



PRESSE-INFORMATION

90 Jahre Mazda Avantgarde: Der Stoff, aus dem die Zukunft kommt

- Tradition der Innovation: vom Mazda-Go und GA Green Panel Truck zur Skyactiv Technologie
- Getrieben von einzigartigem Ingenieurgeist: vom Mazda Cosmo Sport 110 S zum Mazda MX-30
- Formen für den Fortschritt: visionäres Design für Fahrvergnügen, vom Mazda R360 zum CX-30

Leverkusen, 4. September 2020: Der Zeit voraus sein, den Aufbruch ins Unbekannte wagen und neue Entwicklungen anstoßen, das zeichnet die Avantgarde aus. Als erstes japanisches Automobilunternehmen besaß Mazda von Beginn an den Mut zu ganz eigenen Wegen. Der Hersteller aus Hiroshima verzichtete auf Kopien vorhandener Konzepte, setzte stattdessen schon bei seinem allerersten Motorfahrzeug auf zukunftsweisende Technologien. So wurde der 1930 vorgestellte und ein Jahr später in Serie gefertigte Transporter Mazda-Go konsequent auf intelligenten Leichtbau ausgelegt zugunsten höherer Agilität, Effizienz und Nutzlast.

Auch die im Nutzfahrzeugsegment damals noch nachrangigen Faktoren Fahrspaß und Sicherheit schrieb Mazda schon groß, visualisiert im frech-fröhlichen Mazda Type GA Green Panel Truck von 1938. In emotionaler, leuchtend grüner Signallackierung war der Mazda Type GA unübersehbar. Zugleich versprach die jugendfrische Farbe den japanischen Kunden Fahrfreude, realisiert mit einem überraschend kräftigen 0,7-Liter-Motor und konkurrenzlosem 4-Gang-Getriebe, das überdies den Kraftstoffverbrauch um 20 Prozent reduzierte. Dieser ingenieurgetriebene Pioniergeist zeichnet bis heute alle Mazda Modelle aus, selbstbewusst arbeitet das Unternehmen hartnäckig an visionären Lösungen, die anderen zu aufwändig oder komplex erscheinen. Nur so konnte 1967 der Mazda Cosmo Sport 110 S als weltweit erstes Serienfahrzeug mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor debütieren, der Kreiskolben-Motor dann in Millionenauflage gehen, bis er zukünftig beim neuen elektrischen Mazda MX-30 als kompakter, leichter und leise laufender Range-Extender einen weiteren Vorteil ausspielt. Avantgarde verkörpern aber auch Modelle wie der Eunos Cosmo von 1990 mit erstem serienmäßigen GPS-Navigationssystem mit Touchscreen oder der Xedos 9 von 1995 mit Miller-Cycle-Motor bis hin zu den bahnbrechenden Skyactiv Technologien in den heute aktuellen Mazda Modellen.

Hinzu kommt das innovative und emotionale Mazda Design, das seit 60 Jahren visuelle Fahrfreude vermittelt, vom 1960 eingeführten Mazda R360 Coupé bis zu allen modernen Mazda im vielfach preisgekrönten Kodo Design, das die Schönheit der Bewegung in einem reglosen Objekt einfängt. Wie gelingt es, Trends voranzufahren und immer neue Technologien im Umfeld einer sich stetig verändernden Welt der Mobilität zu etablieren? Mit der festen Entschlossenheit, Grenzen zu überschreiten und zuvor nicht denkbare Fahrzeuge zu entwickeln, lautet bei Mazda die Antwort. Nicht zu vergessen, der feste Wille, sich niemals entmutigen zu lassen, sondern sich immer wieder neu selbst herauszufordern. So gelang es Mazda, in den 1960er Jahren alle Probleme bei der Entwicklung des Kreiskolben-Motors zu lösen, während andere Hersteller aufgaben. Langlebigkeit und ausreichend Drehmoment schon bei niedrigen Touren, diese kritischen Punkte waren schon 1967 beim legendären Mazda Cosmo Sport 110 S mit dem ersten Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor kein Thema mehr. Stattdessen erwiesen sich die Vorteile des neuen Motorkonzepts als Messlatte für künftige leichtgewichtige und kompakte Antriebsaggregate. Der Kreiskolben-Motor passte 1978 unter die flache Haube des Mazda RX-7, des damals meistverkauften Sportcoupés seiner Klasse, und er trieb 1991 den Mazda 787B an, der als erster



PRESSE-INFORMATION

japanischer Bolide die 24 Stunden von Le Mans gewann. Vielleicht noch revolutionärer war 1991 der Mazda HR-X als erstes Kreiskolben-Modell mit emissionsfreiem Wasserstoffantrieb. Ein Konzept, das später in verschiedenen Varianten mit den Hydrogen-Modellen Mazda5 Premacy RE und RX-8 RE in Leasingprogramme ging. Heute verkörpert der batterieelektrische Mazda MX-30 emissionsfreies Fahrvergnügen und dies künftig mit einem Kreiskolben-Motor zur Reichweitenverlängerung.

