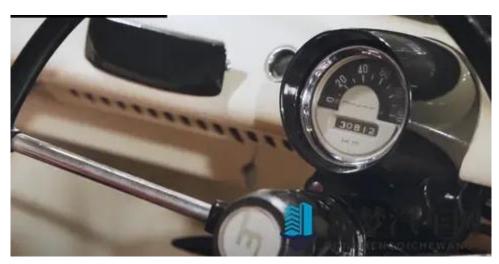
马自达发展史(2):三蹦子代言人,烧钱、玩转子、浑身狠活

来源: 郑雅竹 发布时间: 2025-11-17 19:08:15

事实上,早在1940年,马自达就试制过一款四轮乘用车,但因为战争,没有真正投产,只能继续生产各类货车。到了五十年代末,马自达旗下已经拥有了30多款产品,只不过都是货车。

但总造货车不是个事,马自达还是眼馋乘用车。五十年代中期的日本已经从战争中恢复了过来,人们对汽车的需求疯狂爆发。日本政府也为这一时期的汽车划分了类型:轻自动车、小型自动车、普通自动车、特殊自动车。



这个轻自动车就是著名的k-car,比摩托大,比正经轿车小,老百姓使把劲就能买得起,同时车企生产这种车还能享受巨大的税收优惠,所以从那时起,k-car就在日本遍地开花。

1951年开始,K-car的法规标准是长不超过3m,宽不超过1.3m,发动机排量不超过360cc。所以那时候的k-car名字都是xxx360,比如最著名的斯巴鲁360,再比如马自达的第一款量产乘用车:R360 COUPE。



这是一款今天看来也非常可爱的小车,浑身上下的曲线多少有点魂动设计的影子。同时,在那个不怎么考虑车辆安全性的年代,这台小车玩了命的偷重量,发动机和发动机盖是轻合金的,车身没有框架,所以整台车只有380公斤,自然很省油。



而且不同于当时绝大多数k-car, R360采用了四轮扭力梁独立悬挂, 所以这是一台空间不算小的双门四座车型, 虽然后排只能坐孩子, 但有总好过没有。

最重要的是,这样一款省油而且空间还不小的小车只卖30万日元,而当时日本普通工人的工资基本都有1万多一个月,所以R360在日本直接卖爆,巅峰时期甚至占到k-car年销量的64.8%。

有了爆款R360后,马自达趁热打铁,向小型和普通型自动车转型,陆续推出了Carol、Familia、由乔治亚罗设计的Luce以及几款小客车小货车,马上就要彻底在日本四轮车市场站稳脚跟。可惜好景再次不长,马自达再次遭遇降维打击。

上世纪六十年代,日本市场不断扩大,为了保护国内脆弱的汽车工业不被欧美车企冲垮,日本政府提出了一系列政策,其中就包括鼓励车企兼并重组,他们的计划是最后只留下三个左右的汽车集团,以此提高日本汽车的国际竞争力,组团跟欧美车企打架去。

很不幸,马自达以及当时的本田都属于被优化的对象,还有可能拿不到N+1,如果不想

被优化,就得拿出点黑科技。于是,本田玩起了F1发动机,马自达则玩起了转子发动机。

HTML版本: 马自达发展史(2): 三蹦子代言人,烧钱、玩转子、浑身狠活