



COMUNICAT DE PRESĂ - MAZDA ROMÂNIA

UN SECOL ÎN CARE AM PROVOCAT CONVENȚIONALUL: MAZDA 1920 – 2020

R360 Coupe: primul model Mazda a cucerit inimile japonezilor

- Producătorul auto a avut un succes imediat în 1960 cu prima sa mașină de clasă micro
- A pus bazele unei tradiții de a oferi mașini cu un stil aparte, plăcut de condus dar accesibile
- Abilitatea Mazda de a proiecta mașini ușoare rămâne un element caracteristic și în ziua de azi

București | 18 martie 2020. Proiectarea autovehiculelor ușoare are o lungă tradiție la Mazda, încă de la apariția primului autoturism. Un coupe cochet lansat acum 60 de ani, Mazda R360 a devenit aproape imediat noul standard de referință pentru modelele japoneze de clasă micro, devansând competiția încă din prima zi. Acesta a fost un moment definitoriu în modelarea ADN-ului Mazda ca un producător de mașini stilate, eficiente și mai ales plăcut de condus. Sunt multe paralele care pot fi trasate între Mazda de atunci și cea din ziua de azi.

Puțin cunoscută în afara Japoniei, Mazda R360 a avut o ascensiune spectaculoasă în țara de origine. Primul model pentru pasageri al companiei a înregistrat peste 4,500 de unități vândute încă din ziua lansării din mai 1960. Ulterior, până la sfârșitul anului, a acaparat deja două treimi din piața înfloritoare a „modelelor kei” (micro), cât și 15% din întreaga piață națională de mașini.

A fost un moment de cumpănă pentru Toyo Kogyo, cum se numea Mazda Motor Corporation la acel moment. În fața acestui producător de camionete începea o nouă eră, una a producției de mașini neconvenționale.



COMUNICAT DE PRESĂ - MAZDA ROMÂNIA

Un succes imediat

R360 n-a fost prima micromașină de pe piață, dar a devenit rapid cea mai populară dintre ele mulțumită aspectului stilat, greutatea redusă, nivelului de implicare a șoferului și prețului accesibil – de asemenea, caracteristici definitorii ale Mazdei de azi.

Era și foarte eficientă, beneficiind de un motor în patru timpi mai silențios și mai curat, precum și mai durabil, prietenos și cu un consum mai redus decât motorul în doi timpi folosit de competiție. R360 avea un motor V-twin cu 12kW/16 cai putere, care nu sună impresionant, dar trebuia să pună în mișcare numai 380kg. Viteza maximă era de 90 de km pe oră, ceea ce e un nivel respectabil pentru clasă și chiar destul de mult dacă luăm în considerare starea drumurilor japoneze de la începutul anilor '60.

Prin limitarea mărimii micromașinilor (3m x 1.3m) și a motoarelor (360cm³), guvernul japonez urmărea să ajute industria locală a autoturismelor, încurajând producția modelelor accesibile și aducând visul deținerii proprii mașini mai aproape de realitate.

Rădăcinile strategiei gramului

Să creezi o mașină atrăgătoare în condițiile unor astfel de restricții cerea o doză mare de ingeniozitate. Cu opțiuni limitate în privința mărimii motorului, Mazda s-a concentrat asupra aspectelor aflate sub control, precum greutatea sau designul inovator. Acesta a fost începutul strategiei gramului, obsesia pentru reducerea



COMUNICAT DE PRESĂ - MAZDA ROMÂNIA

masei mașinii. Aceeași abordare se aplică astăzi tuturor modelelor Mazda, legendara MX-5 fiind cel mai popular exemplu.

R360 era produsul acestei strategii, cel mai ușoară mașină din categoria ei și cea mai ușoară mașină cu 4 scaune din lume. Mazda a căutat și a găsit o variantă care i-a permis să reducă din greutate. În cadrul motorului așezat în spate inginerii au folosit capete de aluminiu pentru cilindri, iar carcasa transmisiei și baia de ulei erau confecționate din aliaj de magneziu. Capota era făcută tot din aluminiu, în timp ce luneta era dintr-un plexiglas fabricat special. Structure șasiului oferea, în schimb, încă un avantaj în reducerea greutății, precum și o siguranță peste medie în caz de accident. A fost prima lecție în materie de proiectare a autovehiculelor ușoare pentru Mazda, astăzi elementul central pentru Skyactiv Technology.

Sfidăm convenționalul din prima zi

Reducerea masei a îmbunătățit comportamentul rutier al modelului R360, așa cum au făcut-o și alte caracteristici, precum suspensiile independente, a căror greutate mică au redus vibrațiile și au îmbunătățit confortul pasagerilor, în special pe suprafețe denivelate. Pe lângă motorul în patru timpi, R360 este unic prin cutia manuală sau opțional semi-automată cu 4 viteze – prima transmisie automată cu convertizor de cuplu din Japonia – care o deosebea de oferta competiției, cu o cutie manuală cu 3 viteze.

Ca urmare, R360 era un model captivant și distractiv. Întruchipând spiritul Jinba Ittai, conexiunea dintre șofer și mașină, Mazda a oferit o experiență la volan net superioară pentru o micromașină din acea perioadă. Dacă e ceva ce Mazda n-a uitat niciodată în istoria sa, acesta este plăcerea de a conduce. N-a uitat nici de importanța esteticii. Deși majoritatea micromașinilor de atunci erau fie sedan, fie



COMUNICAT DE PRESĂ - MAZDA ROMÂNIA

combi, Mazda a ales să producă un coupe elegant. Multe alte noi modele aveau să apară, de la Cosmo 110S sau Luce R130 până la Mazda RX-7 sau RX-8, în timp ce astăzi ADN-ul designului Mazda a evoluat la mașinile construite în jurul conceptului Kodo, recunoscut și premiat.

Totuși, în ciuda inovațiilor și a materialelor relativ scumpe, producția eficientă a permis Mazda să vândă R360 la un preț competitiv de doar 300,000 ¥ (aproximativ 830\$ la vremea respectivă). Dezirabil și la un preț accesibil, modelul a dominat piața micromașinilor încă din ziua lansării.

R360 a ajutat la rafinarea filosofiei mașinilor Mazda. Atenția acordată inovației, echilibrului, a tehnologiei de proiectare pentru reducerea masei și plăcerii condusului a rămas definitorie pentru Mazda 60 de ani mai târziu. La fel și insistența de a pune suflet în mașinile produse, chiar dacă scopul lor principal este doar de a ne servi drept mijloace de transport accesibile.

#

Pentru mai multe informații contactați:

Daniel Amzăr

Free Communication

Tel: +40 (21) 207 47 40

daniel.amzar@freecomm.ro