



PRESSEMAPPE

INHALT

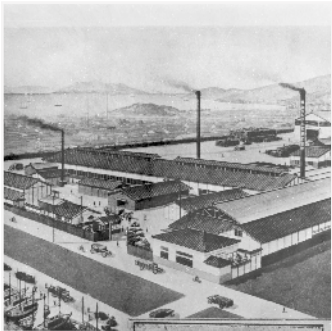
ÜBERBLICK - 100 JAHRE MAZDA	6-11
NACHHALTIGE ANTRIEBE	12-17
DIE MAZDA AVANTGARDE	18-23
FARBEN	24-29
REKORDE	30-35
ZUKUNFT	36-41
100TH ANNIVERSARY SONDERMODELLE	42-45



MIT MUT ZU UNKONVENTIONELLEN WEGEN

- Am 30. Januar 1920 wurde die Toyo Cork Kogyo Co. Ltd für Korkproduktion gegründet
- 1930 debütierte der Mazda-Go als erstes Motorfahrzeug
- Visionäre Technologien in Serie: vom frühen Mazda R360 bis zum vollelektrischen Mazda MX-30

Es ist der Mut, Konventionen infrage zu stellen und so Antworten auf scheinbar unlösbare technische Herausforderungen zu finden, der Mazda seit 100 Jahren antreibt. Genau diese Innovationskraft führte am 30. Januar 1920 in Hiroshima, Japan, zur Gründung der Toyo Cork Kogyo Co. Ltd. Diese „Manufaktur des Ostens“ – so die wörtliche Übersetzung – konzentrierte sich zunächst auf die Entwicklung hochwertigen Korkersatzes, denn Kork war damals das wichtigste industrielle Dichtmittel und kurz nach dem Ersten Weltkrieg äußerst knapp. Im Jahr 1921 war die Korkversorgung wieder gewährleistet und so ernannte die Toyo Cork Kogyo den innovationsfreudigen Industriellen Jujiro Matsuda zum Präsidenten, der die Produktion umgehend auf modernen Maschinenbau umstellte, vor allem aber 1930 Prototypen eines motorisierten Lastendreirads präsentierte.



Toyo Cork Kogyo Co. Ltd 1920



Jujiro Matsuda 1940



Mazda-Go 1931

Unter dem Namen Mazda-Go entwickelte sich dieser Motorwagen nur ein Jahr später zum ersten Bestseller des Unternehmens. Als Mazda „Green Panel“ verfügte der Transporter 1938 über ein revolutionäres 4-Gang-Getriebe, das den Benzinverbrauch um 20 Prozent reduzierte.

Mazda, der seit 1936 auf Logos gezeigte Name, erinnert nicht nur an den Unternehmenspatriarch Matsuda, sondern er steht vor allem für Ahura Mazda, den altpersischen Gott des Lichts und des Ursprungs der östlichen und westlichen Kulturen. Die Serienfertigung des 1940 gezeigten ersten Mazda Pkw verhinderte der Zweite Weltkrieg, aber die sofortige Wiederaufnahme der Produktion von Nutzfahrzeugen nach dem Atombombenabwurf auf Hiroshima noch im Jahr 1945 zeigt die unbeugsame Entschlossenheit, mit der das Unternehmen Ziele verfolgt.

Auch das 1960 eingeführte winzige Mazda R360 Coupé im damals neuen japanischen Kei-Car-Segment verkörperte bereits alles, wofür Mazda bis heute steht: anspruchsvolle technische Lösungen in leidenschaftlichem Design und das klare Bekenntnis zu Fahrspaß. Während der Mazda R360 die Basis für ein komplettes Modellprogramm erfolgreicher familienfreundlicher Limousinen, Kombis und Coupés legte, widersetzte sich Tsuneji Matsuda, der Sohn des Mazda Gründers, zur gleichen Zeit einer von der Politik diktierten Fusion des Unternehmens mit anderen japanischen Herstellern. Stattdessen suchte er einen ebenso mutigen wie spektakulären Weg zum Erfolg, denn 1961 unterzeichnete Mazda einen Lizenzvertrag mit NSU zur Produktion des vollkommen neuartigen, kompakten und leichtgewichtigen Kreiskolben-Motors.



