pianta circolare. Ai lati del cancelletto, ecco due statue: a sinistra la Religione che prega per il suo figlio esemplare, a destra la Scienza che piange il suo cultore. All'interno, si intravede il sarcofago lavorato in marmo. Nel riquadro sovrastante Volta presenta la pila a Napoleone Bonaparte a Parigi nel 1801. La tomba è monumento nazionale.

LA NOSTRA COMPAGNA, GEMMA DI UNICITA' GREEN



Mazda MX-30

Solamente alla Mazda (abituati come sono a scelte fuori dal coro) avrebbero potuto concepire un crossover elettrico di 4,40 metri di lunghezza e da 200 km di autonomia con una ricarica, quando la maggior parte dei rivali sfiora i 300 km. La Mazda MX-30 è coerente con l'attenzione all'ambiente: visto che più la batteria è grande più aumentano (nell'intero ciclo di vita dell'auto) le emissioni nocive, la Casa giapponese ha preferito scegliere un accumulatore piccolo, da soli 35,5 kWh. Obiettivo? Non vanificare il senso di un'auto a batteria: quello di essere gentile nei confronti dell'ambiente. Una filosofia che, nel quotidiano, va semplicemente accettata, visti i 200 km di autonomia. Un esercizio non troppo difficile, a dire il vero, perché la MX-30 fa di tutto per metterti a tuo agio. Basta programmare bene gli spostamenti e ritagliarsi del tempo per il rabbocco di energia alla colonnina.



La MX-30 in ricarica

L'originalità dell'auto passa pure da soluzioni tecniche inconsuete, come il pacco batterie racchiuso in un contenitore d'acciaio ad alta resistenza fissato al pianale in venti punti, a tutto vantaggio della rigidità d'insieme. Per le già citate ragioni ambientali, un accumulatore così piccolo ha permesso di raggiungere un peso forma pari a 1.720 kg: un risultato di rilievo nel panorama delle elettriche. Neppure l'ingresso in vettura è banale: le porticine posteriori con apertura ad armadio (controvento), citazione della RX-8, non pregiudicano troppo la praticità e contribuiscono a consegnare alla storia un look davvero particolare.



Gli interni impreziositi da dettagli in sughero

Dentro, il tunnel centrale sospeso sfoggia inserti in sughero (debitamente lavorato), proveniente dallo scarto della produzione dei tappi per bottiglie. Un modo per omaggiare la storia di Mazda, nata con il nome di Toyo Cork Kogyo nel 1920 proprio come azienda produttrice di sughero. I pannelli porta accolgono un materiale ricavato da bottiglie di plastica riciclate mentre i sedili, in ossequio all'attenzione per l'ambiente (e al rispetto degli animali), non prevedono la pelle naturale.

FRA COMO E GIAPPONE UN FILO DIRETTO ...DI SETA



Accessori di seta in esposizione



Come si lavora la seta

Un legame forte collega idealmente la città di Alessandro Volta con il Giappone, dove viene costruita la MX-30 con batteria elettrica, che quindi deriva dall'invenzione della pila. Ma quello del Volt non è l'unico tassello di congiunzione. Già, perché un altro filo sottile unisce la città comasca e il Paese del Sol Levante: quello tracciato dalla via della seta. La seta deriva dalla Cina, ma oggi sono l'Italia e il Giappone a produrre le sete più fashion.



kimono

In Giappone, con questa fibra, si realizzano i più preziosi kimoni. Dal canto suo, la seta comasca è unica per il suo mix ad alto contenuto tecnologico e creativo senza rinunciare all'artigianalità. Quell'artigianalità di alto livello che contraddistingue anche la Mazda MX-30.



Como, Museo didattico della Seta

A Como c'è pure il Museo della Seta, che racconta l'intero processo di produzione: dal baco da seta ai filati colorati, dalla stampa a mano alle collezioni di moda. Il museo raccoglie, custodisce ed espone le testimonianze della tradizione produttiva tessile comasca, come macchine, oggetti, documenti, campionari e strumenti. Qui l'amore e la passione per l'arte serica hanno origini antiche. Un patrimonio tecnico ed artistico vivo nel dna delle storiche aziende tessili comasche, che hanno reso grande il "Made in Italy" e che forniscono tessuti e stampati ai grandi brand di moda, da Prada a Louis Vuitton.

