



PRESSE-INFORMATION

80 Jahre Mazda Kompaktklasse: Größe ist keine Frage des Formats

- Mutige Designkonzepte für mehr Komfort: Vom ersten Pkw-Prototyp zum neuen Mazda3
- Reduziertes Format für viel Fahrvergnügen: Vom Mazda Carol zum aktuellen Mazda2
- Bahnbrechende Technologien für bessere Effizienz: Elektrische Antriebe und Skyactiv

Leverkusen, 5. August 2020: Es ist der Minimalismus, auf den sich Japaner traditionell besonders gut verstehen. Der Wohnraum in den fernöstlichen Metropolen war schon immer so knapp, dass die heute weltweit angesagte Idee des „Tiny House“ dort ihre Wurzeln hat. Wohlfühlkomfort auf minimaler Fläche, dieses japanische Wohnprinzip haben Mazda Ingenieure erstmals vor 80 Jahren auf den Automobilbau übertragen. So präsentierte sich der im Sommer 1940 enthüllte erste Mazda Pkw in den äußeren Abmessungen europäischer Kleinwagen, zugleich bot er jedoch mit großen Rädern, üppig dimensionierten Glasflächen für eine lichte Kabine und cleverer Raumausnutzung den Komfort größerer Fahrzeugklassen. Eine Serienproduktion dieses Pkw-Prototyps verhinderte der Zweite Weltkrieg, aber seit dem 1960 vorgestellten Mazda R360 Coupé als erstem Großserien-Pkw der Marke und der 1962 folgenden, damals weltweit kleinsten viertürigen Familienlimousine Carol zeigen alle kompakten Mazda, dass Fahrspaß und Komfort keine Frage des äußeren Formats sind. Ob mit innovativer Heckklappe beim Mazda 323, fabelhaften Faltdach für den Mazda 121, cleverem Van-Konzept beim ersten Mazda2, Elektroantrieb im Cityflitzer Mazda2 EV oder bahnbrechender Skyactiv Motorentechnologie in den aktuellen Mazda2 und Mazda3: Bei Mazda zählen die Kleinen immer schon zu den Großen.

Gleich zweimal hat Mazda den Kleinstwagen für die japanischen Wirtschaftswunderjahre der 1960er neu erfunden, denn der 1960 eingeführte Mazda R360 als erstes familientaugliches Coupé im Format von unter drei Metern Länge erhielt gut zwei Jahre später Verstärkung durch einen ebenso kurzen Viertürer, den Mazda Carol. Von Fachkreisen und Kunden gefeiert wurde nicht nur die gelungene Miniaturisierung des Layouts einer Limousine, der Carol verblüffte auch mit einer sensationellen inversen, also nach innen gekehrten, Heckscheibe für mehr Kopffreiheit im Fond. Fahrspaß im Carol garantierte ein effizienter Downsizing-Benziner mit Aluminiumgehäuse und 358 cm³ Hubraum, der zu den kleinsten, jemals gebauten Vierzylindern zählt. Schon 1963 folgte der nächste, nicht weniger kühne Schritt, denn der Mazda Familia präsentierte sich im stilprägenden Maßanzug des italienischen Stardesigners Bertone. Ein kompakter Japaner als Limousine, Kombi und Coupé in eleganter Couture, wie sie sonst fast nur Mittelklasse-Modellen vorbehalten war: Damit sorgte der Mazda Familia weltweit für Furore und in der folgenden Modellgeneration – erneut in Konturen der Carrozzeria Bertone – zählte der Familia als Mazda 1000/1300 ab 1974 auch zum erfolgreichen Startaufgebot der Marke in Deutschland.

Zur herausragenden technischen Avantgarde zählte der Mazda Familia überdies als Typ R100 mit 74 kW/100 PS starkem Kreiskolben-Motor. Diesem seit 1968 angebotenen Triebwerk verdankte der nur rund 800 Kilogramm wiegende R100 herausragende Fahrleistungen, die sich mit veritablen Sportwagen messen konnten. In Deutschland war es 1973 der kompakte RX-3, der als erster Mazda mit Kreiskolben-Motor reüssierte. Noch besser verkauften sich allerdings die preiswerteren Hubkolben-Varianten der Baureihe, die als Mazda 818 angeboten wurden und trotz nur gut vier Meter Länge im Interieur Platz für die fünfköpfige Familie boten. Ein Raumangebot, das sonst die Mittelklasse auszeichnet. Sogar für eine neue Zeitrechnung in der asiatischen Kompaktklasse steht der 1977 eingeführte Mazda 323.



