

Historie do roku 1970

Hirošimská továrna rozšířila výrobní program v roce 1950 na tři různé modely užitkových vozů CA (čtyřkolový), CF (čtyřkolový kompaktní pro hasiče) a CT (tříkolový, také ve verzi pro dopravu osob). Vývoj se ale nezastavil a Toyo Kogyo navázala spolupráci s mnoha zahraničními partnery při zavádění moderních technologií. Jako první japonská automobilka už v roce 1954 zavedla výpočetní techniku (IBM), s dalšími americkými partnery uzavřela smlouvy o technické spolupráci: s leteckou firmou Fairchild Hiller (lehké slitiny, 1956), Corn Products (formovací materiály, 1954), Canadian Nickel (odlitky, 1959), Micromatic Hone (honovací stroje, 1963) a Chrysler Corporation (prášková metalurgie, 1963). V únoru 1961 koupila licenci na rotační motory NSU Wankel, jejich konstrukci pod vedením Kenichi Yamamota dovedla k praktickému využití v silničních vozidlech a jako jediná automobilka je vyrábí dodnes.

Výrobní program padesátých let tvořily užitkové modely. V roce 1952 se objevila první tříkolová dvoutuna, roku 1957 dosáhla výroba Mazdy exempláře s pořadovým číslem 200 000, v roce 1958 přibyl malý čtyřkolový nákladní Romper, o rok později kompaktní nákladní tříkolka, jejíž výroba přetrvávala dlouho do šedesátých let. Obrat znamenalo uvedení malé elegantní Mazdy R360 Coupé s dvouválcovým vzduchem chlazeným čtyřdobým motorem 360 cm³ o výkonu 12 kW uloženým v zádi, který půvabnému vozíku o hmotnosti 395 kg uděloval rychlost 90 km/h. Povzbuzena úspěchem připravila Mazda čtyřdveřovou verzi Carol (1962), nejprve opět s motorem 360 cm³, tentokrát ovšem čtyřválcovým s kapalinovým chlazením, který dával výkon téměř 15 kW. Později vzrostl objem motoru na 600 cm³ a Mazda tak vstoupila mezi výrobce osobních vozů.

První motory Wankel z japonské produkce vzbudily pozornost na Tokijském autosalonu v roce 1963. Jednalo se o dva unifikované stroje s jednotkovým objemem komory 400 cm³, dvourotorový měl výkon 60 kW a čtyřrotorový 103 kW. Motory byly pozoruhodné kompaktními rozměry a nízkou hmotností při vysokých výkonech. Mazda 110S Cosmo Sport byla prvním automobilem na světě, poháněným dvourotorovým motorem Wankel. Elegantní sportovní kupé se představilo na Tokijském autosalonu 1964 a v květnu 1967 se rozběhla jeho sériová výroba.

V první polovině šedesátých let debutovaly osobní vozy nižší třídy Familia se čtyřválcovými motory 800 a 1000 cm³, z nichž se později vyvinula nejpobulárnější řada osobních vozů Mazda 323, vyráběná postupně v mnoha generačních obměnách. Objemy klasických čtyřválcových motorů vzrůstaly na 1500, 1800 a 2000 cm³. Sortiment se neustále zvětšoval a na přelomu šedesátých a sedmdesátých let Mazda udivovala rok co rok novými modely. Mnohé z automobilů existovaly jak s klasickými pístovými motory, tak s dvourotorovými rotačními motory Wankel.

V roce 1963 vyjel z hirošimského závodu miliontý automobil (Carol 600), o tři roky později již dvomiliontý (Familia 1000) a v roce 1969 třímiliontý, představovaný Mazdou 1500 Luce zlaté barvy. Její karoserii vytvořil slavný Giorgio Giugiaro, působící tehdy v italské karosárně Bertone. V nákladních vozech se objevily vznětové motory, vyrobené podle licence známé britské firmy Perkins, kterou Mazda získala v roce 1965. V roce 1967 také Mazda oficiálně vstoupila na evropský trh, o tři roky později zahájila export do USA.

K zajímavým modelům konce šedesátých let patřila především Mazda 110S Cosmo Sport, první osobní automobil s dvourotorovým rotačním motorem podle licence NSU Wankel, zavedený do sériové výroby. Dvoumístný automobil futuristických tvarů se stal symbolem produkce Mazdy přelomu šedesátých a sedmdesátých let, přestože vznikl pouze v 1176 exemplářích (v rozmezí let 1967 až 1972). První prototyp dopravil z výrobního závodu v Hirošimě na Tokijský autosalon v září 1964 sám prezident automobilky Tsuneji Matsuda. Vůz pozoruhodného designu s nízkou karosérií, dlouhou zádi ve stylu amerických dream cars a malou kabinkou pro dvě osoby vzbudil obrovskou pozornost. Po zkouškách, při nichž prototypy najely asi 600 tisíc kilometrů, byla připravena malosériová výroba. Pokrokový automobil se představil také u nás na výstavě Člověk a automobil v Praze.

