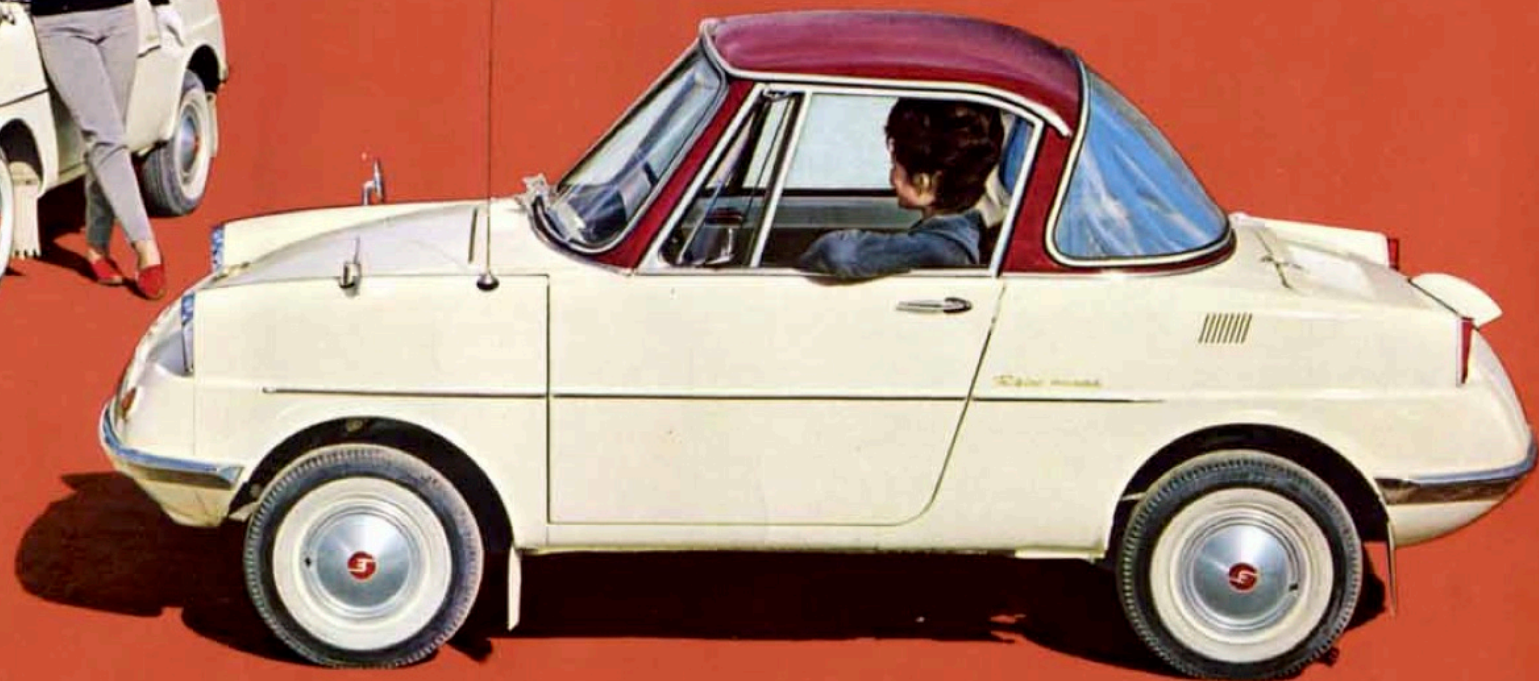


R360 coupe Deluxe



す て き な ム ー ド
ゆ き と ど い た
ア ク セ サ リ ー
マ ツ ダ ク ー ペ
デ ラ ッ ク ス !





のびのびとした快適な運転

大きく広がったラップラウンドウィンドーの視界はさわめて広く、ダッシュボードに配置されたスピードメーターは大きく、ワーニングランプなどはメーターケースにまとめて、一段と見やすくなりました。

