



PERSBERICHT MAZDA MOTOR NEDERLAND

EEN EEUW VOL UITDAGINGEN: MAZDA 1920 - 2020

Eerste Mazda personenauto R360 Coupé meteen een succes

- In 1960 geïntroduceerde auto meteen succesvol in zijn klasse
- Begin van lange traditie van stijlvolle, betaalbare en dynamische voertuigen
- Rijdynamiek, afwijkende techniek en eigenzinnigheid blijven handelsmerk

Waddinxveen, 3 maart 2020. Lichte en dynamische auto's hebben een lange traditie bij Mazda, die teruggaat tot zijn allereerste personenauto. Als een aandoenlijk ogende kleine coupé, 60 jaar geleden gelanceerd, vormde de Mazda R360 direct een nieuwe benchmark voor microcars in Japan en vanaf de eerste dag een uitdaging voor de concurrentie. Hij definieerde ook meteen Mazda's DNA als een producent van stijlvolle en efficiënte voertuigen met vooral veel rijplezier. De parallellen tussen toen en nu zijn talrijk.

Hoewel het model weinig bekendheid genoot buiten Japan was de Mazda R360 wel meteen een hit op de thuismarkt. Van de eerste personenauto van Mazda werden op de eerste dag in mei 1960 meteen 4.500 exemplaren verkocht en hij veroverde bijna twee derde van het op dat moment ontluikende Japanse 'kei car' (microcar) segment tegen het einde van dat jaar, toen 15 % van de gehele binnenlandse automarkt.

Het was een keerpunt voor Toyo Kogyo, zoals Mazda Motor Corporation destijds werd genoemd. Voor de toenmalige truckfabrikant betekende het de start van een nieuw tijdperk met de productie van onconventionele personenauto's.

Meteen een bestseller

De R360 was niet de eerste kei car op de markt, maar wel meteen de meest populaire dankzij zijn stijlvolle looks, het lichtgewicht ontwerp, het centraal stellen van de bestuurder en de betaalbaarheid, nu nog steeds kenmerken van de huidige Mazda's.

Hij was bovendien zeer efficiënt, met een viertakt motor die stiller, schoner, zuiniger, duurzamer en gebruiksvriendelijker was dan de tweetakt krachtbronnen die de concurrentie gebruikte. De 360 cm³ V2 motor van de R360 leverde 12 kW/16 pk. Dat klinkt als niet veel, maar hij hoefde dan ook maar 380 kg te verplaatsen. De topsnelheid was 90 km/u, voldoende voor de klasse en rekening houdend met de omstandigheden op de weg in het begin van de jaren '60 in Japan.

Door de afmetingen (3 x 1,3 m) en de motorinhoud (360 cm³) van het kei car segment te beperken hoopte de Japanse regering de binnenlandse personenauto-industrie te versterken, de productie van betaalbare modellen te stimuleren en de droom van autobezit binnen bereik van een groot publiek te brengen.



Mazda's grammenstrategie: de wortels

Het maken van een aantrekkelijke auto met dergelijke beperkingen vraagt om vindingrijkheid. Beperkt door de grootte van de motor richtte Mazda zijn aandacht op het uitdiepen van aspecten die het wel kon beïnvloeden, zoals design en gewicht.

Het betekende de geboorte van de grammenstrategie, een obsessie met het verlagen van het gewicht van een auto. Deze aanpak, die het beste tot uiting kwam bij de legendarische MX-5 Roadster, is nog steeds een integraal onderdeel van de Mazda filosofie heden ten dage.

Het resultaat was het lichtste voertuig in zijn klasse en 's werelds lichtste vierzitter. Mazda onderzocht elke mogelijkheid om het gewicht te verminderen. Onder de motorkap van de achterin de R360 geplaatste motor kozen de ingenieurs voor aluminium cilinderkoppen en een magnesiumlegering voor de transmissiebehuizing en het oliecarter. De motorkap was van aluminium, terwijl de achterraut gemaakt was van een speciaal ontwikkeld plexiglas. Het frameloze monocoque chassis bood extra gewichtsvoordelen, evenals bovengemiddelde crashveiligheid. Het was een vroege les voor Mazda in lichtgewicht engineering, vandaag de dag een centraal element van de Skyactiv Technologie.

Onconventioneel vanaf dag één

Het lage gewicht verbeterde het rijgedrag van de R360, net als andere eigenschappen, zoals de unieke onafhankelijke lichtgewicht wielophanging rondom, die trillingen verminderde en het rijcomfort verbeterde. Naast de viertaktmotor was het ook de handgeschakelde vierversnellingsbak en de optioneel verkrijgbare semi-automatische transmissie, de eerste automatische transmissie met koppelomvormer en lock-up (TCC) van Japan, waarmee de R360 zich onderscheidde van de concurrentie met handgeschakelde drieversnellingsbakken.

Als gevolg daarvan was de R360 boeiend en leuk. In de geest van Jinba Ittai, de verbinding tussen bestuurder en auto, leverde het een superieure rijervaring voor een microcar in die tijd. Rijplezier is iets dat Mazda nooit is vergeten. Een andere is de focus op het design: terwijl de meeste kei cars op dat moment sedans of stationcars waren ontwierp Mazda een stijlvolle coupé. Er zouden nog veel meer prachtige modellen volgen, van de Cosmo 110S en Luce R130 tot de Mazda RX-7 en RX-8, omdat Mazda's design-DNA evolueerde tot de huidige line-up van bekroonde Kodo-modellen.

Maar ondanks de innovatieve engineering en de relatief dure materialen stelde de efficiënte productie Mazda in staat om de prijs voor de handgeschakelde R360 onder de ¥ 300.000 (toen ongeveer € 750,-) te houden. Met zijn aantrekkelijkheid en haalbaarheid domineerde de R360 de kei car markt vanaf de dag dat hij werd geïntroduceerd.

De R360 hielp bij het definiëren van Mazda's unieke kijk op auto's. De focus op innovatie, balans, lichtgewicht techniek en rijplezier overheerst 60 jaar later nog steeds. En het streven om zijn producten een ziel mee te geven, zelfs als het primaire doel alleen maar het leveren van betaalbaar vervoer is.

Niet voor publicatie

Meer informatie en niet-rechtenvrije foto's van de R360 zijn te vinden op:

<https://www.mazda-press.com/eu/cars/heritage/>

Meer informatie over 100 jaar Mazda is te vinden op:

<https://www.mazda-press.com/eu/about-mazda/mazda-100th-anniversary/>