



PRESSE-INFORMATION

60 Jahre Mazda Coupés: Visionäre Formen für mehr Fahrspaß

- Stilprägende Sportcoupés und agile Fahrspaßgaranten: Vom Familia R100 zum Mazda MX-5 RF
- Mit dem Mut zu unkonventionellen Konzepten: Kleine Kei-Car-Könige und viertürige Coupés
- Designikonen, die dem Fortschritt Flügel verleihen: Vom Mazda Cosmo Sport zum Mazda MX-30 (kombinierter Stromverbrauch nach NEFZ: 17,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen: 0 g/km)

Leverkusen, 6. Mai 2020: Sie verkörpern automobiles Design in schönster Form. Extravagante Coupés vermitteln Emotionen und pure Fahrfreude - und können zugleich praktisch sein, wie Mazda schon mit seinem ersten Pkw bewies. Das winzige Mazda R360 Coupé galt 1960 als Meilenstein unter den Kleinstwagen, vereinte es doch Familientauglichkeit mit Sportlichkeit und avancierte damit zum meistgekauften Kei-Car in Japan. Seitdem sind Coupés fester Bestandteil des Mazda Portfolios und das in immer neuen visionären Formen. Überraschte der Mazda Cosmo Sport 110 S in 1967 als weltweit erster Supersportwagen mit Kreiskolben-Motor, führten die eleganten Mazda Familia Coupés den Hersteller aus Hiroshima ab 1968 zu globalen Verkaufserfolgen. Mit dem in kühner Keilform gezeichneten RX-7 Sportcoupé erreichte Mazda ab 1978 Rekord-Verkaufszahlen und Modelle wie der Mazda 323 F waren Vorreiter für Viertürer in coupéartigen Linien. Leidenschaftlich anders können sogar Roadster mit All-Wetter-Dach sein, wie 2006 das MX-5 Roadster Coupé zeigte und aktuell der Mazda MX-5 RF.

Es war eine selbstbewusste Premiere, die vor 60 Jahren gegen alle Konventionen verstieß: Statt einer kleinen Kei-Car-Limousine wie die Konkurrenten präsentierte Mazda ein 2,98 Meter kurzes Coupé, das für japanische Familien den Traum vom eigenen Auto zu erschwinglichen Preisen wahr machte und dies sogar noch mit Fahrspaß verband. Möglich machten das eine elegante Coupé-Kabine mit effektiver Raumausnutzung und modernste Leichtbautechniken für agile Fahrleistungen des 12 kW/16 PS-Zweizylinders. So erzielte das Coupé zeitweise 65 Prozent Marktanteil im Kei-Car-Segment.

„Es ist eher Fliegen als Autofahren“, versprach der Mazda Geschäftsführer Tsuneji Matsuda als das seriennahe Concept des Mazda Cosmo Sport 110 S auf der Tokyo Motor Show 1964 debütierte. Tatsächlich weckte nicht nur der turbinenartige Sound des 1967 in Serie gegangenen ersten Supercars mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor Assoziationen an die Luftfahrt. Auch das futuristische Design des Sportcoupés adaptierte die Konturen eines überschallschnellen Jetfighters, so dass der Werbeslogan für den Cosmo Sport 110 S zur Frage nach einem Flugzeug explizit klarstellte: „No, it’s Supercar!!“

Mit dem legendären Cosmo Sport 110 S wurde Mazda weltweit bekannt, aber die mutigen, in einem Mix aus italienischer Leichtigkeit und japanischem Minimalismus gezeichneten Coupés der Modellreihen Familia und Capella legten den eigentlichen Grundstein für die globale Erfolgsgeschichte von Mazda. Als erstes Exportmodell mit einem Kreiskolben-Motor verkaufte sich der auf dem Familia basierende Mazda R100 ab 1968 in fast 100.000 Einheiten, wobei das elegante Coupé-Konzept auch die Fachwelt beeindruckte. Gleiches galt für den 1970 folgenden, größeren Capella, der in Deutschland später als Mazda 616 eingeführt wurde. Die italienische Design-Inspiration resultierte dabei aus einer Kooperation mit der Carrozzeria Bertone, die bereits das luxuriöse Hardtop-Modell Mazda Luce R130 eingekleidet hatte, das 1969 als weltweit erstes Frontantriebs-Coupé mit Kreiskolben-Motor einen technischen Markstein setzte.



