



## COMMUNIQUE DE PRESSE – MAZDA MOTOR EUROPE

### R360 Coupé : la première Mazda à avoir conquis le cœur des Japonais

- Avec sa mini-voiture, reine du segment des kei cars, le constructeur remporta un succès immédiat en 1960
- Elle inaugura une longue tradition de véhicules à la fois élégants, agréables à conduire et accessibles
- La capacité inégalée de Mazda à construire des véhicules légers constitue une réelle prouesse technologique qui reste à ce jour sa marque de fabrique

**Leverkusen, 1<sup>er</sup> mars 2020.** Chez Mazda, la construction de véhicules légers est une tradition de longue date qui remonte à sa toute première voiture de tourisme. Adorable petit coupé lancé il y a 60 ans, la Mazda R360 établit instantanément une nouvelle référence dans la catégorie des kei cars au Japon, surclassant ses rivales dès le premier jour. Elle conféra également à Mazda son statut de constructeur de véhicules à la fois élégants, écoresponsables et, plus que tout, agréables à conduire. Nombre de parallèles peuvent être établis entre hier et aujourd'hui.

Peu connue en dehors du Japon, la Mazda R360 remporta un succès retentissant sur son territoire national. Le tout premier véhicule de tourisme de la marque s'écoula à 4 500 exemplaires le jour même de son lancement en mai 1960 et, avant la fin de cette même année, il représentait à lui seul près des deux tiers des ventes du segment des kei cars (minivoitures), alors en pleine expansion au Japon, et même plus de 15 % des ventes de l'ensemble du marché automobile national.

Ce fut un moment clé de l'histoire de Toyo Kogyo (futur Mazda Motor Corporation). Pour ce constructeur de véhicules utilitaires, cette période marqua le début d'une nouvelle ère axée sur la production de véhicules « défiant les conventions ».

#### **Une championne des ventes dès son lancement**

La R360 n'était certes pas la première kei car du marché mais elle en devint instantanément le modèle le plus populaire, grâce à son design élégant, sa conception allégée, son agrément de conduite et son accessibilité – autant de caractéristiques emblématiques des Mazda d'aujourd'hui.

Elle se voulait également extrêmement efficiente, une qualité qu'elle devait avant tout à son moteur quatre temps - non seulement plus silencieux et plus propre mais également plus sobre, plus durable et plus convivial que les motorisations deux temps de la concurrence. Le moteur bicylindre en V de 360 cm<sup>3</sup> de la R360 développait 12 kW/16 ch, une puissance pouvant paraître modeste, mais largement suffisante pour déplacer les 380 kg du véhicule. Sa vitesse maximum atteignait 90 km/h : une performance tout à fait respectable pour sa catégorie et bien assez élevée au regard de l'état des routes au Japon au début des années 1960.

En limitant le gabarit des modèles du segment des kei cars (3 m x 1,3 m) et la cylindrée de leur moteur (360 cm<sup>3</sup>), le gouvernement japonais espérait soutenir l'industrie automobile nationale, encourageant



## COMMUNIQUE DE PRESSE – MAZDA MOTOR EUROPE

la production de véhicules accessibles et offrant au plus grand nombre la possibilité de réaliser leur rêve de posséder leur propre voiture.

### **La stratégie d'allègement de Mazda : les origines**

Réussir à construire un véhicule séduisant en étant soumis à de telles contraintes nécessitait une certaine ingéniosité. Étant limité par le gabarit du moteur, Mazda décida de se concentrer sur les aspects qu'il était en mesure de maîtriser, tels que l'innovation en matière de design et le poids. C'est ainsi que le constructeur mit au point sa stratégie d'allègement, reflétant sa volonté obsessionnelle de traquer le moindre gramme superflu. Principalement associée au légendaire roadster MX-5, cette approche fait désormais partie intégrante du processus de conception de tous les modèles de la marque.

Elle donna naissance au véhicule le plus léger de sa catégorie et au cabriolet quatre places le plus léger au monde. Mazda étudia toutes les options possibles en matière de réduction de poids. Pour la R360 à moteur arrière, les ingénieurs de Mazda privilégièrent une culasse en aluminium et des carters de transmission et d'huile en alliage de magnésium. Le capot moteur était également réalisé en aluminium tandis que la lunette arrière faisait appel à un plexiglass spécial. Par ailleurs, la structure de caisse monocoque offrait des gains de poids supplémentaires ainsi qu'un niveau de protection anticollision supérieur à la moyenne. Ce furent les tout premiers pas de Mazda dans le domaine de la construction allégée – cette approche constituant aujourd'hui l'une des composantes clés de ses technologies Skyactiv.

### **Anticonformiste depuis toujours**

La structure de caisse allégée de la R360 contribua à améliorer son comportement de conduite, à l'instar d'autres éléments tels que sa suspension indépendante exclusive sur les quatre roues, dont la structure allégée permettait de réduire les vibrations tout en améliorant le confort de suspension, notamment sur chaussées cahoteuses. Outre le moteur quatre temps de la R360, ses transmissions manuelle à quatre rapports et semi-automatique en option – la toute première boîte automatique à convertisseur de couple proposée au Japon – se démarquaient des boîtes manuelles à trois rapports de la concurrence.

Ainsi, la R360 se distinguait par sa conduite agréable et gratifiante. Relayant parfaitement l'esprit Jinba Ittai - prônant une parfaite osmose entre le conducteur et son véhicule - elle offrait une expérience de conduite à nulle autre pareille dans sa catégorie à l'époque. L'agrément de conduite a toujours revêtu une grande importance aux yeux de Mazda. Autre priorité du constructeur : le design. Alors qu'à l'époque, la plupart des kei cars étaient des berlines ou des véhicules utilitaires, Mazda imagina un élégant coupé. Bien d'autres modèles allaient suivre, tous plus séduisants les uns que les autres, depuis la Cosmo 110S et la Luce R130 jusqu'aux Mazda RX-7 et RX-8, l'ADN stylistique de Mazda ayant évolué pour aboutir à la gamme actuelle des véhicules Kodo, lauréats de nombreux prix du design.

Toutefois, malgré l'adoption de techniques de fabrication innovantes et de matériaux relativement coûteux, Mazda réussit à maintenir le prix de la R360 à boîte manuelle en dessous des 300 000 yens



## COMMUNIQUE DE PRESSE – MAZDA MOTOR EUROPE

(soit 830 dollars US de l'époque environ) en optant pour un mode de production efficient. À la fois séduisante et accessible, la R360 domina le marché des kei car dès le jour de son lancement.

Elle contribua à définir la philosophie exclusive de Mazda en matière de construction automobile. La priorité donnée par la marque à l'innovation, à l'équilibre, à la construction allégée et à l'agrément de conduite continue de prévaloir 60 ans plus tard. De même que sa volonté indéfectible de donner une âme à chacun de ses modèles, même si leur vocation première est simplement d'être un moyen de transport accessible.

**Fin**