また二連のウィンドーワイパーやサンバイザーなど、きり過ぎ、きりおくれのない安定したハンドルとともに、安全で快適な運転を楽しんでいただけます。



フロントスクリーン ワッシャー

ワッシャーキャッチを手前に軽く引いて離すと洗滌液が噴射され、ワイパーとともにウィンドーをきれいにし、明るい視界をつくれます。

明　　る　　く
デ　ラ　ッ　ク　ス　な
キ　ャ　ビ　ン

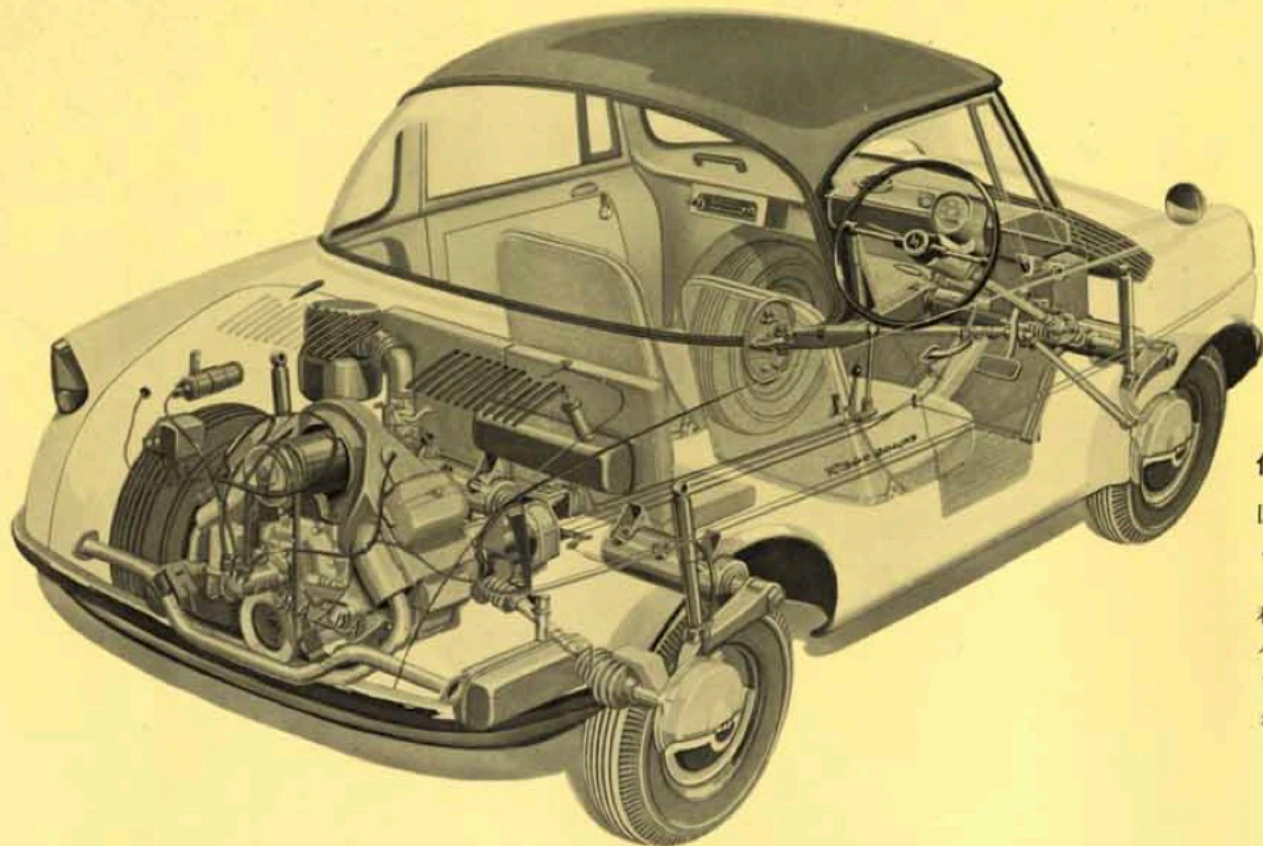
ラップラウンドウィンドーの広々とした明るいキャビンは、ボディーカラーにあわせて美しく豪華に内張りされ、一段とルーミーになっています。そしてヒューマンエンジニアリング（人間工学）から設計された、ゆったりしたレッグルームと適度なシートアングル、ウレタンフォームのやわらかいクッションは、遠距離のドライブでも、つかれを知りません。また、巻き上げ式のサイドウィンドーや三角窓で、一段と通風換気がよくなり、カーヒーターや美しいリヤカーテンとともに、デラックスで快適な乗心地のキャビンとなっています。オプション部品としてマツダオートラジオを用意しております。





