



## PRESSE-INFORMATION

### Mazda H-Kennzeichen Klassiker 2021: Gipfelstürmer mit Kultstatus

- Reif fürs H-Kennzeichen: 1991 präsentierte Mazda sportliche Ikonen und visionäre Kompakte
- Sportler mit Pulsbeschleuniger-Garantie: Mazda RX-7 (FD), Mazda MX-3 und Mazda MX-5 (NA)
- Fröhlicher Gewinner der Herzen: Mazda 121 im Bio-Design und mit genialem Faltdach-Konzept

**Leverkusen, 9. Dezember 2020:** Bei Mazda feiern 2021 gleich mehrere legendäre Modelle ihren 30. Geburtstag und avancieren so zu Kandidaten für die Zulassung mit amtlichem H-Kennzeichen, das originale und gut erhaltene Klassiker als historisches Kulturgut würdigt. Ein wichtiger Oldtimer-Nachweis ganz besonders für so visionäre und zeitlos schöne Fahrspaßgaranten, wie sie Mazda im Jahr 1991 präsentierte. Allen voran eine große Phalanx aus Pulsbeschleunigern, zu der die Sportcoupés Mazda MX-3 und MX-6 zählten, aber auch die Kreiskolben-Ikone Mazda RX-7 (FD) und der Mazda MX-5 (NA), denn der Erfinder des modernen Roadsters zeigte sich in der ersten limitierten Sammleredition. Mit einem fabelhaften Faltdach und kuppelförmigem Dach mischte der Mazda 121 (DB) die Kleinwagenwelt auf, während der Mazda 323 (BG) mit neuen Ideen in der Kompaktklasse für Furore sorgte.

Er war 1991 die Nummer eins: Der Mazda 323 (BG) erzielte mit über 52.000 Zulassungen einen neuen Jahres-Bestwert für japanische Automobile in Deutschland und zugleich zählte der in nicht weniger als fünf Karosserievarianten angebotene Kompakte zu den meistverkauften Importautos überhaupt. Ein Erfolg, zu dem ein mutiger Crossover-Typ entscheidend beitragen konnte, denn der Mazda 323 F begeisterte als weltweit erstes kompaktes fünftüriges Coupé. Als avantgardistischer Trendsetter mit modischen Klappscheinwerfern gewann der bezahlbare Mazda 323 F auch jene jungen Sportfahrer mit Familie, für die der neue Hochleistungsathlet Mazda 323 GT-R zu kostspielig war. Denn dieses dreitürige Homologationsfahrzeug für Motorsportmodelle nach Gruppe N und A kostete bis zu 44.000 Mark und damit fast so viel wie zwei Mazda 323 in der Basisversion. Andererseits bot der leichtgewichtige, 136 kW/185 PS starke Mazda 323 GT-R mit Allradantrieb inklusive Mitteldifferential und Visco-Sperre spektakuläre Fahrleistungen fast auf Supersportwagen-Niveau, das alles übrigens ausschließlich für Schnellentschlossene. Waren doch nur 500 Einheiten des Turbo-Racers für den deutschen Markt vorgesehen; entsprechend gesucht ist das Kraftpaket heute in der Oldtimerszene.

Die Zeit verändert vieles, eine kraftvolle, sportive Ausstrahlung für großes Fahrvergnügen kennzeichnet aber bis heute das Design aller Mazda Modelle: „Tokimeki“, wörtlich übersetzt Herzklopfen, sollte auch schon der Mazda Modelljahrgang 1991 über die Formensprache auslösen und dies mit Linien, die bereits im Stand Dynamik vermitteln. Zu erleben war dies bei den neuen Sportcoupés Mazda MX-3 und Mazda MX-6 sowie beim atemberaubend gezeichneten Supersportler Mazda RX-7 (FD), mit dem Mazda den ersten Sieg eines japanischen Herstellers bei den 24 Stunden von Le Mans feierte. Wie der beim Langstrecken-Klassiker siegreiche Kreiskolben-Rennwagen Mazda 787B wurde auch die dritte und vorläufig letzte Generation des Mazda RX-7 von einem Kreiskolben-Motor zu sportlichen Bestwerten getrieben. Leichter, puristischer und agiler als alle Vorgänger begeisterte der 250 km/h schnelle Sportler mit einem Leergewicht von nur 1.240 Kilogramm, starken 176 kW/240 PS und einem Leistungsgewicht von nur 5,2 Kilogramm pro PS. Mit sequentiellem Twin-Turbo erstarkte der RX-7 auf manchen Märkten sogar auf 206 kW/280 PS und Fahrleistungen fast auf Hyper-Car-Niveau. Italienische und süddeutsche Sportikonen herausfordern konnte 1991 aber auch noch der Vorgänger Mazda



## PRESSE-INFORMATION

RX-7 Turbo (FC), der in jenem Jahr das Finale seiner 1986 begonnenen erfolgreichen Karriere feierte. Bei IMSA-Rennen war dieser RX-7 bis zum Schluss auf Sieg abonniert und auf der Straße ließ sich dieser Sportwagen mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor in gut sechs Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h katapultieren. Für Frischluftfans gab es den RX-7 Turbo (FC) auch als Cabrio – bis heute das einzige jemals in Großserie gebaute Cabriolet mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor.