R360 Coupé 1960



Mazda Cosmo Sport 1964

Rekordverdächtig schnell gelang den japanischen Ingenieuren damals von vielen unmöglich Geglaubtes: Bereits im Mai 1967 ging der futuristisch designte Mazda Cosmo Sport 110 S als weltweit erstes Serienfahrzeug mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor in Serie. Es war der Beginn einer außergewöhnlichen Erfolgsstory, denn nur Mazda gelang es, mehr als eine Million Fahrzeuge mit Kreiskolben-Motor zu verkaufen, darunter legendäre Modelle wie die Sportwagen RX-7 und RX-8. Die Zuverlässigkeit des Kreiskolben-Motors demonstrierte Mazda im Motorsport beim ultimativen Härtestest in Le Mans:

Als erster japanischer Hersteller erzielte Mazda 1991 den Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen, und das mit dem Typ 787B mit Vier-Scheiben-Kreiskolben-Motor.

Auch bei der Entwicklung alternativer Antriebe fiel dem Kreiskolben-Motor eine Schlüsselrolle zu. Schon 1991 präsentierte das Unternehmen mit dem HR-X ein erstes Konzeptfahrzeug mit einem mit Wasserstoff betriebenen Kreiskolben-Motor und später stellten Modelle wie der Mazda RX-8 Hydrogen RE im Alltagsbetrieb die Funktionalität des Wasserstoffantriebs unter Beweis. Zugleich wurde damit der Grundstein für die bahnbrechenden Skyactiv Technologien gelegt, die seit 2012 alle Fahrzeug-Komponenten von Motor, Getriebe bis zu Karosserie und Fahrwerk mit den Zielen maximale Effizienz und Fahrspaß optimieren. Beim revolutionären Skyactiv-X Motor vereint Mazda seit 2019 sogar als weltweit erster Hersteller die Vorteile von Benzin- und Dieselmotoren.

Heute ist es zudem der batterieelektrische Mazda MX-30 mit innovativem e-Skyactiv Antrieb, der von Pioniergeist kündigt. Mit seinen gegenläufig öffnenden Freestyle-Türen und dem Fahrspaß als Herzstück zitiert er überdies den ikonischen RX-8 und mit Interieurmaterialien aus Resten der Flaschenkorkproduktion erinnert er an die Anfänge des Unternehmens vor 100 Jahren als Toyo Cork Kogyo.

Noch einmal zurück ins Jahr 1967: Damals wagte Mazda mit dem bei Bertone, Italien, gezeichneten Mittelklassemodell Luce und dem kompakten Familia den Sprung nach Europa und 1970 nach Nordamerika. Bereits auf der IAA 1969 wurde ein Modellprogramm für den deutschen Markt gezeigt und drei Jahre später ging Mazda Deutschland an den Start. Mit Imageträgern wie der modernen Kompaktklasse 323, dem Mittelklasse-Bestseller 626 und agilen Sportwagen mit Kreiskolben-Motoren feierte der damals zehntgrößte Automobilhersteller der Welt auch hierzulande große Erfolge. Im Jahr 1984 war es dann so weit: Toyo Kogyo wurde offiziell zur Mazda Motor Corporation.