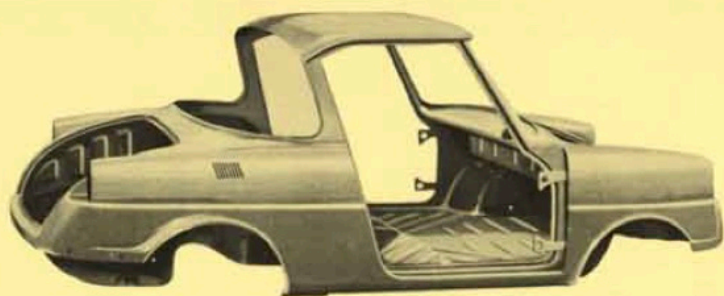


R2300 coupé Deluxe



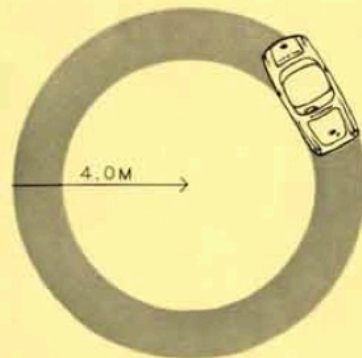
低く 合理的に コンパクト

国産車のなかで全高がもっとも低く、これが性能のうえでも大きなプラスとなっています。特に重心がさがり、高速時の走行安定を増し、空気抵抗が少ないなどの利点があげられます。また無駄なスペースがなくコンパクトにまとまり、使いやすくなっています。リヤエンジンルームは隔離板によってさえぎってありますのでほこりが入らず、また静かです。



強じんなユニットボディー

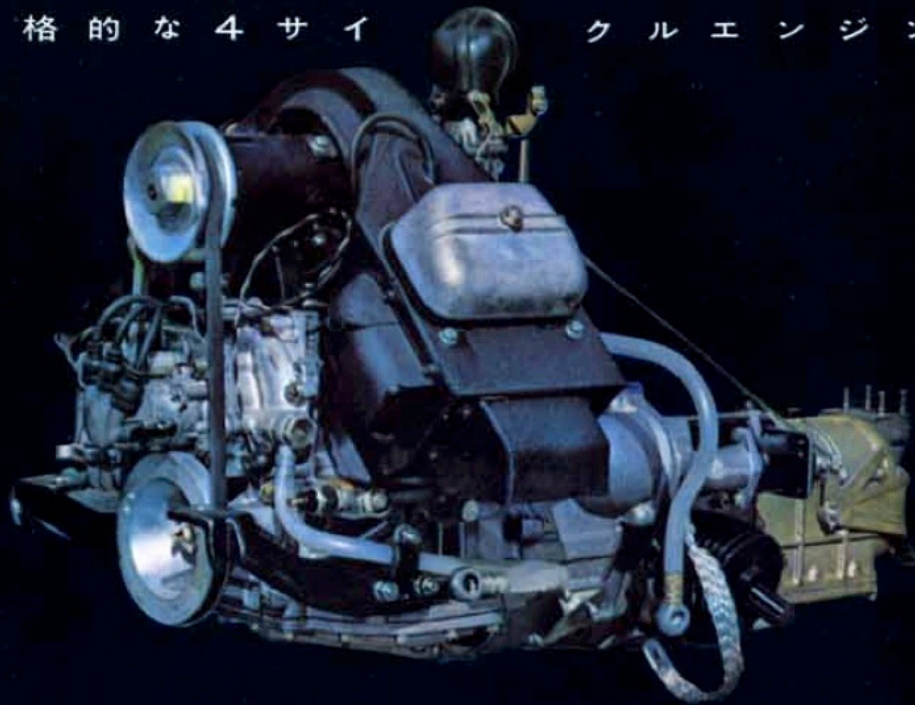
ボディーはフレームレス単体構造のユニットボディーです。重量は非常にかかるくて、強度、剛性をボディー全体でうけもつように設計されています。軽くて車内スペースを大きく生かせ、しかも苛酷な使用に十分耐えるものです。



