



PRESSEMITTEILUNG - MAZDA (SUISSE) SA

Mazda Klassiker - Gipfelstürmer mit Kultstatus

Wenn Sie auf das Jahr 1991 zurückblicken, werden Sie viele ansprechende und spassig zu fahrenden Mazda Modelle entdecken, die 2021 den Status eines Oldtimers erhielten

Petit-Lancy, 18. Februar 2021. Während moderne Autos natürlich sicherer, komfortabler und effizienter sind als ihre jahrzehntealten Vorgänger ist es etwas Aussergewöhnliches, sich hinter das Steuer eines Oldtimers zu setzen. Es ist eine Erfahrung, die alle Sinne weckt und die Sie in eine Zeit zurückversetzt, in der der Innenraum einfach und das Fahren eine Herausforderung war und als Navigationssysteme¹ noch in Kartenformat und autonome Sicherheitstechnologien, Touchscreens und Smartphones Science-Fiction waren.

Die weit verbreitete Anziehungskraft spiegelt sich in der europäischen Oldtimerszene wider, die sich nicht nur aus «Benzinköpfen», sondern auch aus Technikbegeisterten, Designliebhabern und Geschichtsinteressierten zusammensetzt. Die Faszination? Klassiker zeichnen sich durch ihren unverwechselbaren Stil aus, der eine Aussage über die Persönlichkeit und den Geschmack eines Menschen sowie über seine Einstellung zum Fahren macht. Sie verbinden Menschen mit einer besonderen Kultur und einer wachsenden Gemeinschaft, die sich regelmässig an Wochenenden bei klassischen Shows, Rallyes und unzähligen anderen Veranstaltungen versammeln. Und sie erinnern viele an ihre Jugend. Die Menschen verbinden wichtige Lebensereignisse mit ihren Autos, und man vergisst nie sein «erstes Auto».

Einige Modelle haben sogar an Wert gewonnen. Klassiker lassen sich auch wirtschaftlich rechnen und können in vielen Regionen von festen oder reduzierten Verkehrssteuern, günstigeren Versicherungen und / oder Ausnahmen von emissionsarmen Zonenbeschränkungen profitieren. Um in der EU (im Allgemeinen) als Klassiker eingestuft zu werden, muss ein Auto mindestens 30 Jahre alt und in gutem und nahezu originalem Zustand sein.

Klassiker Status: Ein entscheidender Moment

Einige Mazda Modelle werden dieses Jahr 30 Jahre alt und öffnen damit die Tür zum Klassiker. Jeder hat seinen eigenen Beitrag zur Geschichte und Entwicklung des Automobils geleistet und dazu beigetragen, das Erbe und die Seele der japanischen Marke zu definieren.

Vielleicht repräsentiert kein anderes Modell das Erbe und die Seele von Mazda mehr, als der Mazda MX-5. Inspiriert von den erschwinglichen Roadstern der 1950er und 1960er Jahre entwarf Mazda die ursprüngliche „NA“ -Generation, um die traditionelle Fahrbeziehung - Mensch und Maschine als Einheit - nach dem Prinzip von Jinba Ittai zu verkörpern. Als der NA 1990 in Europa ankam, war er fast sofort ausverkauft, und viele Käufer warteten bis 1991 auf die Chance, einen zu bekommen. 1991 wurden dann in Europa rund 14'000 Exemplare verkauft, darunter 2'290 limitierte Modelle in British Racing Green - Europas erster Sonderedition des MX-5.

