

PRESSE-INFORMATION

40 Jahre Mazda 323 - große Klappe und viel dahinter

- Eine kompakte Erfolgsstory vom Mazda 323 bis zum modernen Mazda3
- Fernfahrt um die halbe Welt bis zur Premiere auf der Frankfurter IAA 1977
- Der Mazda 323 in der Ausstellung Mazda Classic - Automobil Museum Frey

Leverkusen, 2. Oktober 2017: So etwas hatte die Autowelt noch nicht gesehen: Im August 1977 starteten zwei Mazda 323 in Hiroshima/Japan zu einer 40-tägigen und 15.000 Kilometer langen Fernfahrt nach Frankfurt. Pünktlich zur Eröffnung der IAA trafen die beiden nur optisch von den Strapazen gezeichneten Marathonläufer auf dem Messegelände ein und wurde umlagerte Publikumsliebhaber der Autoschau. Es war eine Premierenparty, wie sie noch kein Hersteller für einen automobilen Revolutionär gefeiert hatte. Denn der neue Mazda 323 war das erste für Europa konstruierte asiatische Kompaktklassenmodell mit moderner Heckklappe und variablem, bis 1.100 Liter großem Gepäckraum.

Ausgetretene Pfade verlassen, um andere, bessere Wege zu entdecken, diesen Grundsatz folgt die Marke aus Hiroshima seit dem Start des ersten Mazda Motorfahrzeugs vor über 85 Jahren. Nur so kann sich Mazda immer wieder neu erfinden, mit dem Mazda 323 im Jahr 1977 erstmals die ganze Kompaktklasse aufmischen und in Deutschland zu einer der erfolgreichsten Importmarken aufsteigen. Der kleine 323 wurde zur bis dahin größten Nummer von Mazda, die in 25-jähriger Produktionszeit allein in Deutschland fast 800.000 Käufer begeisterte. Heute lässt der Mazda3 mit intelligenten SKYACTIV Technologien und preisgekröntem KODO Design frischen Wind durch die Kompaktklasse wehen, eine neue Erfolgsgeschichte in bereits drei Generationen. Auch der aktuelle Mazda3 startete 2013 mit den extremen Herausforderungen einer Expedition von Japan nach Europa, diesmal aber endete der Marathon für das heute weltweit meistverkaufte Mazda Modell im europäischen Mazda Forschungs- und Entwicklungszentrum in Oberursel bei Frankfurt.

Zurück an den Startpunkt der 40-jährigen Erfolgsgeschichte der Mazda Kompaktklasse. Der erste Mazda323 aus dem Jahr 1977 brach mit allen japanischen Konventionen in diesem hiesigen populärsten Segment. Der kühn geformte Nachfolger konservativer Stufenhecklimousinen und Kombis kleidete sich in schickem Schrägheck europäischer Couture mit weit aufschwingender Klappe, was auf dem Heimatmarkt einer Designrevolution gleich kam. Damit nicht genug, das neue Modell wurde sogar als erster Mazda zunächst auf Exportmärkten und erst danach unter dem Namen Familia in Japan eingeführt. Von einem Neubeginn kündete auch der speziell für Europa entwickelte Typencode 323, der den Anfang einer Numerik machte, die der heutige Mazda3 fortführt.

Allerdings war noch nicht alles Avantgarde beim ersten Mazda 323. Vertraute dieser doch auf eine bewährte robuste Technik mit vorderer Einzelradaufhängung und einer an Schraubenfedern geführten hinteren Starachse sowie Hinterradantrieb. Für eine vergleichsweise temperamentvoll und effiziente Motorisierung in dem leichtgewichtigen Mazda (Leergewicht nur 845 Kilogramm) sorgten drei Benziner mit Leistungswerten von 33 kW/45 PS bis 51 kW/70 PS. Insgesamt war es der richtige Technik-Mix aus Neuem und Bewährtem, um dem Mazda 323 einen Ruf scheinbarer Unzerstörbarkeit zu sichern. Auch in den Mängellisten deutscher Prüf- und Pannendienste wurde der 323 zum Musterknaben.