Nicht weniger innovativ und aufregend zeigten sich drei weitere, höchst unterschiedliche Neuzugänge in der Mazda Sportschau des Jahrgangs 1991, die mit dem Modellcode „MX“ antraten. So wie heute der MX-30 als erster in Großserie gebauter vollelektrischer Mazda mit raffiniertem Karosseriekonzept und elektrisierendem Fahrspaß den Mut zeigt, Konventionen in Frage zu stellen, wagten vor 30 Jahren die Modelle Mazda MX-3, MX-6 und MX-5 neue Wege, die zu sportlichem Fahrvergnügen führten. Als elegant gezeichneter viersitziger Gran Turismo mit Premiumanspruch differenzierte sich der Mazda MX-6 deutlich von konventionellen Mittelklasse-Coupés, zumal er auch mit technischen Innovationen für Aufsehen sorgte. Vor allem die optionale, elektronisch geregelte Vierradlenkung und ein neuer 2,5-Liter-V6 mit 121 kW/165 PS kündeten von Exklusivität, die der MX-6 auch in den Produktionszahlen bewahrte, wurde er doch in Deutschland nur an rund 2.700 Fans verkauft. Ganz anders dagegen das kompakte Sportcoupé Mazda MX-3, das mit erschwinglichen Preisen einen großen Kundenkreis ansprach. Als typisches MX-Modell bot aber auch der MX-3 visionäre technische Extravaganz, denn unter der flachen Motorhaube des 2+2-Sitzers arbeitete ein äußerst niedrig bauender Aluminium-Sechszylinder im Downsizing-Format. Tatsächlich war das 98 kW/133 PS leistende 1,8-Liter-Aggregat zu jener Zeit der weltweit kleinste Großserien-V6.

Auch die Mazda Markenkönigin MX-5 setzte 1991 bei allen Roadsterfans frische Endorphine frei. Als im Frühjahr 1990 der MX-5 in den Schauräumen der deutschen Mazda Handelspartner eintraf, war das erste Jahreskontingent nach nur wenigen Tagen ausverkauft und auf dem „Schwarzmarkt“ wurden für zuteilungsbereite Kaufverträge Aufpreise gezahlt. Ähnliches wiederholte sich 1991 als der MX-5 mit einer Limited Edition in British Racing Green seinen Vorbildern von der Insel Referenz zollte. Nur 1.500 Einheiten dieser allerersten MX-5 Edition waren für den deutschen Markt bestimmt und sofort vergriffen, so wie fast alle folgenden MX-5 Sondermodelle. Insgesamt sind bis heute in vier Generationen bereits über eine Million Mazda MX-5 gebaut worden – Weltrekord für Roadster.

Manchmal können auch die Kleinen ganz groß auftrumpfen, so wie 1991 der Mazda 121 (DB), der im trendigen Biodesign vorfuhr und mit dem weltweit einzigartigen „Drei-Wege-Canvas-Top“ überraschte. Dieses Faltdach konnte elektrisch von vorn nach hinten, von hinten nach vorn und sogar gleichzeitig in beide Richtungen bewegt werden – mehr Variabilität bot keiner. Nebenbei betonte dieses Fenster zum Himmel sogar im geschlossenen Zustand das hohe und luftige Kuppeldach-Konzept des viertürigen Kleinwagens. Auch im heutigen Straßenbild ist dieser Vorläufer des aktuellen Mazda2 ein Eyecatcher. Denn wie alle Mazda zeichnete sich auch der Mazda 121 durch überdurchschnittliche Zuverlässigkeit aus.

Einen Überblick über alle neuen H-Kennzeichen-Klassiker von Mazda sowie sämtliche Meilensteine aus der 100-jährigen Geschichte des unkonventionellen japanischen Automobilherstellers gibt die einzigartige Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey. Über Öffnungszeiten und Exponate



## PRESSE-INFORMATION

informiert das Museum unter [www.mazda-classic-frey.de](http://www.mazda-classic-frey.de) oder über [www.facebook.com/MazdaClassicFrey](https://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](mailto:aheisler@mazda.de)