Mazda 323 1972



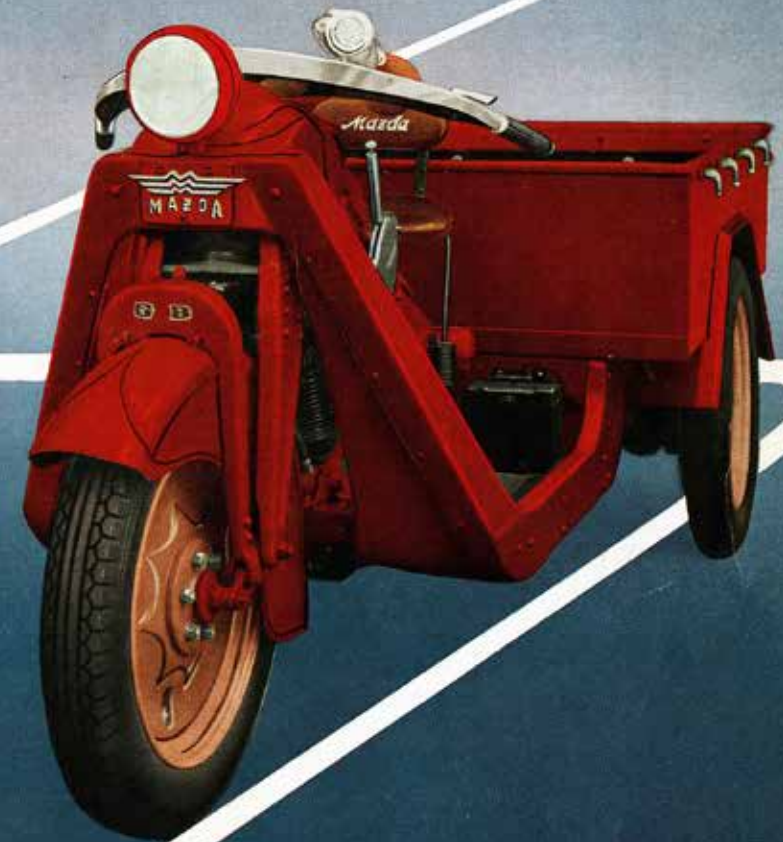
Mazda 626 1972

Die wirtschaftlich unruhigen 1990er Jahre begannen für Mazda mit der glanzvollen Eröffnung eines europäischen Forschungs- und Entwicklungszentrums in Oberursel bei Frankfurt (1992), vor allem aber mit dem schon 1989 vorgestellten Mazda MX-5. Ein leichtgewichtiger puristischer Roadster, der aus Fahrer und Fahrzeug eine Einheit formt und so unverfälschten Fahrspaß vermittelt, aber zu einem Zeitpunkt startete, als offene Zweisitzer zu den aussterbenden Spezies zählten. Mazda dagegen war überzeugt, dass es für Fahrfreude immer einen Markt geben würde: Heute, vier Modellgenerationen und über eine Million produzierte Fahrzeuge später, ist der MX-5 längst Kult und der meistverkaufte Roadster aller Zeiten.

Mit Stil und Dynamik startete Mazda in das 21. Jahrhundert: Es begann ein globaler Höhenflug für die japanische Marke, der in der zweiten Dekade des neuen Millenniums nochmals beschleunigt wurde. Die effizienten Skyactiv Technologien, das expressive Kodo Design, das selbst bei stillstehenden Mazda Modellen den Eindruck von Bewegung vermittelt, und die Philosophie des Jinba Ittai – die enge Verbindung zwischen Mensch und Maschine – markieren den Beginn einer neuen Ära, die nicht nur in den neuen SUV-Modellen Mazda CX-5, CX-3 und CX-30, sondern in allen Mazda ein Höchstmaß an zuverlässigem Fahrvergnügen bereiten.

Mazda

a pride of *Hiroshima!*



FOUR SPEED TRANSMISSION



FAHRSPASS MIT NACHHALTIGEN ANTRIEBEN

- Weniger Gewicht: vom frühen Mazda-Go zum aktuellen Mazda MX-5
- Effiziente Antriebe: Mazda Wasserstoffantriebe und Skyactiv Technologien
- Elektrifizierender Fahrspaß: vom Hybrid-Pionier EX005 zum neuen Mazda MX-30

Es ist die Wende zur nachhaltigen Mobilität mit weniger CO₂-Emissionen, die heute weltweit ganz oben auf der Prioritätenliste automobiler Produktentwickler steht. Eine Zukunft, die Zero-Emissionen als Ziel vorgibt, die aber bei Mazda bereits eine große Vergangenheit hat. Schon Unternehmenspatriarch Jujiro Matsuda, der Mazda ab 1921 leitete, verfolgte die Vision innovativer Mobilitätslösungen, die minimalen Energieverbrauch mit maximalem Fahrvergnügen vereinten.

Bereits der allererste, 1930 vorgestellte und ein Jahr später in Serie produzierte Mazda Motor-Transporter vom Typ Go überraschte deshalb durch eine konkurrenzlose Effizienz im Vergleich zu konventionellen Lastwagen. Auch die Agilität des Mazda-Go galt als Sensation, zu verdanken war sie neuartigen Leichtbau-Techniken.