Dvourotorový motor Mazda 10A s objemem komor 2x 491 cm³ dával nejprve výkon 81 kW/7000 1/min, později až 94 kW. O plnění motoru se staral čtyřhrdlový karburátor Zenith Stromberg, převodovka byla ještě čtyřstupňová a motor poháněl kola zadní nápravy typu De Dion. Vpředu byly kotoučové, vzadu bubnové brzdy. Vůz se samonosnou karosérií měl celkové rozměry 4140 x 1595 x 1165 mm, rozvor náprav 2200 mm a pohotovostní hmotnost 940 kg. Dosahoval rychlosti 185 km/h. Bylo však třeba přesvědčit zákazníky o schopnostech Wankelova motoru. A tak rok po oficiálním uvedení na trh se Cosmo Sport objevil na závodní dráze. V srpnu 1968 debutovaly dva vozy v Marathonu de la Route, čtyřiaosmdesátihodinovém závodě na německém okruhu Nürburgring. Jeden vydržel. V konkurenci BMW, Lancie a Porsche dojel na pěkném čtvrtém místě. Tak začala účast Mazdy ve vytrvalostních závodech.

Ani tento úspěch nevyvolal u zasvěcených překvapení. Mazda v roce 1965 dokončila v Miyoshi, asi sedmdesát kilometrů severně od Hirošimy, supermoderní zkušební dráhu včetně rychlostního okruhu a speciálních tratí s rozličnými povrchy. O rok později dostavěla nové výrobní haly v Hirošimě a prožívala největší rozmach ve své historii. Zatímco v roce 1960 nabízela jediný osobní vůz, miniautomobil typu R360 Coupé, o deset let později už vyráběla desítku různých modelů.

V roce 1966 se objevil pick-up B-série 1500, v roce 1967 dostaly vozy nižší třídy Familia silnější motory 1,0 a 1,2 l, z Familie bylo odvozeno kupé R-100 se stejným motorem Wankel, jaký poháněl Cosmo Sport, objevily se také kombi a pick-up Familia. Větší řada Luce s elegantní čtyřdveřovou karoserií Bertone měla silnější motor 1,8 l, alternativně samočinnou převodovku a karosářskou variantu kombi. V roce 1969 následovaly velké kupé R-130 (Wankel), první Mazda s předním pohonem, a také první sedan s rotačním motorem Wankel, odvozený z Familie. Pro rok 1970 byly zcela novými vozy sedan a kupé Mazda 616/Capella s motorem 1,6 l, dodávané pod označením RX-2 ve verzi s motorem Wankel 2x 573 cm³ (96 kW). V roce 1970 překročila celková výroba vozů s motory Wankel (Cosmo Sport, R-100, RX-4 Luce a RX-2 Capella) hranici sto tisíc (přesně 102 351). Tehdy byla firma Toyo Kogyo stále rovněž výrobcem vrtných souprav pro rozrušování kamene, obráběcích strojů, formovacího písku pro slévárny a klasických měrek pro strojírenskou výrobu.

Při prvním startu vyhrálo kupé R-100 s motorem Wankel Velkou cenu Singapuru v lednu 1969 a v srpnu téhož roku vedlo ještě po 80 hodinách čtyřiaosmdesátihodinového maratónu na Nürburgringu, aby nakonec posádka Evropanů Enevera, de Fierlanta, Bertinchampse a Kellenerse obsadila páté místo. Stejně umístění patřilo Mazdě R-100 i ve 24 h Spa. V létě 1970 se motor Mazda Wankel poprvé objevil ve 24 h Le Mans v britském podvozku Chevron B-16, ale na vítězství si musel počkat plných jedenadvacet let. Celkem vzniklo 95 706 vozů R-100 s motory Wankel.

Mazda oslavila padesátiny studií supersportovního kupé RX-500 s dvourotorovým motorem Wankel, uloženým před zadní nápravou, s karoserií z plastů a koncovými svítilnami, které oznamují i zrychlování a zpomalování jízdy. Vůz byl překvapením Tokijského autosalonu 1970. V roce 1970 Mazda vyrobila celkem 429 000 vozidel, z toho 205 327 užitkových, a 94 108 automobilů vyvezla.