¹ Mazda bot 1990 das weltweit erste integrierte GPS-Navigationssystem für Kraftfahrzeuge in seinem nur in Japan erhältlichen Eunos Cosmo an, einem High-End-Sportcoupé mit Rotationsmotor

Mit seinem akribisch konstruierten Leichtbau, dem unschlagbar spassigen Handling und dem vernünftigen Preis, belebte der Roadster ein praktisch ausgestorbenes Fahrzeugsegment. Tatsächlich würde es mit mehr als 1,1 Millionen verkauften Autos -

Weitere Informationen:

Mazda (Suisse) SA

Giuseppe Loffredo, Presse Direktor

Avenue des Morgines 12, 1213 Petit-Lancy, Tel.: 022 719 33 00

Mail: gloffredo@mazda.ch / Fotos: www.mazda-press.ch



PRESSEMITTEILUNG - MAZDA (SUISSE) SA

über vier Modellgenerationen hinweg - zum beliebtesten Zweisitzer aller Zeiten werden. Gelobt für seine Reinheit und Zuverlässigkeit, ist der NA auch heute noch besonders beliebt. Es ist ein fester Bestandteil bei Oldtimer-Rallyes in ganz Europa und im Zentrum einer engmaschigen globalen MX-5-Community, die von unzähligen Clubs und Veranstaltungen vertreten wird, die sich diesem Auto widmen, von dem allgemein gesagt wird, dass es das meiste Lächeln pro «Liter Benzin» liefert. Es ist also kein Zufall, dass Mazda die aktuelle ND-Generation so konzipiert hat, dass diese mehr denn je das verkörpert, was MX-5-Fans am NA am meisten lieben.

MX-Modellreihe: Unkonventionell belebend

Zwei weitere Modelle mit dem «MX» Modellcode folgten dem MX-5 nach Europa und wurden 1991 auf der Frankfurter Automobilausstellung vorgestellt: der MX-3 und der MX-6. Das MX-Emblem, das im Laufe der Jahre für Mazda-Konzeptfahrzeuge verwendet wurde, stand bei Mazda immer für ungewöhnliche Dinge, und diese unkonventionellen Seriencoupés waren sicherlich keine Ausnahme. Der MX-6 unterscheidet sich von anderen mittelgrossen Sportcoupés durch erstklassige Ausstattung und Technologie und war mit einer Allrad-Lenkoption und einem 24-Ventiler-V6 Motor erhältlich. Der kleinere und günstigere MX-3 zog inzwischen mehr Käufer an. Der kompakte 2+2 Sitzer zeichnete sich durch erstklassiges Handling und einen niedrigen, hochdrehenden Sechszylinder mit 98 kW/133 PS aus - das 1,8 Liter Aggregat war damals der kleinste Gross-Serien-V6 der Welt - und lieferte einen Sprint von 0 bis 100 km/h in ca. 8,5 Sekunden, sowie eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 200 km/h. In Coupé-Form lebt das MX-Emblem heute im MX-5 RF (mit elektrisch versenkbarem Hardtop) und im kürzlich vorgestellten MX-30, einem markanten Coupé-ähnlichen Crossover-SUV und Mazdas erstem vollelektrischen Fahrzeug, weiter.

Sportliche Autos bilden den Kern der Mazda-DNA, ebenso wie der Kreiskolbenmotor, dessen Kompaktheit und Leistung ihn ideal für Leistung und Rennen machen. In der Tat sind die beiden seit 1967 unzertrennlich, als Mazda sein erstes rotationsgetriebenes Modell, den Cosmo Sport110S, auf den Markt brachte. Die Marke würde ihre Klasse auf der Rennstrecke bei ISMA und anderen Veranstaltungen dominieren, vor allem mit einem legendären Kreiskolben-Sportwagens namens RX-7, der erstmals 1978 eingeführt wurde und bis heute das meistverkaufte Modell mit Kreiskolbenmotor der Geschichte ist. Im Jahr 1991 brachte Mazda nach seinem «schockierenden» Sieg mit einem Kreiskolbenmotor beim damaligen 24 Stunden von Le Mans den bisher schnellsten, leistungstärksten und agilsten Serien-RX-7 auf den Markt. Bekannt als "FD", baute der RX-7 der dritten Generation auf dem Ruf seiner Vorgänger- des FC der zweiten Generation (1985-91) und des SA / FB RX-7 der ersten Generation (1978-85) - mit einem verbesserten Zwilling auf – einem Turbomotor mit 176 kW/239 PS. Das bedeutete, dass der FD nur 5,2 kg pro PS bewegen musste, was eine Supercar-ähnliche Leistung ermöglichte und ihn in eine Liga mit viel teureren Rivalen brachte. Das zeitlose Design sticht bis heute hervor.

