



PRESSE-INFORMATION

90 Jahre Fahrspaß mit nachhaltigen Antrieben: Mazda wagt neue Wege

- Weniger Gewicht, mehr Fahrvergnügen: Vom frühen Mazda-Go zum aktuellen Mazda MX-5
- Effiziente Antriebe neuer Dimension: Mazda Wasserstoff-Antriebe und Skyactiv Technologien
- Impulsgeber für elektrifizierenden Fahrspaß: Vom Hybrid-Pionier EX005 zum neuen Mazda MX-30 (kombinierter Stromverbrauch nach NEFZ: 17,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen: 0 g/km)

Leverkusen, 7. Juli 2020: Es ist die Wende zur nachhaltigen Mobilität mit weniger CO₂-Emissionen, die heute weltweit ganz oben auf der Prioritätenliste automobiler Produktentwickler steht. Eine Zukunft, die Zero-Emissionen als Ziel vorgibt, die aber bei Mazda bereits eine große Vergangenheit hat. Schon Unternehmenspatriarch Jujiro Matsuda, der Mazda ab 1921 leitete, verfolgte die Vision innovativer Mobilitätslösungen, die minimalen Energieverbrauch mit maximalem Fahrvergnügen vereinten.

Bereits der allererste, 1930 vorgestellte und ein Jahr später in Serie produzierte Mazda Motor-Transporter vom Typ Go überraschte deshalb durch eine konkurrenzlose Effizienz im Vergleich zu konventionellen Lastwagen. Auch die Agilität des Mazda-Go galt als Sensation, zu verdanken war sie neuartigen Leichtbau-Techniken. Seitdem steht intelligenter Leichtbau im Fokus der Fahrzeugentwicklung bei Mazda. Herausragendes aktuelles Beispiel ist der Mazda MX-5, dessen geringes Gewicht zusammen mit mutigen Skyactiv Technologien zur Effizienz und Leichtfüßigkeit der Roadster-Legende beiträgt. Dagegen ist der neue elektrische Mazda MX-30 das Ergebnis eines selbstbewussten E-Weges, der bereits 1972 mit dem Mazda Chantez EV begann und auch frühe Brennstoffzellen-Typen umfasst.

Der Serienstart des Mazda-Go im Jahr 1931 war der erste Hinweis darauf, was die Zukunft des unkonventionellen Automobilherstellers aus Hiroshima bringen sollte. Dynamischer als andere Lasten-Transporter, vor allem aber energieeffizient als dieses Wort noch nicht existierte (schon 1938 mit verbrauchssenkendem Viergang-Getriebe), setzte der Mazda-Go die Initialzündung zu einem nachhaltigen Fahrzeugprogramm, das 1960 mit dem Mazda R360 Coupé den ersten Leichtbau-Pkw präsentierte. Mit nur 380 Kilogramm Leergewicht war der Sportler das leichteste in Japan produzierte Auto und das damals leichteste viersitzige Coupé weltweit. Konsequenter Einsatz von Aluminium bei Karosseriebauteilen, Interieureinrichtung und Antriebsaggregaten bis hin zu leichtem Acryl für das Panoramarückfenster bewirkten diese beispiellose Gewichtsreduktion, die mitverantwortlich war für ein Plus an sportivem Fahrspaß und gleichzeitig besonders niedrigen Verbrauchswerten.

Effiziente Zukunft auf mutige Weise in Serie bringen, dafür stehen auch die kompakten und leichtgewichtigen Kreiskolben-Motoren, die Mazda als einziger Hersteller in Millionenaufgabe brachte. Besonders in ikonischen Sportwagen wie den Modellen RX-7 (ab 1978) und RX-8 (ab 2003) konnten diese flach bauenden Antriebsaggregate ihre Vorteile ausspielen. Es ist aber auch die Eignung für nachhaltige Kraftstoffarten wie Wasserstoff, die Kreiskolben-Motoren auszeichnet. Das demonstrierte erstmals 1991 das Concept Car Mazda HR-X, 1995 der Mazda 626 Capella Hydrogen Rotary Kombi und ab 2006 in kommerziellen Leasingprogrammen auch der Mazda RX-8 Hydrogen RE, während der Mazda5 Premacy Hydrogen RE Hybrid ab 2005 erstmals einen mit Wasserstoff betriebenen Kreiskolben-Motor



PRESSE-INFORMATION

mit einem seriellen Hybridsystem kombinierte. Heute ist es der Mazda MX-30 als erstes vollelektrisches Großserienmodell des japanischen Herstellers, in dem künftig ein kompakter Kreiskolben-Motor als Reichweitenverlängerer eingesetzt werden soll.