小まわりがきく…

長さも幅も高さもコンパクトにまとめているので小まわりがきき、またせまいところへも駐車ができます。格納に特別広い場所を必要としません。

本格的な4サイクルエンジン



16馬力 4サイクル強制空冷オーバーヘッドバルブ2気筒90°Vエンジン

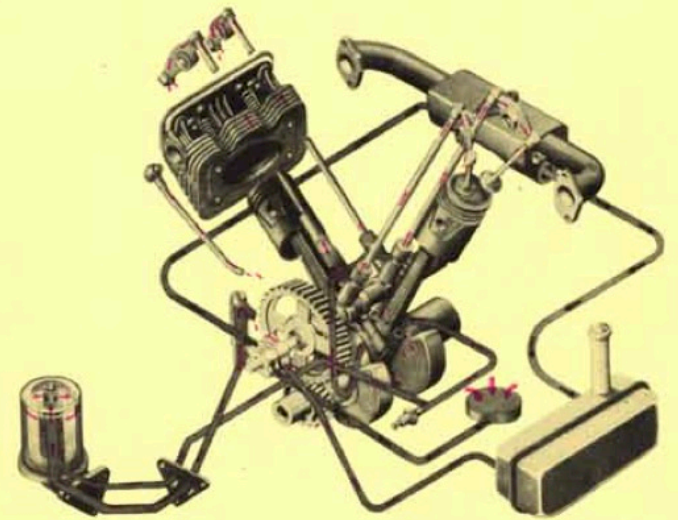
- 軽乗用車はじめての4サイクルリヤエンジン
- マグネシウム合金を随所につかった軽量エンジン
- 濾紙エレメント使用のフルフロー式オイルフィルター
- 燃費をのばす吸入ガス予熱装置
- シェルモールドとダイカストによる精密鋳造
- エンジン音を完全にシャ断するインシュレーター

シリンダーヘッドは冷却性能のすぐれたアルミニウム合金製で半球形の燃焼室を採用しています。バルブシートには耐摩耗性のすぐれた特殊合金を使用しています。潤滑方式はドライサンプで、オイルポンプにはトロコイドポンプを採用して回転の円滑化をはかり、濾紙式オイルフィルターを採用してオイルの劣化防止と摩耗の減少をはかっています。

潤滑をおこなった潤油はインレットマニホールドのオイルジャケットにみちびかれ吸入混合気をあたためてオイルタンクにかえります。

これによって混合気の霧化を良好にし、燃料消費を減少し、同時にオイルの劣化をも防止します。

冷却のためには幅流ファンが用いられ、ファンケーシング内の導風板によって左右のシリンダーへ均等に分配され、理想的な強制冷却をはかっています。

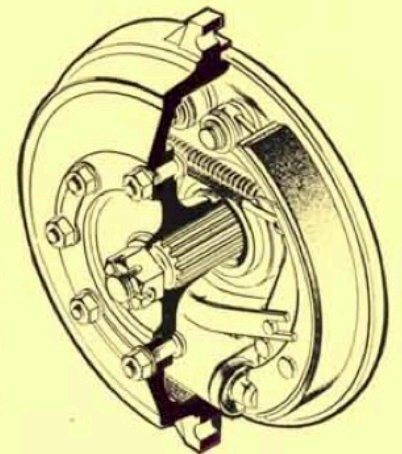


エンジンオイルの潤滑

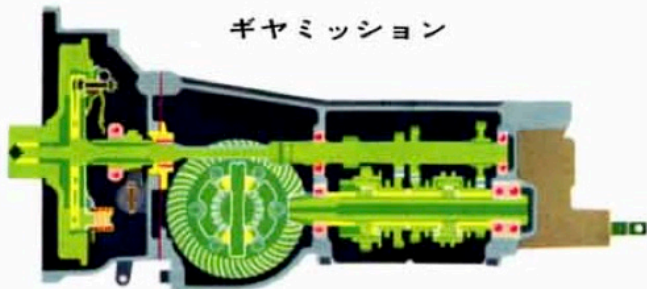
エンジン各部の潤滑方式は、ドライサンプを採用しオイルストレーナーは濾過性能のすぐれた濾紙式です。これによって、オイルの全量がきれいに濾過され、微細な異物や金属粉を完全に除去したうえで潤滑しますのでエンジン各部の摩耗が少なく、耐久性をすばらしくたかめます。

軽いタッチで 確実にきく ブレーキ

アルミドラムの摩擦面に、鑄鉄を溶着した放熱効果のよいアルフィンブレーキドラムを採用しています。これはすばらしい制動性能を発揮し、長降坂もまったく安心して運転ができます。