PRESSE-INFORMATION

Das schicke Schrägheck europäischer Couture mit weit aufschwingender Heckklappe machte den 323 zum großen Sympathieträger und Vorreiter einer Designrevolution in Asien. Aber der 323 als direkter Vorläufer des modernen Mazda3 konnte noch mehr: In den Mängellisten deutscher Prüf- und Pannendienste wurde der Kompakte zum Musterknaben und ab der 1980 eingeführten zweiten Generation, nun mit Frontantrieb, griff der 323 endgültig nach der Krone der Kompaktklasse. Immerhin bot er auch das Platzangebot eines Großen, weshalb die amerikanische Verkaufsbezeichnung sogar „GLC – Great Little Car“ lautete.

Kleine Cityflitzer gab es Ende der 1980er Jahre viele, aber der Mazda 121 eroberte die Herzen im Sturm. Zeigte der 1986 eingeführte erste Mazda 121 auf nur 3,48 Meter Außenlänge Familiensinn dank clever verschiebbarer Rückbank, setzte der zweite 121 mit serienmäßigen vier Türen und einem einzigartigen Faltdachkonzept Maßstäbe. Dieses optionale „Drei-Wege-Canvas-Top“ konnte elektrisch von vorn nach hinten, von hinten nach vorn und sogar gleichzeitig in beide Richtungen betätigt werden. Hinzu kam das trendige Biodesign mit weit nach oben gewölbtem Kuppeldach für ein luftiges Raumgefühl, kreative Details die den 121 als Kulttyp etablierten. Einen eigenen Weg verfolgte auch der 2002 eingeführte Mazda2 als neuartiger Van im Kleinwagenformat. Dank Hochdachkonzept, vielfach variabel verstellbarer Sitze und mit breiter Heckklappenöffnung für ein beispielhaft leicht zu beladendes Gepäckabteil präsentierte sich dieser 3,93 Meter kurze Nachfolger des Mazda 121 als wahres Raumwunder seiner Klasse.

Intelligenter Leichtbau gehört seit jeher zu den Kernbestandteilen der Mazda Fahrzeugentwicklung. Einen zukunftsweisenden Meilenstein setzte die Leichtbaustrategie im Jahr 2007 mit der zweiten Generation des Mazda2: Der neue Kleinwagen wog gegenüber dem Vorgänger rund 100 Kilogramm weniger, ein wegweisender Schritt. Fahrspaß und Effizienz gewannen nachhaltig und so avancierte der charismatische Kleine zum Vorboten des aktuellen Mazda2 mit revolutionären Skyactiv-Technologien wie dem verbrauchsreduzierenden Mazda M Hybrid System. Hinzu kam vor zehn Jahren der in japanischen Leasingprogrammen angebotene batterieelektrische Mazda2 EV/Demio EV als frühe Speerspitze des 2020 in Produktion gegangenen neuen vollelektrischen Mazda MX-30 mit leistungsstarker elektrischer Antriebstechnologie e-Skyactiv.

Noch einmal zurück zum Mazda 323. Dieser in insgesamt sechs Generationen gebaute Kompakte besaß in den 1990er Jahren das Potential zur Ikone. So setzte er als 323 F einen avantgardistischen Designtrend in fünftüriger Coupé-Form, aber auch als leistungsstarker V6 oder 323 GT-R Homologationsmodell für die Rallye-WM machte sich der millionenfach verkaufte Bestseller legendär. Trotzdem gelang es dem 2003 lancierten Mazda3 diese außergewöhnliche Erfolgsgeschichte zu übertreffen. Dies zunächst als selbstbewusster, in dynamisches Design verpackter Fahrspaßbotschafter, dessen Modellprogramm auch Pulsbeschleuniger wie den 191 kW/260 starken Mazda3 MPS umfasste. Heute hat sich der Mazda3 abermals neu erfunden. Jetzt mit preisgekröntem, emotionalen Kodo Design, beispielhaft großem Radstand und Skyactiv Technologien, die das Fahrerlebnis auf ein noch höheres Niveau heben und gleichzeitig die Treibstoffeffizienz vorbildlich optimieren. Ganz besonders gilt dies für den visionären Mazda3 mit Skyactiv-X Motor, ein Triebwerk, das zum ersten Mal die Vorzüge von Benzin und Diesel vereint.



PRESSE-INFORMATION

Wer alle unkonventionellen Meilensteine aus der 80-jährigen Geschichte der Mazda Kompaktklasse kennenlernen will, findet diese in der Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey. Das einzigartige Mazda Museum in der Augsburger Innenstadt zeigt frühe Mazda Carol, kompakte Modelle mit Kreiskolben-Motor, die schnellsten und rarsten Mazda 323, aber auch Designjuwelen wie den Mazda 121 mit Drei-Wege-Faltdach. Über Öffnungszeiten und Exponate informiert das Museum unter www.mazda-classic-frey.de oder über www.facebook.com/MazdaClassicFrey.

Ihre Ansprechpartner

für Kundenanfragen:
Mazda Kundeninformationszentrum
+49 (0)2173 - 943 121
[Zum Kontaktformular](#)

für Journalistenanfragen:
Annika Heisler, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation
+49 (0)2173 - 943 303
aheisler@mazda.de