Zeitlose Einfachheit, legendäre Zuverlässigkeit

Für viele liegt der Reiz von Oldtimern in deren Einfachheit im Design und der Technologie - und Mazdas Mainstream-Modelle mit höherem Volumen haben ihren eigenen Charme. Nehmen Sie den Mazda 323. Der Vorläufer des aktuellen Mazda3 wurde in echtem Stil in Europa eingeführt: Zwei der Kompakten fuhren die 15'000 km von Hiroshima zu ihrem Debüt auf der Frankfurter Automobilausstellung 1977 und kamen pünktlich in 40 Tagen und ohne Pannen an.

Die legendäre Zuverlässigkeit und Vielseitigkeit machten den 323 zu einem der beliebtesten Importe Europas und stellten 1991 einen Verkaufsrekord für ein japanisches Modell in Deutschland auf. Der Kompakte war in verschiedenen Karosserievarianten erhältlich, darunter der 323F, ein einzigartig sportliches und dennoch familienfreundliches fünftüriges Coupé mit aufklappbaren Scheinwerfern (wie bei der ersten Generation des MX-5) sowie 323-Varianten mit Schrägheck, Limousine und Kombi. Mazda verkaufte sogar turbogeladene AWD-Versionen in Europa, die auf den erfolgreichen Rallye-

Weitere Informationen:

Mazda (Suisse) SA

Giuseppe Loffredo, Presse Direktor

Avenue des Morgines 12, 1213 Petit-Lancy, Tel.: 022 719 33 00

Mail: gloffredo@mazda.ch / Fotos: www.mazda-press.ch



PRESSEMITTEILUNG - MAZDA (SUISSE) SA

Fahrzeugen der Marke basieren, mit Sperrdifferentials und einer Leistung von bis zu 136 kW/185 PS - heute begehrte Sammlerstücke.

Der 1991 eingeführte Mazda 121 war weitaus einfacher, aber auf seine Weise unverwechselbar. Er war eine niedliche kleine viertürige Kleinwagen-Limousine, deren Kuppeldach-Konzept einen täuschend geräumigen Innenraum bot. Zu den cleveren Funktionen gehörten eine verschiebbare Rückbank, die sowohl von innen als auch vom Kofferraum aus bedienbar ist, und ein optionales «Drei-Weg-Canvas-Top» Faltdach -das gleichzeitig von vorne nach hinten - von hinten nach vorne - oder in beide Richtungen bewegt werden kann.

Aus der Vergangenheit lernen

In eines dieser Autos einzusteigen ist wie eine Zeitreise in die Vergangenheit ... Zugegeben, in den letzten 30 Jahren wurde vieles verbessert. Aber die klassischen Designs haben uns immer noch etwas zu lehren, was Menschen begeistert: schlanke, luftige Interieurs, elegante Einfachheit und ein spassiges, ansprechendes Fahrerlebnis. Dinge, die Mazda nie vergessen hat.

² Mazda MX-30 eSkyactiv: WLTP-Stromverbrauch (kombiniert) 19 kWh / 100 km; WLTP-CO₂-Emissionen (kombiniert) 0 g / km. Fahrzeuge werden gemäß dem Typpengenehmigungsverfahren WLTP (Verordnung (EU) 1151/2017; Verordnung (EU) 2007/715) homologiert. NEFZ-Stromverbrauch (kombiniert) 17,3 kWh / 100 km; NEFZ-CO₂-Emissionen (kombiniert) 0 g / km. Zur besseren Vergleichbarkeit handelt es sich bei den angegebenen Werten um NEFZ-Werte, die gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 1153/2017 ermittelt wurden.

³ Die Leistung wurde später auf 250-280 PS erhöht

Weitere Informationen:

Mazda (Suisse) SA

Giuseppe Loffredo, Presse Direktor

Avenue des Morgines 12, 1213 Petit-Lancy, Tel.: 022 719 33 00

Mail: gloffredo@mazda.ch / Fotos: www.mazda-press.ch