

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，但有总比没有。

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](#)