



## STORIE MAZDA – MAZDA MOTOR ITALIA

### Un viaggio nei ricordi con la Mazda RX500

- Come la Mazda RX500 conquistò le camerette dei bambini degli anni '70

Correva l'anno 1970: i Beatles pubblicavano il loro album "Let It Be" e dalla fallita missione spaziale dell'Apollo 13 arrivava la celebre frase "Houston, abbiamo un problema". Ma il 1970 è stato un anno impegnativo anche per il mondo automobilistico. Silhouette visionarie con forme a cuneo dominavano le linee delle supercar e molti costruttori testavano nelle loro concept car il motore rotativo, tecnicamente sofisticato.

È stato in questo contesto che Mazda presentò la RX500, drasticamente spigolosa e aerodinamica, al 17° Salone di Tokyo, in occasione anche del cinquantenario dell'Azienda. La gialla sportiva a motore centrale divenne in breve una delle preferite dal pubblico, affascinato dal suo design di ispirazione aeronautica e dalle porte che si aprivano verso l'alto. Dotata dell'innovativa tecnologia a pistone rotativo, non fu sorprendente che l'avveniristica RX500 abbia generato in tutto il mondo grande interesse mediatico.

#### **Dal Salone al giocattolo**

Queste circostanze furono un contesto eccellente per trasformare lo spettacolare veicolo in un automodello. Matchbox riconobbe il potenziale della RX500 e la inserì nella sua serie Superfast, in risposta all'introduzione nel 1968 da parte di Mattel delle Hot Wheels, che proponevano assai sottili e nuove ruote che le rendevano più veloci e più divertenti da giocarci.

Perché la Matchbox decise di inserire la supercar giapponese nella sua gamma? Hot Wheels aveva progettato i suoi prodotti specificamente per il mercato statunitense, che all'epoca era anche quello più grande per la Matchbox, ed ebbe successo con vari modelli personalizzati che si rivolgevano al tipico gusto americano. Per tenere il passo, la Matchbox stava anche cercando modelli futuristici di fantasia e concept car. La RX500 corrispondeva perfettamente a ciò che preferiva il mercato americano e anche in Europa c'era molto interesse per Mazda e per il motore Wankel. Ovviamente la RX500 arancione della Matchbox, introdotta nel 1971 con la sigla MB66, diventò immediatamente un bestseller mondiale.

#### **Spettacolarmente diversa: l'idea alla base della RX500**

Ma innanzitutto, come mai la Mazda propose un veicolo tanto estremo? Lo sviluppo di un prototipo progettato a scopo di ricerca sul comportamento delle carrozzerie in plastica e sul comportamento su strada a velocità superiori a 200 km/h era stato avviato già nel 1968 con il nome in codice X810. L'idea era di studiare la coesistenza fra persone e velocità in una società futura, sulla base di possibili scenari futuri del traffico tra le città. Era necessario un veicolo sperimentale - uno dotato di motore centrale, bassa resistenza all'aria ed elevato carico aerodinamico e, allo stesso tempo, con la fluidità di un motore rotativo. La RX500 era stata anche considerata come potenziale erede della Cosmo Sport 110 S, l'ammiraglia di Mazda in quel momento.

Un team accuratamente selezionato realizzò vari modelli e ne studiò la resistenza aerodinamica nella galleria del vento. Contrariamente al piano originale di realizzare una coupé, fu scelta la filante Shooting Brake del designer Shigenori Fukuda, che garantiva la resistenza aerodinamica più bassa. Fukuda-san per il design della RX500 trasse tra l'altro ispirazione dal film "200: Odissea nello spazio". La vettura doveva assomigliare il meno possibile a una classica auto, quindi nella RX500 si trova un'ampia varietà di elementi stilistici derivati dalle corse e dall'aviazione. Spicca in particolare la parte posteriore, con il suo insolito aspetto, che evoca un mix tra un'astronave e un caccia a reazione. L'ispirazione arrivò anche dal collegamento di Fukuda con l'italiana Carrozzeria Bertone. Perciò Fukuda-san aggiunse alla RX500 curve e contorni dolci per evitare di creare linee monotone.

Un'altra caratteristica peculiare del suo design è il parabrezza avvolgente. Con i montanti del parabrezza completamente nascosti, le superfici vetrate della vettura sembrano fuse in un unico pezzo, conferendo all'abitacolo un aspetto simile a una cupola. L'accesso a bordo della RX500 è fornito da una coppia di porte a farfalla. Questo

---

Per ulteriori informazioni:

Erika Giandomenico - PR & Press Manager

Mazda Motor Italia S.r.l., Viale A. Marchetti 105, 00148 Roma

Tel.: +39 06 60 297 800 - E-mail: [egiandomenico@mazdaeur.com](mailto:egiandomenico@mazdaeur.com)

[www.mazda-press.it](http://www.mazda-press.it)



## STORIE MAZDA – MAZDA MOTOR ITALIA

concetto di porta, frequente nel motorsport, crea un'impressione dinamica anche da fermo. Dietro alle porte anteriori c'è una coppia di portelli ad ala di gabbiano, che fanno da copertura suddivisa longitudinalmente per il vano motore, che ospita il cuore rotativo di questa sportiva. Un dettaglio sfuggito alla Matchbox quando progettò la speedster per bambini, dove il vano motore è nascosto sotto un grande portellone che si apre posteriormente. All'interno i passeggeri siedono su due sedili avvolgenti. Lo sguardo è attirato dai tre strumenti semicircolari dietro il volante in pelle a quattro razze, che sono disposti lungo un cruscotto avvolgente. Nella RX500 è previsto anche l'intrattenimento. Ad esempio, la console centrale ospita una radio AM/FM sistemata dietro il cambio a quattro marce ripreso dalla coupé Mazda Luce R130.

