



①1960年式のR360COUPE。「ひくくながれるスピーディーなボディーライン…」と謳われる。当初はDELUXグレードの設定はなく、2トーン塗装ではない。



②おなじく1960年式のカタログよりエンジンのイラスト。マグネシウム合金を多用した軽自動車初の4サイクルエンジンで16馬力の最高出力を発揮した。



③リアエンジンであることが容易に見て取れる。ブレーキはアルフィン社製ドラム式(油圧内部拡張式4輪制動)。サスペンションはフロント、リアともにトレーリングアーム方式の全輪独立懸架。

R360 COUPE

R360クーペ

清水 道明

今回カタログでご紹介するのは、日本で戦後始めて「クーペ」を名乗り、マツダが東洋工業時代に初めて発売した四輪軽乗用車「R360クーペ」です。

■マツダの起源と自動車産業への参入

マツダの起源は、1920年(大正9年)の東洋コルク工業株式会社の設立まで遡ります。1927年(昭和2年)、社長の松田重次郎のかねてからの念願であった機械工業へ転身すべく、社名を東洋工業株式会社に変更しました。

1931年(昭和6年)10月には、三輪トラック、「マツダ号DA型」を生産開始、自動車産業へ参入しました。

マツダ号のネーミングの由来は、当時の社長、松田重次郎の姓に因んだものですが、暗黒の世を光明に導いたゾロアスター教の最高神、「アウラ・マズダー(Ahura Mazda)」の意味もあり、マツダ号が三輪トラック界に光明をもたらす象徴となるという願いも込められていました。現在の社名、マツダ株式会社の英名が「MAZDA」なのもこのためです。

■昭和20年代の四輪トラック開発と市販化

昭和20年代、輸送の主役はまだ三輪トラックでしたが、東洋工業は、1949年(昭和24年)に小型四輪トラックの試作第一号を生産、翌1950年(昭和25年)には、東洋工業初の小型四輪トラック「CA型」を発売しました。

「東洋工業五十年史」では、CA型を「ジープタイプの1トン積みトラック」と表していますが、四輪駆動ではなく、後輪駆動(FR)でした。しかし、CA型はわずか35台だけで生産は中止されてしまいます。

■R360クーペの発売

日本のモータリゼーションは、1960年(昭和35年)頃以降から、事業用から個人用

にと需要が移りつつありました。

総合自動車メーカーを目指していた東洋工業でも、1959年(昭和34年)、乗用車市場への進出を図るため、「R360クーペ」の開発に着手、約1年後の1960年(昭和35年)4月22日に発表、5月28日に発売されました。

R360クーペは、ギアミッション(4速MT)のKRBB型(30万円)に加え、当初からトルクコンバーター(2速AT)のKRBC型(32万円)をラインアップし、他メーカーのライバル車より約20%もの低価格を実現していました。

なお、この軽自動車初のトルクコンバーターは、岡村製作所製で、同社の1957年(昭和32年)発売のミカサ・ツーリングに次ぐ採用でした。

エンジンは軽自動車初の4サイクルで、マグネシウム合金を多用、軽量モノコックボディ、軽合金ボンネットなどにより国産車最軽量の380kgの車重を達成していました。

発表にともない、各種業務用としての大口注文を受け、また個人需要層からの注文も殺到し、一時的には爆発的な人気を博するに至りました。1960年(昭和35年)中に2万3,417台を生産し、これは軽四輪乗用車市場の64.8%にもものぼるシェアでした。

しかしながら、実質二人乗りの2+2のR360クーペでは、完全4座であるスバル360の対抗馬としては不利で、1962年(昭和37年)にデビューした「キャロル」に次第に主役の座を譲りました。



④1961年式カタログの表紙。この年からイラストではなく写真になった。「ギヤミッションタイプ」と表記されている。フードのマツダマークがまだ現在の「フライングM」になっていないのがわかる。



⑤1961年式DELUXEグレードの室内。DELUXEとはいえ、至ってシンプルなインパネである。

【主な参考文献等】

MAZDA公式HP(マツダの名車たち)
1920-1970東洋工業五十年史 東洋工業株式会社 1972
日本の自動車アーカイヴス 乗用車 1947-1965 三樹書房 2009
別冊CG 自動車アーカイヴ Vol.1 60年代の日本/アメリカ車
MAZDA 小堀和則著 三樹書房 2009