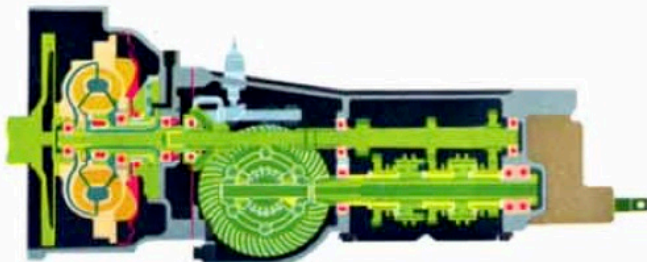
ギヤミッション



ギヤミッション

トランスミッションは前進4段 後退1段2・3・4は シンクロメッシュトランスミッション式です リモートコントロールシステムの軽くて確実な操作とともにギヤチェンジが楽にできます

トルクドライブ

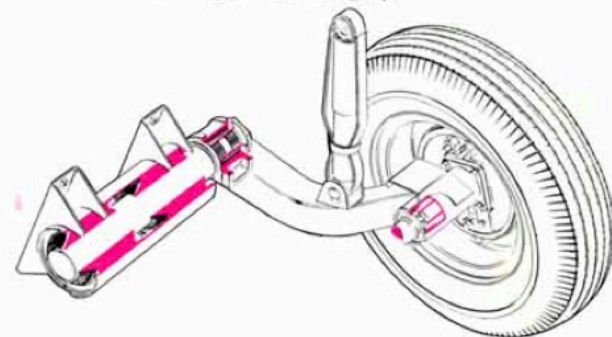


交差点も 急坂も スムーズ

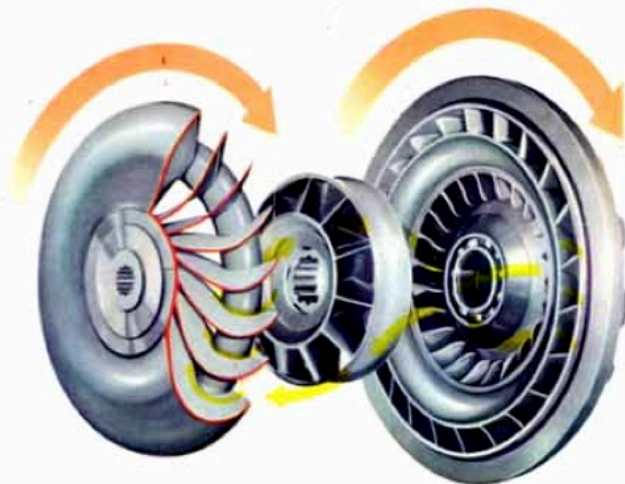
トルクドライブ

これは流体変速機のことです
ポンプ・タービン・ステーターと呼ばれる三種類の羽根車から成りたっていて エンジンはポンプを回し 流体に連動エネルギーをあたえタービンはその流れをうけて回転し この回転力が車輪に伝達されます
中間のステーターは タービンからポンプへ戻る流れを導いて回転力(トルク)を増大するはたらきをします
トルクドライブは 軽四輪車ではわが国はじめての採用で クラッチペダルがいらず アクセルだけでスピードを思いのまま自由にかえることができるので運転はきわめてらくでスムーズです
またいかなる場合でもエンストやノッキングをおこしません

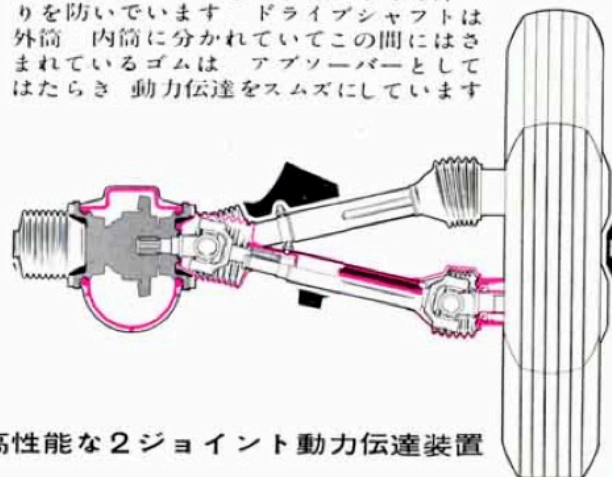
やわらかく 強い独立懸架



フロント リヤとも サスペンションはトレーリングアーム方式の画期的な全輪独立のトーションラバーサスペンションを使用していますので 夢みるようなすばらしいクッションです
また サスペンションアームとトーションラバー軸の取付け角度は自由に変えられますので適度にハイトコントロールができます

