



PRESSE-INFORMATION

Mazda R360 Coupé - Das leichteste Auto Japans

- Mit 380 Kilogramm Gewicht ist der R360 das leichteste in Japan produzierte Auto
- Leichteste voll familientaugliche Coupé weltweit
- Gerne kopiertes Beispiel für frühe Leichtbautechniken

Mit einem Kleinwagen fängt vor einem halben Jahrhundert für Mazda alles an: Das winzige R360 Coupé legt 1960 die Basis für den weltweiten Erfolg von Mazda als Automobilhersteller. Nach einem für japanische Marken fast schon klassischen Vorspiel mit der Produktion von Lastendreirädern und Pick-ups geht Mazda bereits beim ersten richtigen Pkw eigene Wege. So steht schon dieses erste Großserienfahrzeug aus Hiroshima für die gewaltige Innovationskraft der Marke, denn der Mazda R360 gilt als Meilenstein der Automobilgeschichte.



Mit nur 380 Kilogramm Gewicht ist der R360 das leichteste in Japan produzierte Auto, das damals leichteste voll familientaugliche Coupé weltweit und ein von verschiedenen Konkurrenten später gerne kopiertes Beispiel für frühe Leichtbautechniken. Das geringe Gewicht wird unter anderem durch Leichtbaumaterialien wie Aluminium und Magnesiumzusätze erreicht und sorgt wiederum für besseres Fahrverhalten bei gemindertem Verbrauch.

Zum überwiegenden Teil aus Leichtmetall gefertigt ist der luftgekühlte, im Heck eingebaute Zweizylinder-V-Motor mit 356 cm³ Hubraum, der als erstes Viertakttriebwerk in dieser Klasse für Furore sorgt. Wichtig ist vor allem der Aluminiumeinsatz bei den Zylinderköpfen, der deutlich bessere Kühleigenschaften bewirkt. Die Verwendung kostspieligen Magnesiums bei Ölwanne und Getriebeabde-



Innovationen-Box

Fahrzeug & Karosserie



ckung wiederum ermöglicht eine Gewichtsersparnis von zwei Dritteln gegenüber herkömmlichem Stahlblech. Die Motorhaube, die Kofferraumklappe, die Armaturentafel und die Rahmen der Sitze sind ebenfalls aus Leichtmetall. Bis auf eine dünne Stahlbeschichtung gilt dies auch für die Brems-trommeln. Sogar bei Details wie der Fahrzeugverglasung kommt eine frühe Form der heutigen Gramm-Strategie zum Einsatz. So besteht das großformatige Panoramarückfenster des R360 Coupés aus leichtem Acrylglas. Noch mehr Gewicht spart die Chassis-Konstruktion des Kleinwagens. Hier entscheiden sich die Entwickler des Volksautos von Mazda für eine neuartige rahmenlose Monocoque-Struktur, die sich trotz Leichtbaus sogar im damals noch nicht selbstverständlichen Crash-test mit überdurchschnittlich guten Ergebnissen profiliert.

Dank des geringen Fahrzeuggewichts beschleunigt der 12 kW/16 PS entwickelnde Zweizylinder das 2,98 Meter kurze Coupé auf eine damals respektable Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h und der Normverbrauch liegt bei sehr günstigen 3,1 Liter Normalbenzin auf 100 Kilometer.

Noch einen weiteren Superlativ erfüllt das elegante City-Coupé, das die steuerbegünstigte japanische Kei-Car-Klasse gründlich aufmischt. Mit einem Preis von 300.000 Yen (entspricht damals etwa 3.000 Dollar) ist der R360 der preiswerteste Personenwagen Japans. Bereits am Tag seiner Vorstellung, dem 23. Mai 1960, unterschreiben 4.500 Japaner einen Kaufvertrag für den schicken Stadtflyter. Rasch entwickelt sich der Mazda zu einem richtigen Renner: Der Monatsausstoß für das kleine Kei-Car übersteigt bald die 4.000-Einheiten-Marke, die Basis dafür, dass Mazda Anfang der 1960er Jahre mehr Fahrzeuge verkauft als jede andere japanische Marke. Der R360 macht den Traum vom eigenen Auto zu erschwinglichen Preisen für die breite Bevölkerung Nippons greifbar.

Neben der Pionierrolle in der 50-jährigen Kleinwagengeschichte von Mazda steht der R360 als eines der weltweit ersten Automobile für konsequenten Leichtbau.

