



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

STULECIE PRZEŁAMYWANIA KONWENCJI: MAZDA 1920-2020

R360 Coupe: Pierwszy samochód Mazdy, który zdobył serca japońskich kierowców

- Spektakularny sukces Mazdy w 1960 r. dzięki przełomowemu debiutowi w segmencie mikrosamochodów
- Początek tradycji oferowania stylowych i przyjemnych w prowadzeniu samochodów za przystępną cenę
- Efektywność lekkiej konstrukcji pozostaje znakiem rozpoznawczym Mazdy do dziś

Leverkusen, 3 Marca 2020 r. Historia światowego sukcesu Mazdy, jako producenta samochodów osobowych rozpoczęła się wiosną 1960 r. od niekonwencjonalnego pojazdu. Uroczę małe coupe zaprezentowane 60 lat temu – Mazda R360 – błyskawicznie wyznaczyło nowy punkt odniesienia dla mikrosamochodów w Japonii, z dnia na dzień przyćmiewając swoich konkurentów. Zdefiniowało także ostatecznie DNA Mazdy, jako producenta stylowych i oszczędnych samochodów, które przede wszystkim zapewniają przyjemność z prowadzenia. Podobieństw między tym okresem a teraźniejszością jest wiele więcej.

Mało popularna poza Japonią, Mazda R360, była prawdziwym przebojem na rodzimym rynku. Ten pierwszy samochód osobowy marki, został sprzedany w liczbie 4,5 tys. egzemplarzy w dniu swojej rynkowej premiery, 23 maja 1960 r. Co więcej, jeszcze przed końcem roku, w którym debiutował na rynku zdobył ponad 2/3 udziału w segmencie „kei car” (mikrosamochodów) w Japonii, co stanowiło ponad 15% rodzimego rynku samochodów.

To był prawdziwie przełomowy moment dla Toyo Kogyo, taką nazwę nosiła wówczas Mazda Motor Corporation. Dla dotychczasowego producenta lekkich ciężarówek, był to początek nowej ery produkcji niekonwencjonalnych samochodów osobowych.

Natychmiastowy bestseller

R360 nie była pierwszym mikrosamochodem na rynku, ale z miejsca stała się najpopularniejszym. Za tym sukcesem kryła się stylowa i lekka sylwetka nadwozia, doskonałe właściwości jezdne angażujące kierowcę i przystępna cena – zestaw cech charakterystycznych dla Mazdy aż do dziś.

Był to także samochód niezwykle ekonomiczny, dzięki zastosowaniu czterosuwowego silnika, który był bardziej cichy, wyróżniał się czystszy oraz bardziej oszczędnym spalaniem w porównaniu z dwusuwowymi jednostkami napędowymi, oferowanymi przez konkurentów. R360 był napędzany silnikiem benzynowym V2 o pojemności 360 cm³ i mocy 12 kW/16 KM, co nie brzmi zbyt okazale,

Więcej informacji:

kontakt@mazda-media.pl

www.mazda.pl | www.mazda-press.pl



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

ale jednocześnie masa pojazdu nie przekraczała 380 kg. Prędkość maksymalna 90km/h była w zupełności wystarczająca dla pojazdu tej klasy, biorąc pod uwagę jakość dróg w latach 60-tych w Japonii.

Ustanawiając limity dla pojazdów segmentu kei car – o wymiarach nie przekraczających (3m x 1,3m) i pojemności silnika (360cm³), władze japońskie chciały wspierać rozwój krajowego przemysłu motoryzacyjnego, poprzez zachętę do produkcji przystępnych cenowo modeli, które sprawiają, że marzenie o posiadaniu własnego pojazdu było w zasięgu każdego kierowcy.

