



## PRESSE-INFORMATION

### Mazda 323 - Große Klappe, viel dahinter

- Asiatischer Kompaktwagen mit moderner Heckklappe
- In 25-jähriger Produktionszeit werden allein in Deutschland fast 800.000 Mazda 323 verkauft
- Die Stufenhecklimousine wird als Drei- oder Fünftürer angeboten

Als Mazda 1972 auszieht, um den deutschen Markt zu erobern, sind die Japaner noch krasse Außenseiter im Mutterland des Automobils. Nur fünf Jahre später wird aus den vermeintlichen Exoten eine der erfolgreichsten Importmarken. Möglich macht dies der kleine 323, Mazdas bis dahin größte Nummer. Vom ersten asiatischen Kompakten mit moderner Heckklappe kann Mazda in 25-jähriger Produktionszeit allein in Deutschland fast 800.000 Einheiten verkaufen.



Als erster speziell für Europa entwickelter Mazda greift der 323 in der Golf-Klasse an. Erfolgreich, wie schon bald Spitzenpositionen in der Importwertung der Zulassungsstatistik belegen. Das schicke Schrägheck europäischer Couture mit weit aufschwingender Heckklappe macht den 323 zum großen Sympathieträger und Vorreiter einer Designrevolution in der japanischen Kompaktklasse. „Die gelbe Gefahr“, warnen prompt Presse-Schlagzeilen vor den japanischen Aufsteigern. Vielleicht nicht ganz zu Unrecht, denn auch in den Mängellisten deutscher Prüf- und Pannendienste wird der 323 zum Musterknaben.



## Innovationen-Box

### Fahrzeug & Karosserie



Zuvor aber schreibt das kleine Auto mit großer Klappe Designgeschichte, denn der wahlweise drei- oder fünftürige 323 trägt dazu bei, dass kantige und konservative Stufenhecklimousinen in der Kompaktklasse in Westeuropa endgültig von eleganten und pffifigen Fließhecklimousinen verdrängt werden. So viel Neues verdient auch einen neuen Namen. Der 323 macht den Anfang einer anderen Numerik, die sich in den Kennziffern bis in die aktuellen Mazda Modelle spiegelt. So ist der Mazda3 aktueller Nachfolger des 323.

Asiatische Avantgarde ist die Schräghecklimousine aber nur durch das Hatchback-Design. Bei der Technik vertraut der 323 vorläufig auf eine bewährte robuste Technik mit vorderer Einzelaufhängung und einer an Schraubenfedern geführten hinteren Starrachse sowie Hinterradantrieb. Für eine vergleichsweise temperamentvolle Motorisierung in dem leichtgewichtigen Mazda (Leergewicht nur 845 Kilogramm) sorgen drei Benziner mit Leistungswerten von 33 kW/45 PS bis 51 kW/70 PS.



Insgesamt ist dies der richtige Technik-Mix aus Neuem und Bewährtem, um dem Mazda 323 einen Ruf scheinbarer Unzerstörbarkeit zu sichern. Schon die Weltpremiere des 323 wird mit einem in dieser Art einzigartigen Härtetest gefeiert. Im August 1977 starten zwei Mazda 323 in Hiroshima zu einer 40-tägigen und 15.000 Kilometer langen Fernfahrt nach Frankfurt. Pünktlich zur Eröffnung der IAA treffen die beiden nur optisch von den Strapazen gezeichneten Marathonläufer auf dem



## Innovationen-Box

### Fahrzeug & Karosserie



Messegelände ein und werden umlagerte Helden und Publikumsliebhaber der Autoschau. Eine Premi-  
erenparty, wie sie bis dahin kein Hersteller gefeiert hat.

Auch im Interieur ist der 323 ein Großer unter den Kleinen, die amerikanische Modellbezeichnung  
lautete sogar „GLC - Great Little Car“. Im Fond finden auch Erwachsene genügend Platz, der statt-  
liche Radstand von 2,57 Metern macht es möglich. Raum für fast alle Einkäufe oder das Reisege-  
päck bietet das Ladeabteil mit bis zu 1.100 Liter Volumen. Zugunsten einer stabilen und steifen  
Karosseriestruktur ist eine relativ hohe Ladekante damals noch üblich.

Dafür öffnet sich die Heckklappe besonders weit. Deutlich billiger als die deutsche Konkurrenz avan-  
ciert der Kompakte zum ersten Mazda, bei dem sich die Kunden auf Lieferzeiten von bis zu drei Mo-  
naten einstellen müssen. Was die Popularität des 323 aber scheinbar nur erhöht, wie weiter stei-  
gende Verkaufszahlen zeigen. Noch erfolgreicher wird ab dem Jahr 1980 die zweite Generation des  
323, die mit Frontantrieb nach der Krone der Kompaktklasse greift.