Deutlich billiger als die deutsche Konkurrenz avancierte der Kompakte zum ersten Mazda, bei dem sich die Kunden auf längere Lieferzeiten einstellen mussten. Was die Popularität des 323 aber scheinbar nur erhöhte, denn die Verkaufszahlen hoben weiter ab. Noch erfolgreicher wurde ab dem Jahr 1980 die zweite Generation des 323. Diese griff mit Frontantrieb und Einzelradaufhängung nach der Krone der Kompaktklasse, zudem wurde sie als erster japanischer Pkw in einem Kontingent von 10.000 Einheiten in die damalige DDR exportiert. Ab 1981 gab es den Mazda 323 dann auch als Stufenhecklimousine und wenig später komplettierte die zweite Generation des fünftürigen Kombis das Kompaktklasseprogramm. Ein schickes Cabriolet blieb zwar nur eine gefeierte Studie auf Autoshow, aber der Mazda 323 stieg auf zum meistverkauften japanischen Auto auf dem deutschen Markt.

Weltweit zwei Millionen Mazda 323 waren verkauft als 1985 die dritte Generation antrat und eine neue Vorreiterrolle einnahm durch die Einführung geregelter Abgas-Katalysatoren. Besondere Effizienz bot zudem ab 1986 ein 1,7-Liter-Diesel, während der Mazda 323 Turbo 4WD 16V mit permanentem Allradantrieb und kraftvollen 110 kW/150 PS sportliche Bestleistungen bot. Im Jahr 1987 gewann der 323 auch den ersten Gesamtsieg bei einem Rallye-WM-Lauf - der Anfang in einer Sammlung motorsportlicher Lorbeeren.

Noch sensationeller waren allerdings die drei unterschiedlichen Mazda-323-Karosserie-Konzepte, die 1989 auf der IAA enthüllt wurden. Neben Schräg- und Stufenheck setzte der 323 F in kompakter fünftüriger Coupé-Form avantgardistische Trends. Die Presse bejubelte das Klappscheinwerfer-Coupé, das sich optisch so emotional von der sonst eher sachlichen Kompaktklasse differenzierte und die Kunden machten den F aus dem Stand zum meistverkauften 323. Sportlicher Leistungsträger mit permanentem Allradantrieb wurde dagegen 1992 der 136 kW/185 PS starke Mazda 323 GT-R, der als Homologationsmodell für die Rallye-WM verkauft wurde.

Die im Jahr 1994 eingeführte fünfte 323 Generation verstand sich als gelungene Evolution in gleicher Karosserievielfalt und feierte den Bau des zehnmillionsten Mazda 323. Der Nachfolger trat ab 1998 nur noch als viertürige Limousine und als Fünftürer mit Schrägheck an, bot aber noch mehr

Platz im Innenraum. Und dann kam das Finale. Nach 26 Jahren und sechs Generationen machte der Mazda 323 den Weg frei für seinen Nachfolger. Dieser startete 2003 als Mazda3 ins Zoom-Zoom-Zeitalter.

Mit seinem dynamischen Design und ebenso dynamischen Fahreigenschaften machte der Mazda3 die fröhliche Fahrspaßbotschaft „Zoom-Zoom“ schnell in der breiten Öffentlichkeit bekannt - ohne es an praktischen Vorzügen fehlen zu lassen. Denn sowohl als Fünftürer wie auch als viertürige Stufenhecklimousine zählte schon der erste Mazda3 zu den geräumigsten und qualitativ hochwertigsten Vertretern seiner Klasse. Führungspositionen, die der Mazda3 bis zur heutigen dritten Generation konsequent ausgebaut hat. Hinzu kommen im aktuellen Mazda3 Vorteile in Sachen Leidenschaft und Leichtbau, den die Einführung des dynamischen KODO Designs und der effizienten SKYACTIV Technologien ermöglichen. Der Kompakt-Bestseller erfindet sich eben immer wieder neu.

Wer die aufregende Geschichte der modernen japanischen Kompaktklasse erleben will, kann in der Sammlung von „Mazda Classic - Automobil Museum Frey“ die wichtigsten Vertreter aller Mazda 323 Generationen entdecken. Mitten in der Augsburger Innenstadt lässt dieses Museum im Ambiente eines historischen Straßenbahndepots die Höhepunkte der fast 100-jährigen Unternehmensgeschichte des unkonventionellen Automobilherstellers aus Hiroshima lebendig werden. Darunter als besondere Höhepunkte in der Kompaktklasse den ersten dreitürigen Mazda 323 von 1977, ein elegantes Mazda 323 Familia Cabriolet von 1987, den Allrad-Racer Mazda 323 GT-R 4WD von 1993 und natürlich auch das viertürige Klappscheinwerfer-Coupé Mazda 323 F aus dem Jahr 1991.

Auskunft erteilt:
Annika Heisler, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation
+49.(0)2173.943.303 | aheisler@mazda.de