Den ersten Schritt zur Einführung lokal emissionsfrei fahrender Elektrofahrzeuge setzte Mazda vor einem halben Jahrhundert: Auf der Tokyo Motor Show 1970 avancierte das futuristische Hybrid-Concept EX005 zum Publikumsmagneten durch die kühne Kombination aus Kreiskolben-Triebwerk mit Elektromotor, für futuristische Fahrfreude sorgten zudem in Diamantenform angeordnete Räder, deren mittlere per Joystick gelenkt wurden. Damit konnte sich EX005 auf der Stelle drehen. Zwei Jahre später zeigte dann der Mazda Chantez EV, wie verführerisch ein flinker batterieelektrischer Cityflitzer für die japanischen Metropolregionen ist. Einen damals für den Verkehrsalltag noch zu großen Zeitsprung in die Ära autonomer Automobilität wagte 1973 der computergesteuerte, elektrische angetriebene Mazda CVS im Design eines Vans. Ebenfalls dem Strom der Zeit enteilt und doch schon praxistauglich präsentierten sich zum Ende des letzten Jahrtausends Mazda E-Mobile mit Brennstoffzellentechnik. Während andere Hersteller damals noch über die Brennstoffzelle diskutierten, erprobte Mazda diese Antriebstechnik 1997 zuerst im kompakten Demio und 2001 im Familienvan Premacy.

Auch die Kraft der Sonne wusste Mazda frühzeitig zu nutzen: Im Familienvan Mazda Bongo Sky Lounge von 1983 lieferten Solarzellen den Strom für die Klimaanlage, ebenso erfolgte ab 1993 die Klimatisierung in verschiedenen Varianten des Mazda 929. Auch die Elektromotoren der ab 2010 in Japan angebotenen Mazda2 EV/Demio EV bezogen ihre Energie teilweise aus einer mit Solarenergie versorgten Ladeinfrastruktur. Mit bis zu 200 Kilometern Reichweite und temperamentvollen Fahrleistungen erfreuten sich die Mazda2 EV/Demio EV in japanischen Leasingprogrammen als Fahrspaßgaranten großer Beliebtheit, zu der einmal mehr die Mazda Leichtbaustrategie beitrug. Gegenüber der Vorgänger-Generation speckte dieser Mazda2 durch den Einsatz hochfester und ultrahochfester Stähle und der sogenannten Gramm-Strategie ab: Konsequenter fahnden die Mazda Ingenieure dabei nach Einsparpotenzialen in allen Fahrzeugbereichen, Baugruppen und Komponenten. Auf diese Weise summieren sich kleinste Fortschritte schließlich zu einem eindrucksvollen Ergebnis von weniger Gewicht, aber mehr Effizienz und Fahrspaß. An eindrucksvollsten zu erleben ist diese pure Fahrfreude seit über 30 Jahren im Mazda MX-5, der Marken-Ikone. In einer digitalen Welt stellt dieser extrem leichtgewichtige Roadster eine analoge, direkte und unverfälschte Verbindung zwischen Mensch und Maschine her, die so begeisternd ist, dass bereits mehr als eine Million Sportwagenfans einen MX-5 gekauft haben.

Anstatt sich nur auf eine Antriebsart zu konzentrieren, verfolgt Mazda einen mehrgleisigen Ansatz, der die Vor- und Nachteile verschiedener Antriebsarten berücksichtigt und Konventionen hinterfragt. Diese Strategie führte zu den revolutionären Skyactiv Technologien, die im Mazda CX-5 von 2012 erstmals in Serie gingen und innovative Motoren, Getriebe sowie Karosserie- und Fahrwerkstechnologien umfassen. Neue hoch verdichtete Skyactiv-G Benzinmotoren und niedrig verdichtete Skyactiv-D Dieselmotoren heben Effizienz, Leistung und Abgaswerte auf wegweisend vorteilhafte Werte. Noch weiter geht der erstmals 2019 vorgestellte Skyactiv-X, ein Verbrennungsmotor, der zum ersten Mal die Vorzüge von Benzin und Diesel vereint. Alle drei Motorenkonzepte standen erstmals im Mazda CX-30 zur Wahl, der so seine Treibstoffeffizienz optimiert, aber auch das Fahrerlebnis auf ein neues Niveau bringt. In ein vollkommen neues Zeitalter startete Mazda im Mai 2020 mit dem Produktionsstart des vollelektrischen Mazda MX-30, der über die leistungsstarke elektrische Antriebstechnologie e-Skyactiv



PRESSE-INFORMATION

verfügt. Mit diesem mehrgleisigen Motorenangebot will Mazda die CO₂-Emissionen im realen Betrieb weiterhin nachhaltig senken, aber den Fahrspaß für die Kunden kontinuierlich perfektionieren.

Die ganze spannende Historie von 90 Jahre Fahrspaß in unkonventionellen Mazda Modellen mit nachhaltigen Antrieben präsentiert Mazda Classic – Automobil Museum Frey. Dieses einzigartige Mazda Museum in der Augsburger Innenstadt zeigt von frühen Leichtbau-Lastwagen über legendäre Kreiskolben-Sportwagen bis zu spektakulären Rekordfahrzeugen mit Skyactic Technologien alle Highlights aus der großen Mazda Vergangenheit. 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