



PRESSE-INFORMATION

Mazda R360 Coupé Viertaktmotor - Vier fährt vorn

- Einen vollwertiger Viersitzer der Drei-Meter-Klasse
- Zweizylinder-V-Motor mit 356 cm³ Hubraum sorgt als Viertakttriebwerk in dieser Klasse für Furore
- Niedrigerer Schadstoffausstoß und deutlich geringerer Verbrauch

Einen vollwertigen Viersitzer der Drei-Meter-Klasse zu entwickeln, das ist die Kunst der Kei-Car-Konstrukteure. Unbestrittener König dieser japanischen Domäne ist ab 1960 das Mazda R360 Coupé als erstes Kei Car mit modernem Viertaktmotor statt simplem Zweitakter.

Klein, aber quirlig. In Japan entsteht durch die Platznot in den großen Städten vor 60 Jahren die weltweit einzigartige Klasse der „Kei Jidosha“ (übersetzt: leichtes Automobil) mit extrem kurzen Abmessungen und winzigen Motoren, die zunächst ausschließlich nach dem Zweitakt-Prinzip arbeiten. Bis heute wichtigstes Privileg der City-Flitzer: In vielen japanischen Gemeinden entfällt die Nachweispflicht eines teuren Parkplatzes. Bestimmen in den ersten Nachkriegsjahren in den Metropolen überwiegend Lastendreiräder und Motorräder das Straßenbild, setzt mit den Kei-Kleinstwagen die Massenmotorisierung ein. Die simple Antriebstechnik der erschwinglichen japanischen Volksautos ist nicht selten abgeleitet von den Zweizylinder-Zweitakt-Motoren der Zwei- und Dreiräder, zu-



mal eine Hubraumgrenze von 360cm³ gilt. Richtungweisend ist jedoch das 1960 vorgestellte fast schon extravagante Mazda R360 Coupé, das zur Nummer eins im Segment aufsteigt.

Beschleunigt wird dieser Erfolg durch einen kultivierten, kraftvollen und robusten Viertaktmotor. Der luftgekühlte, im Heck eingebaute Zweizylinder-V-Motor mit 356 cm³ Hubraum ist weitgehend aus Aluminium gefertigt und sorgt als Viertakttriebwerk in dieser Klasse für Furore.

Die konstruktiven Vorteile des von Mazda neu entwickelten Viertakters gegenüber den konventionellen Zweitakter-Rivalen sind sein niedrigerer Schadstoffausstoß und sein deutlich geringerer Verbrauch. Hinzu kommt die in der Regel längere Lebensdauer eines Viertaktmotors. Ein Grund dafür ist die reduzierte thermische Belastung, da nur bei jeder zweiten Kurbelwellenumdrehung eine Verbrennung erfolgt. Den durch die Ventilsteuerung bedingten Gewichtsnachteil des Viertakters kompensiert Mazda durch die Verwendung von Aluminium bei Zylinderköpfen und von Magnesium bei



Innovationen-Box

Motoren



Ölwanne und Getriebeabdeckung. Trotz der grundsätzlich höheren Herstellungskosten des Viertaktmotors gelingt es Mazda, den R360 als preiswertesten Personenwagen Japans einzuführen.

Niedrig sind auch die laufenden Betriebskosten für das extravagant gezeichnete Coupé mit der damals respektablen Leistung von 12 kW/16 PS: Mit einem Normverbrauch von nur 3,1 Litern Normalbenzin auf 100 Kilometer ist der Mazda bis zu 25 Prozent sparsamer als seine Rivalen. Das Mazda Coupé wird zum Trendsetter und macht aus Mobilien früher Minimalmotorisierung begehrtere Microflitzer, die mit kräftigem Antrieb und guter Ausstattung überlandtauglich sind. Den Vorsprung durch vier Takte kann der R360 sogar über mehrere Jahre wahren.