Erst sind sie technologische Sonderwege, manchmal futuristisch wie aus einem Science-Fiction-Film, dann aber mutieren nicht wenige Mazda Entwicklungen zu Leuchttürmen, denen andere Automobilhersteller folgen. Technologische Kreativität trägt Mazda in den Genen, nicht als Selbstzweck, sondern mit dem Ziel, maximalen Fahrspaß bei bestmöglicher Effizienz und Sicherheit zu ermöglichen. Genau deshalb präsentierte Mazda 1960 das R360 Coupé als global ersten Kleinwagen mit Getriebe-Halbautomatik inklusive Drehmomentwandler für ruckfreie Schaltvorgänge oder 1973 das elektrische CVS Personal Car mit autonomer Fahrtechnologie sowie 1983 den Bongo Sky Lounge, der zehn Jahre früher als andere schon Solarmodule zur Versorgung der Klimaanlage nutzte. Auch die 1987 im Mazda 626 4WS eingeführte Vierradlenkung zur Verbesserung von Agilität und Sicherheit fuhr ihrer Zeit voraus. Gleiches galt für die 1995 im Xedos 9 vorgestellte Miller-Cycle-Technologie, die eine höhere Luftverdichtung und mehr Leistung bewirkte. Richtungsführend für das erst im 21. Jahrhundert allgemein angesagte Downsizing war der Mazda MX-3 von 1991 mit damals weltweit kleinstem Serien-V6. Das 1,8-Liter-Aggregat brillierte durch Leistungsstärke bei geringem Gewicht und hoher Effizienz.

Eine kreative Unruhe ist für die Mazda Ingenieure der Pulsschlag für permanente Innovationen und so kam es 2012 im Mazda CX-5 zur Einführung der bahnbrechenden Skyactiv Technologien für Motoren, Getriebe sowie Karosserie und Fahrwerk. Die Skyactiv Technologien hinterfragen Konventionen und nutzen als hoch verdichtete Skyactiv-G Benzinmotoren und niedrig verdichtete Skyactiv-D Dieselmotoren bislang ungenutztes Potential für mehr Effizienz und Leistung sowie geringe Emissionen. Noch einen Schritt weiter geht der 2019 vorgestellte Skyactiv-X und zuerst im Mazda CX-30 eingeführte, neuartige Verbrennungsmotor, dem es gelingt, die Vorzüge von Benziner und Diesel zu vereinen. Für die nachhaltige Mobilität der Zukunft verfolgt Mazda einen mehrgleisigen Ansatz bei der Motorentechnik, die deshalb in diesem Jahr um die vollelektrische Skyactiv-e Antriebstechnologie im Mazda MX-30 erweitert wird - Fahrspaß auf neuem Niveau inklusive.

Die automobilen Avantgarde zeichnet sich nicht nur durch neue Technologien aus, sie gibt sich auch durch visionäres Design zu erkennen. Tatsächlich war Mazda auch hier von Beginn an anders als die anderen, durch Formen, die in Bewegung zu sein scheinen, geprägt durch einfache und kraftvolle Linien. Als erster Mazda bereitete der 1960 vorgestellte R360 visuelle Vorfreude auf den Fahrspaß im damals weltweit kleinsten Familiencoupé, kennzeichneten den Viersitzer doch gewagte Sportcoupé-Linien. Die futuristischen Formen des Cosmo Sport 110 S von 1967 symbolisierten dagegen die Dynamik eines Jets und tatsächlich wurde das Fahrvergnügen in diesem Mazda allgemein als „eher fliegen als Auto fahren“ beschrieben. Heute ist es das einzigartige Kodo Design, das minimalistische Formen mit hoher Ausdruckskraft verbindet und durch ein gekonntes Spiel von Licht und Schatten allen Mazda Modellen Leben einhaucht. Exemplarisch drückt sich dies aus in der S-förmigen Kurvenlinie beim Mazda CX-30. Ist das Fahrzeug in Bewegung, generiert das ständig wechselnde Licht fließende Muster, die den Eindruck von Fahrdynamik optisch verstärken.



PRESSE-INFORMATION

Die ganze Vielfalt der automobilen Avantgarde aus der 100-jährigen Unternehmensgeschichte von Mazda lässt sich in der Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey erleben. Das einzigartige Mazda Museum in der Augsburger Innenstadt zeigt frühe Leichtbau-Transporter, alle visionären Mazda mit Kreiskolben-Motor, den Xedos 9 mit Miller-Cycle-Technologie oder den MX-3 mit kleinstem V6, aber auch Design-Ikonen wie den Cosmo Sport 110 S. 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