Strategia jednego grama: fundament filozofii Mazdy

Wykonanie atrakcyjnego samochodu przy takich ograniczeniach formalnych wymagało pomysłowości. Przy narzuconej pojemności silnika, Mazda skupiła się na dopracowaniu aspektów, które mogła kontrolować, takich jak innowacyjność projektu konstrukcji i masa własna pojazdu. To był moment narodzenia się strategii jednego grama, swoistej obsesji producenta do redukcji masy każdego modelu w swojej gamie. Do dziś strategia ta najsilniej kojarzona jest z legendarnym roadsterem – MX-5, ale nadal pozostaje integralnym celem, towarzyszącym pracom konstrukcyjnym nad wszystkimi modelami w ofercie producenta.

W efekcie powstał nie tylko najlżejszy samochód w swojej klasie, ale najlżejszy czteromiejscowy pojazd na świecie. Mazda korzystała z każdej możliwej sposobności, by zredukować masę pojazdu. W projekcie umieszczonego z tyłu silnika R360 inżynierowie zdecydowali się na aluminiowe głowice cylindrów oraz obudowę skrzyni biegów i miski olejowej ze stopu magnezu. Maskę samochodu wykonano również z aluminium, a tylną szybę wykonano z pleksiglasu. Pozbawiona ramy, samonośna konstrukcja podwozia pozwalała na dodatkowe ograniczenie masy własnej i jednocześnie zapewniała ponadprzeciętne bezpieczeństwo na wypadek kolizji na drodze. To były pierwsze kroki w inżynierii lekkiego projektowania Mazdy – dziś fundamentalnego elementu technologii Skyactiv.

Niekonwencjonalna od pierwszego dnia

Lekka konstrukcja poprawiła właściwości jezdne R360, podobnie wpłynęły też inne elementy, takie jak unikalne, niezależne zawieszenie dla wszystkich czterech kół, które zmniejsza wibracje i poprawia komfort jazdy, szczególnie na drogach o słabej jakości nawierzchni. Oprócz czterosuwowego silnika, czterobiegowa manualna lub opcjonalnie półautomatyczna skrzynia biegów R360 - pierwsze japońskie rozwiązanie z przekładnią hydrokinetyczną – odróżniała ją od oferowanych przez konkurentów trójbiegowych skrzyń manualnych.

W efekcie końcowym prowadzenie R360 było angażującym i radosnym doświadczeniem. Charakterystyczny duch *Jinba-Ittai*, czyli szczególne poczucie jedności kierowcy z pojazdem, zapewniało doskonałe doświadczenia z prowadzenia mikrosamochodu tamtych czasów. Radość

Więcej informacji:

kontakt@mazda-media.pl

www.mazda.pl | www.mazda-press.pl



INFORMACJA PRASOWA - MAZDA MOTOR POLAND

z prowadzenia jest cechą, o której Mazda nigdy nie zapomniała. Kolejną jest wygląd: w czasach, gdy większość pojazdów segmentu kei car miało nadwozie typu sedan lub kombi, Mazda zaprojektowała stylowe coupe. Z tradycji tej korzystały hojnie modele kolejnych generacji, od Cosmo 110S i Luce R130 do Mazdy RX-7 i RX-8, osiągając dzisiejsze mistrzostwo stylistyki KODO – Dusza Ruchu, stanowiącej DNA projektowania marki.

Pomimo innowacyjnych rozwiązań konstruktorskich i stosunkowo kosztownych materiałów, efektywna produkcja umożliwiła Mazdzie utrzymanie ceny R360 na niskim poziomie nie przekraczającym 300 tys. jenów (wówczas ok. 830 USD). Nic dziwnego, że zarówno atrakcyjny, jak i osiągalny dla każdego mieszkańca wysp kei car, zdominował rynek samochodowy w swoim segmencie od pierwszego dnia wprowadzenia do sprzedaży.

R360 pomogła w zdefiniowaniu unikalnej filozofii projektowania Mazdy. Skupienie na innowacyjności, zrównoważonym projektowaniu, lekkiej konstrukcji i zapewnieniu radości z jazdy nadal dominują po 60 latach. Podobnie, jak konsekwentne angażowanie emocji poprzez projekty swoich samochodów, nawet jeśli ich podstawowym celem jest służyć jako przystępny cenowo środek transportu.

Więcej informacji:

kontakt@mazda-media.pl

www.mazda.pl | www.mazda-press.pl