COMO E LA MX-30 TRA PASSATO E PRESENTE



Il Duomo, il Broletto e la torre medievale

Le strade di Como sembrano delle passerelle e la Mazda MX-30 ne approfitta per sfilare sotto gli sguardi ammirati e incuriositi di passanti e turisti. Passa da Porta Torre per addentrarsi nel cuore del centro, grazie anche a un permesso speciale che consente di guidare all'intero della zona a traffico limitato. Como unisce cultura e tradizione: con personaggi dell'antichità, come Plinio, a contemporanei come George Clooney, passando per Luchino Visconti.



Il lago di Como è un riferimento costante. Storia, lusso e natura si fondono in un luogo dai dettagli preziosi, proprio come un pezzo di alta gioielleria. In centro, spicca il Duomo, a croce latina, sormontato dall'imponente cupola barocca di Filippo Juvarra. La maestosa facciata, di matrice gotica, ma abbellita da numerose sculture rinascimentali, è allineata al Broletto e alla sua torre, di costruzione medievale. Di fianco al Duomo c'è il Teatro Sociale, tra i più antichi e suggestivi del Nord Italia.



La Mazda MX-30 davanti al Teatro Sociale

Ma è arrivata l'ora di godersi un po' di lago: è lì, subito dietro piazza Cavour, che raggiungiamo sempre con la nostra Mazda MX-30. L'abitacolo ti abbraccia: i sedili sono comodi e la plancia ha un design e una qualità davvero curati.



Panoramica interni

Look minimal, in evidenza due schermi uno da 8,8 pollici e uno da 7 pollici: solo quello più in basso, deputato alla gestione del clima automatico, è touch. Per il sistema multimediale bisogna agire sulla manopola, posizionata sul tunnel. Perfino il quadro strumenti segue la scuola Mazda, perché non mancano due indicatori, analogici, che indicano livello di carica e temperatura del pacco batterie. Come a dire che è sempre bello, nel futuro, portarsi dietro qualcosa del passato.

DOVE RICARICARE LA BATTERIA



LA MX-30 si ricarica

Anche se potremmo arrivare a Milano con l'energia rimasta, preferiamo cercare una colonnina con l'app di Enel X per un rabbocco (a Como, patria di Alessandro Volta, in verità potrebbero mettere qualche colonnina in più). Così niente ansia da autonomia.

DOVE DORMIRE



MX-30 davanti Palace Hotel

Dopo l'intenso tour, un aperitivo e una buona cena, ammirando le bellezze del lago, per la notte, sul Lungo Lario Trieste, vi aspetta il Palace Hotel, un palazzo imponente e prestigioso definito da un lussuoso stile Belle Époque. Chi soggiorna al Palace Hotel ne percepisce le due anime, quasi una sorta di dialogo tra il passato ottocentesco e un presente già proiettato al futuro. Proprio quello tracciato dalla nostra MX-30, lungo la via della seta.

LA COMPAGNA DI VIAGGIO



Come va. Su strada, la prima elettrica della Mazda è morbida, silenziosa, coccola chi è a bordo. Non punta sulle prestazioni, non incolla al sedile. Non è lenta, sia chiaro, quando serve scatta con una certa brillantezza; tuttavia è meglio godersela con calma. I tempi di ricarica sono piuttosto contenuti: circa 6 ore dalla presa a 22 kW e una quarantina di minuti per passare dal 20 all'80% con il connettore CCS combo collegato a una colonnina da 50 kW.



L'auto in piazza Cavour

Il feeling di guida ricorda un'auto con motore termico. Prima di tutto, la risposta dell'acceleratore: su tutte le elettriche è istantanea. Qui, invece, il tutto è più graduale, come potrebbe accadere su una normale CX-30 a benzina: il comfort ne guadagna, specie se trasportate passeggeri. I 145 CV e i 271 Nm di coppia spingono con una certa disinvoltura la MX-30. Si apprezza la risposta curata delle sospensioni sulle buche e l'omogeneità generale nella taratura dei principali comandi. Il pedale del freno ha raggiunto un livello di interazione quasi perfetto con la frenata rigenerativa. Volendo, si può pure scegliere l'intensità del freno motore in rilascio, per una scorrevolezza perfino superiore a quella di un'auto tradizionale. Le telecamere a 360° migliorano in parte una visibilità che non è al top, a causa dei montanti spessi e del lunotto piccolo e inclinato. Per fortuna, la MX-30 si rifà con un'ottima dotazione di Adas.

SCHEDA TECNICA



Potenza: 145 CV

Coppia: 271 Nm

Velocità massima: 140 km/h (con limitatore)

Accelerazione 0-100 km/h: 9,7 secondi

Autonomia: 200 km (ciclo combinato WLTP)

Prezzo: da 34.358 euro