PRESSE-INFORMATION

Auch beim Deutschlandstart vertraute Mazda auf die Faszination aufregender Kreiskolben-Coupés. Der extravagante RX-4 sorgte schon 1972 für Furore durch einen Kreiskolben-Motor, der die Schadstoffgrenzen zukünftiger Jahre erfüllte, hierzulande wurde der Hardtop-Typ dann aber doch mit Vierzylinder-Benziner eingeführt. So konnte das kompaktere und dynamischere Mazda RX-3 Coupé reüssieren, das auch im Motorsport sehr erfolgreich war. Dagegen überraschte der 1975 vorgestellte fünfsitzige Mazda RX-5 mit den Qualitäten eines klassischen luxuriösen Gran Turismo und einem Kreiskolben-Motor beispielhafter Effizienz. Ganz anders dagegen das avantgardistische, keilförmige Klappscheinwerfer-Sportcoupé Mazda RX-7, das 1978 von Fans und Fachwelt als Stilikone gefeiert wurde, nicht zuletzt dank liebevoll gestalteter Details wie einer großen gläsernen Heckklappe. Bereits von der ersten Generation dieses Sportcoupés mit neu entwickeltem Kreiskolben-Motor wurden bis 1985 über 470.000 Einheiten verkauft. Ein Rekordwert für dieses Motorenkonzept, den zwei weitere Generationen des Mazda RX-7, zuletzt in Form eines Supersportwagens, weiter in die Höhe trieben.

Allein dem asiatischen Markt vorbehalten blieb dagegen das Luxus-Coupé Eunos Cosmo, das ab 1990 auf den unterschiedlichsten Feldern seiner Zeit vorausfuhr. Mit dem weltweit einzigen Serien-Dreischeiben-Kreiskolben-Motor bewegte sich der Eunos Cosmo im Konkurrenzumfeld konventioneller V12-Coupés und mit Technik-Details wie dem ersten serienmäßigen Navigationssystem mit Touchscreen-Display wagte er einen Blick in die Zukunft. Kaum minder spektakulär war ein Kei-Car-Coupé für die 1990er Jahre: Das Mittelmotor-Modell Autozam AZ-1 mit Flügeltüren hatte Toshihiko Hirai, der Projektleiter des Mazda MX-5, entworfen. Aber auch bei Großserien-Coupés wie den Modellen 929, MX-3 und MX-6 verfolgte Mazda eigene Wege für mehr Fahrspaß. Sei es mit einer frühen elektronisch geregelten Vierradlenkung im 1991 eingeführten MX-6, dem effizienten und global kleinsten Großserien-V6 im 2+2-sitzigen MX-3 von 1991 oder einzigartigen, versenkbaren Opera-Fenstern in den B-Säulen des 929 Coupés von 1982.

Crossover zählen zu den großen Trends des 21. Jahrhunderts. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich dabei viertürige Coupés mit der Kombination aus Limousinen-Komfort und dem Schick sportiver Zweitürer. Neu ist die Idee allerdings nicht, denn schon 1989 verband der Mazda 323 F alle Attribute eines keilförmigen Klappscheinwerfer-Sportlers mit dem Nutzwert eines familienfreundlichen Fünftürers. Im Premium-Segment war es 1992 der aerodynamische Xedos 6, der den innovativen Mittelweg zwischen Limousine und Coupé wählte. Sogar für reinrassige Sportwagen entwickelte Mazda 2003 ein einzigartiges Crossover-Konzept: So brachte der RX-8 mit vier Sitzen und vier gegenläufig öffnenden Freestyle-Türen die Entschlossenheit der Mazda Designer zum Ausdruck, Coupé-Konventionen zu überwinden.

Heute ist es der Mazda MX-30, das erste vollelektrische Großserienmodell von Mazda, das einen anderen Ansatz wagt. Das Kabinendesign des MX-30 verkörpert mit einem gerahmten Dach und einzigartigen Freestyle-Türen ein Bild dynamischer Leichtigkeit. Damit vermittelt der Mazda MX-30 neue Emotionen und pure Fahrfreude, preisgekrönt 2020 durch eine Red Dot Design Auszeichnung. Ebenso erfolgreich auf eigenen Wegen unterwegs ist der Mazda MX-5, die Marken-Ikone. Seit über 30 Jahren begeistert der meistgebaute offene Zweisitzer aller Zeiten seine Fans und das ab 2006 nicht nur als Stoffverdeckträger, sondern auch als Roadster Coupe. In aktueller vierter Generation verbindet der MX-5 RF klassischen Roadster-Fahrspaß mit einer cleveren Dachkonstruktion für Ganzjahreskomfort.



PRESSE-INFORMATION

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