Seitdem steht intelligenter Leichtbau im Fokus der Fahrzeugentwicklung bei Mazda. Herausragendes aktuelles Beispiel ist der Mazda MX-5, dessen geringes Gewicht zusammen mit mutigen Skyactiv Technologien zur Effizienz und Leichtfüßigkeit der Roadster-Legende beiträgt. Dagegen ist der neue elektrische Mazda MX-30 das Ergebnis eines selbstbewussten E-Weges, der bereits 1972 mit dem Mazda Chantez EV begann und auch frühe Brennstoffzellen-Typen umfasst.

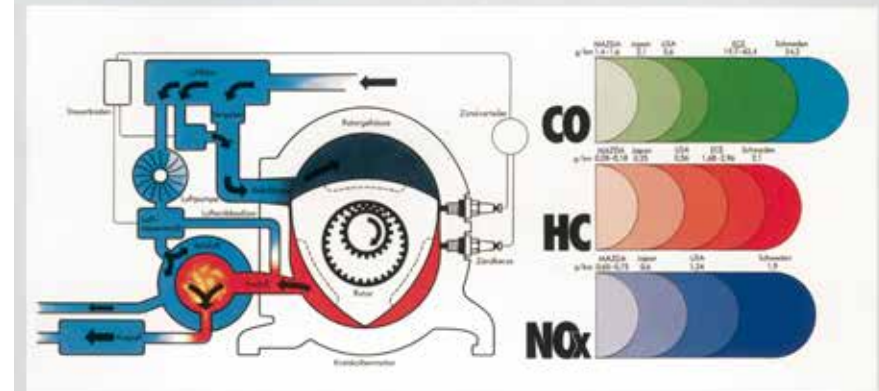
Der Serienstart des Mazda-Go im Jahr 1931 war der erste Hinweis darauf, was die Zukunft des unkonventionellen Automobilherstellers aus Hiroshima bringen sollte. Dynamischer als andere Lasten-Transporter, vor allem aber energieeffizient als dieses Wort noch nicht existierte (schon 1938 mit verbrauchssenkendem 4-Gang-Getriebe), setzte der Mazda-Go die Initialzündung zu einem nachhaltigen Fahrzeugprogramm, das 1960 mit dem Mazda R360 Coupé den ersten Leichtbau-Pkw präsentierte.

Mit nur 380 Kilogramm Leergewicht war der Sportler das leichteste in Japan produzierte Auto und das damals leichteste viersitzige Coupé weltweit. Konsequenter Einsatz von Aluminium bei Karosseriebauteilen, Interieureinrichtung und Antriebsaggregaten bis hin zu leichtem Acryl für das Panoramarückfenster bewirkten diese beispiellose Gewichtsreduktion, die mitverantwortlich war für ein Plus an sportivem Fahrspaß und gleichzeitig besonders niedrigen Verbrauchswerten.

**Mazda gehört
zu den Pionieren im
Automobilbau.**

Bei Mazda wurde beispielsweise in jahrelanger Forschungsarbeit der Kreiskolben-Motor (Lizenz: NSU/Wankel) zu einer solchen Perfektion gebracht, daß allein dieses Triebwerk in ca. 800.000 Mazda-Automobile eingebaut wurde.

Seine außergewöhnliche Laufruhe und seine optimal arbeitende Abgasentgiftungsanlage (die heute schon die Gesetze der nächsten Jahre erfüllt) machen ihn zu einem Motor der Zukunft.



Automobilabgase sind eine der Hauptursachen der Luftverschmutzung. Auch in Japan. Darum gibt es in Japan die strengsten Abgasgesetze. Und darum hat Mazda eines der effektivsten Abgas-Systeme der Welt, sowohl was Leistung als auch Langlebigkeit betrifft.

Das System besteht aus drei Elementen: Dem Wankelmotor, der von sich aus schon die Bildung von Nitrogenoxyd weitgehend reduziert. Einem Wärmereaktor, der die schädlichen Stoffe, die in Abgasen vorhanden sind, verbrennt, und einem Kleincomputer, der diesen Reaktor steuert.

So perfekt wie die Technik ist auch die Verarbeitung.