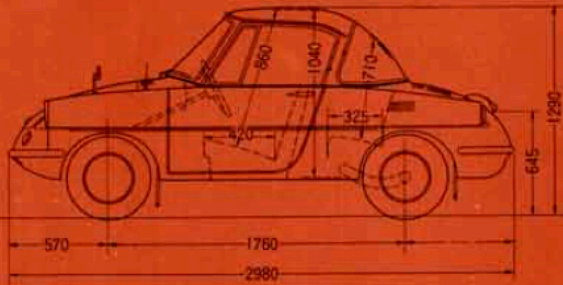
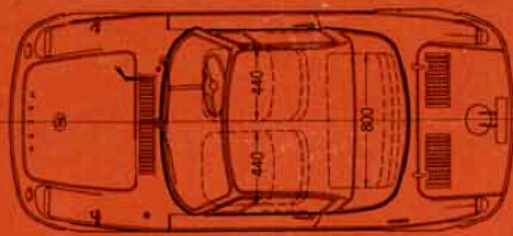


後車軸に ジョイントが2個用いられて タイヤの上下動に対してもキャンパーが変わらないよう設計されています これを2ジョイントリヤアックスルといい 走行時の安定をすばらしくよくしそのうえタイヤの片へりを防いでいます ドライブシャフトは外筒 内筒に分かれていてこの間にはさまれているゴムは アブソーバーとしてはたらき 動力伝達をスムーズにしています



高性能な2ジョイント動力伝達装置





主要諸元

		KRBB (キャブタイプ)	KRBC (トラックタイプ)
寸法重量			
全長	2,980mm	2,980mm	
全幅	1,290mm	1,290mm	
全高	1,290mm	1,290mm	
ホイールベース	1,760mm	1,760mm	
トリアッド	前	1,040mm	1,040mm
	後	1,100mm	1,100mm
最低地上高	180mm	180mm	
各座寸法	長さ	1,245mm	1,245mm
	幅	1,050mm	1,050mm
	高さ	1,040mm	1,040mm
車両重量	400kg	400kg	
性能			
最高速度	90km/h	80km/h	
最小回転半径	4.0m	4.0m	
燃料消費量 (2人乗りの場合)	32km/l	25km/l	
制動距離	13m (50km/h)	13m (50km/h)	
エンジン			
型式	強制空冷4サイクル2気筒90°V	強制空冷4サイクル2気筒90°V	
内径×行程	60mm×63mm	60mm×63mm	
総排気量	356cc	356cc	
圧縮比	8.0	8.0	
最高出力	16ps/ 5,300rpm	16ps/ 5,300rpm	
最大トルク	2.2kg-m/ 4,000rpm	2.2kg-m/ 4,000rpm	

		KRBB (キャブタイプ)	KRBC (トラックタイプ)
燃料装置			
ガソリンタンク容量	16ℓ	16ℓ	
潤滑装置			
オイルタンク容量	2.8ℓ	2.8ℓ	
伝達装置			
クラッチ	乾式単板式	トックコンバーター	
トランスミッション	同軸合似7歯車直結式 前進4速・後進1速 (補助ミッション付)	トックコンバーター (補助ミッション付)	
減速歯車型式	スパイラルベベル	スパイラルベベル	
減速比	6.33	6.33	
操縦装置			
ステアリング	ラックピニオン	ラックピニオン	
タイヤサイズ			
前輪	4.80-10-2P ELP	4.80-10-2P ELP	
後輪	4.80-10-2P ELP	4.80-10-2P ELP	
懸架装置			
サスペンション	前後とも独立懸架	前後とも独立懸架	
スプリング型式	前後とも トーションラバー	前後とも トーションラバー	
ショックアブソーバー	前後とも筒型油効 きオイルダンパー	前後とも筒型油効 きオイルダンパー	
ブレーキ			
足ブレーキ	油圧内部鼓動式 4輪制動	油圧内部鼓動式 4輪制動	
手ブレーキ	機械式後輪制動	機械式後輪制動	
ボディ型式			
ボディ	ユニットボディ	ユニットボディ	
付属品	5ペアタイヤ 標準付属工具一式	5ペアタイヤ 標準付属工具一式	

(おしらせせずに仕様を変更することがあります)

特約販売店