



## COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

### CENTO ANNI DI SFIDA ALLE CONVENZIONI: MAZDA 1920-2020

#### La R360 Coupe: la prima auto Mazda conquista il cuore dei giapponesi

- Nel 1960 il Costruttore ottenne un immediato successo con la sua microcar da primato
- Fu l'inizio di una tradizione di vetture di stile e divertenti da guidare ma anche accessibili
- La capacità di costruire auto leggere resta tuttora un marchio di fabbrica di Mazda

**Roma, 9 marzo 2020.** La costruzione di auto leggere ha una lunga tradizione in Mazda, che risale alla sua prima vettura. Coupé piccola e adorabile lanciata 60 anni fa, la Mazda R360 divenne immediatamente il nuovo punto di riferimento per le microcar in Giappone, mettendo in ombra la concorrenza fin dal primo giorno. La R360 ha anche definito il DNA di Mazda come produttore di veicoli che si distinguono per lo stile, efficienti e soprattutto divertenti da guidare. Le analogie tra allora e oggi sono molte.

Poco conosciuta fuori del Giappone, la Mazda R360 è stata un grande successo in patria. La prima autovettura dell'azienda vendette 4.500 unità nel giorno del lancio nel maggio 1960 e alla fine di quell'anno conquistò quasi i due terzi del fiorente segmento delle "kei car" (microcar) in Giappone, per non parlare dell'oltre 15% dell'intero mercato automobilistico nazionale.

Fu un momento spartiacque per Toyo Kogyo, come all'epoca si chiamava Mazda Motor Corporation. Per il costruttore di furgoni, è stato l'inizio di una nuova era di produzione di auto non convenzionali.

#### **Un bestseller immediato**

La R360 non è stata la prima *kei car* sul mercato, ma è diventata subito la più popolare grazie al suo stile, alla leggerezza, al coinvolgimento del conducente e alla convenienza – che sono le caratteristiche delle Mazda di oggi.

La prima vettura Mazda era anche molto efficiente, con un motore a quattro tempi più silenzioso e pulito, nonché più parco in termini di consumo di carburante, affidabile e facile da usare rispetto ai propulsori a due tempi utilizzati dalla concorrenza. Il due cilindri a V da 360 cm<sup>3</sup> della R360 erogava 12kW/16CV, che non sembrano tanti, ma doveva muovere solo 380 kg. La velocità massima era di 90 km/h: abbastanza buona per la categoria e addirittura abbondante considerando le condizioni delle strade in Giappone all'inizio degli anni '60.

Limitando le dimensioni dei veicoli del segmento *kei car* (3m x 1,3m) e la cilindrata del motore (360 cm<sup>3</sup>), il governo giapponese sperava di supportare l'industria automobilistica nazionale, favorendo modelli a prezzi accessibili e mettendo alla portata della gente il sogno di possedere un'auto.



## COMUNICATO STAMPA - MAZDA MOTOR ITALIA

### La strategia del grammo di Mazda: le radici

Realizzare una vettura attraente con tali limiti richiese ingegnosità. Non potendo agire sulla cilindrata del motore, Mazda rivolse la propria attenzione nel bilanciare gli aspetti che poteva controllare, come l'innovazione nel design e il peso. Era la nascita della strategia del grammo del Costruttore, un'ossessione per il contenimento della massa. Legato soprattutto alla leggendaria roadster MX-5, questo approccio è oggi parte integrante di tutti i modelli Mazda.

Il risultato fu la vettura più leggera della sua categoria e di fatto la quattro posti più leggera al mondo. Mazda esaminò ogni possibilità per ridurre il peso. Sotto il cofano della R360 a motore posteriore, gli ingegneri scelsero testate in alluminio e la lega di magnesio per la scatola del cambio e la coppa dell'olio. Anche il cofano era in alluminio, mentre il lunotto posteriore utilizzava un plexiglass sviluppato appositamente. Inoltre la struttura monoscocca senza telaio offrì ulteriori vantaggi in termini di peso e una sicurezza superiore negli urti. È stata una lezione iniziale di Mazda sull'ingegneria per contenere il peso, oggi un elemento centrale della sua Skyactiv Technology.

### Non convenzionale sin dal primo giorno

La leggerezza ha migliorato il comportamento su strada della R360, così come altre caratteristiche quali le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, la cui configurazione leggera ha ridotto le vibrazioni e migliorato il comfort di marcia, soprattutto sullo sconnesso. Oltre al motore a quattro tempi, il cambio manuale e quello opzionale semiautomatico a quattro marce della R360 – primo esempio giapponese di automatico con convertitore di coppia – la distingueva dalla concorrenza che offriva dei cambi manuali a tre marce.

Di conseguenza, la R360 era coinvolgente e divertente. Esprimendo lo spirito *Jinba Ittai*, la connessione tra conducente e vettura, offriva un'esperienza di guida superiore per una microcar di quell'epoca. La gioia di guidare è un aspetto che Mazda non ha mai tralasciato. Un altro è il focus sullo stile: mentre all'epoca la maggior parte delle *kei car* erano berline o familiari, Mazda progettò una coupé elegante. Seguirono molti altri modelli straordinari, dalla Cosmo 110S e dalla Luce R130 alle Mazda RX-7 e RX-8, mentre il DNA del design Mazda si è evoluto nella gamma odierna di pluripremiati modelli con lo stile Kodo.

Tuttavia, nonostante l'ingegneria innovativa e i materiali relativamente costosi, una produzione efficiente consentì a Mazda di mantenere il prezzo della R360 manuale a ¥ 300.000 (quindi circa 830 dollari US). Attraente e raggiungibile, ha dominato il mercato delle *kei car* sin dal giorno del suo lancio.

La R360 ha contribuito a definire l'esclusiva filosofia automobilistica Mazda. L'attenzione su innovazione, equilibrio, ingegneria della leggerezza e divertimento di guida prevale ancora a distanza di 60 anni. E la sua insistenza nel mettere l'anima nei suoi prodotti, anche se il loro scopo principale è semplicemente quello di servire come mezzo di trasporto accessibile.