### Fanali posteriori del futuro e colori che parlano

La RX500 fu dotata di gruppi ottici posteriori di concezione futuristica destinati a fornire informazioni ulteriori agli altri utenti della strada, rendendo così il traffico più sicuro. Ad esempio, il sistema di illuminazione nella parte posteriore del veicolo comprendeva luci rosse, gialle e verdi, oltre alle luci di stop rosse e a quelle bianche di retromarcia. In base all'intensità della frenata, le luci rosse si accendevano progressivamente per avvertire chi seguiva in caso di frenata di emergenza, analogamente alla odierna segnalazione di frenata di emergenza tramite il lampeggio degli indicatori posteriori. Le luci gialle si accendevano non appena si riduceva la velocità, mentre quelle verdi indicavano che il veicolo stava accelerando.

### Raffinatezza tecnica

La RX500 è spinta da un evoluto motore rotativo a due pistoni raffreddato ad acqua di tipo 10A, montato al centro della vettura, direttamente dietro il pilota. Con un volume della camera di appena 982 cc, raggiunge una potenza di 250 CV. Con un regime che raggiunge i 15.000 giri/min, più di un'auto di Formula 1 dell'epoca, la RX500 arriva a una velocità massima di oltre 240 km/h. Uno dei motivi di questo risultato è il peso ridotto: grazie a una carrozzeria in plastica rinforzata con fibra di vetro su un telaio in tubi, la RX500 ha un peso di soli 850 kg, con l'eccellente rapporto peso/potenza di 3,4 kg per CV. Con un'altezza di 1,065 m, questa sportiva Wankel si colloca anche tra le auto più basse al mondo.

Periodicamente le immagini di versioni di diverso colore della vettura hanno causato sfrenate congetture: in realtà della RX500 erano stati costruiti diversi esemplari? Il restauro nel 2008 dell'auto color argento ha dato la risposta, poiché questo lavoro ha rivelato strati di vernice sia verdi che gialli. L'auto, originariamente verde, era stata riverniciata di giallo per il Salone di Tokyo, poiché tutte le vetture Mazda esposte dovevano essere presentate nello stesso giallo brillante con interni rossi. La RX500 ha continuato a fare colpo in varie esposizioni in tutto il mondo, ma non è uscita del tutto indenne dai suoi viaggi, motivo per cui all'auto è stata data la sua attuale livrea argento. Ogni speranza di produzione in serie per la RX500 fu azzerata dalla crisi del prezzo del petrolio iniziata nel 1973. Di conseguenza, la RX500 rimane ad oggi un pezzo unico e può essere ammirata al Numaji Transportation Museum di Hiroshima.

### Da giocattolo a oggetto da collezione

Fortunatamente, la crisi non ha influenzato l'edizione in miniatura della RX500. Dopo il suo lancio, il modello Matchbox è rimasto in vendita per oltre quattro anni fino a quando non venne riprodotto nel 1975 come modello serie Streakers rosso. La produzione cessò una prima volta nel 1976. Tra il 1978 e il 1985, la RX500 era disponibile in altri colori su vari mercati nazionali. Così, il piccolo omaggio di successo alla RX500 è rimasto sugli scaffali dei negozi di giocattoli complessivamente per oltre un decennio ed è stato tanto venduto in tutto il mondo.

Per chi ama in particolare il design di prodotto sperimentale degli anni '70, produttori come Spark ora offrono anche modelli particolareggiati della RX500 che, nella giusta luce, sembrano sorprendentemente simili all'originale.

Chi spera di esporre nel proprio salotto uno di questi piccoli omaggi alla sportiva a motore rotativo dovrebbe dare un'occhiata dentro la sua vecchia scatola dei giocattoli: magari è lì che li aspetta la piccola Matchbox RX500 in scala 1:59. Vale la pena dare un'occhiata: oggi è un modellino ricercato dai collezionisti, a ricordo delle scatenate gare che si tenevano nelle camerette dei bambini.

Per ulteriori informazioni:

Erika Giandomenico - PR & Press Manager

Mazda Motor Italia S.r.l., Viale A. Marchetti 105, 00148 Roma

Tel.: +39 06 60 297 800 - E-mail: [egiandomenico@mazdaeur.com](mailto:egiandomenico@mazdaeur.com)

[www.mazda-press.it](http://www.mazda-press.it)