Das liegt einmal an unserer sprichwörtlichen Liebe zum Detail. Zum anderen aber auch an unserem knowhow im Automobilbau. Unsere Werksanlagen gehören wohl zu den modernsten, die es auf der Welt gibt:

Eine hochentwickelte Automation mit riesigen Pressenstraßen und modernsten Förder-systemen hat menschliche Fehlerquellen praktisch völlig ausgeschaltet.



mazda
Der Japaner mit dem deutschen Herzen

MAZDA MOTORS (Deutschland) GmbH, 4010 Hilden, NeustraÙe 41-47

Effiziente Zukunft auf mutige Weise in Serie bringen, dafür stehen auch die kompakten und leichtgewichtigen Kreiskolben-Motoren, die Mazda als einziger Hersteller in Millionenaufgabe brachte. Besonders in ikonischen Sportwagen wie den Modellen RX-7 (ab 1978) und RX-8 (ab 2003) konnten diese flach bauenden Antriebsaggregate ihre Vorteile ausspielen. Es ist aber auch die Eignung für nachhaltige Kraftstoffarten wie Wasserstoff, die Kreiskolben-Motoren auszeichnet. Das demonstrierte erstmals 1991 das Concept Car Mazda HR-X, 1995 der Mazda 626 Capella Hydrogen Rotary Kombi und ab 2006 in kommerziellen Leasingprogrammen auch der Mazda RX-8 Hydrogen RE, während der Mazda5 Premacy Hydrogen RE Hybrid ab 2005 erstmals einen mit Wasserstoff betriebenen Kreiskolben-Motor mit einem seriellen Hybridsystem kombinierte. Heute ist es der Mazda MX-30 als erstes vollelektrisches Großserienmodell des japanischen Herstellers, in dem künftig ein kompakter Kreiskolben-Motor als Reichweitenverlängerer eingesetzt werden soll.

Den ersten Schritt zur Einführung lokal emissionsfrei fahrender Elektrofahrzeuge setzte Mazda vor einem halben Jahrhundert: Auf der Tokyo Motor Show 1970 avancierte das futuristische Hybrid-Concept EX005 zum Publikumsmagneten durch die kühne Kombination aus Kreiskolben-Triebwerk mit Elektromotor, für futuristische Fahrfreude sorgten zudem in Diamantenform angeordnete Räder, deren mittlere per Joystick gelenkt wurden. Damit konnte sich der EX005 auf der Stelle drehen.



Mazda HR-X 1991



Mazda EX005 1970

Zwei Jahre später zeigte dann der Mazda Chantez EV, wie verführerisch ein flinker batterieelektrischer Cityflitzer für die japanischen Metropolregionen ist. Einen damals für den Verkehrsalltag noch zu großen Zeitsprung in die Ära autonomer Automobilität wagte 1973 der computergesteuerte, elektrisch angetriebene Mazda CVS im Design eines Vans.

Ebenfalls dem Strom der Zeit enteilt und doch schon praxistauglich präsentierten sich zum Ende des letzten Jahrtausends Mazda E-Mobile mit Brennstoffzellentechnik. Während andere Hersteller damals noch über die Brennstoffzelle diskutierten, erprobte Mazda diese Antriebstechnik 1997 zuerst im kompakten Demio und 2001 im Familienvan Premacy.

Auch die Kraft der Sonne wusste Mazda frühzeitig zu nutzen: Im Familienvan Mazda Bongo Sky Lounge von 1983 lieferten Solarzellen den Strom für die Klimaanlage, ebenso erfolgte ab 1993 die Klimatisierung in verschiedenen Varianten des Mazda 929. Auch die Elektromotoren der ab 2010 in Japan angebotenen Mazda2 EV/Demio EV bezogen ihre Energie teilweise aus einer mit Solarenergie versorgten Ladeinfrastruktur. Mit bis zu 200 Kilometern Reichweite und temperamentvollen Fahrleistungen erfreuten sich die Mazda2 EV/Demio EV in japanischen Leasingprogrammen als Fahrspaßgaranten großer Beliebtheit, zu der einmal mehr die Mazda Leichtbaustrategie beitrug. Gegenüber der Vorgänger-Generation speckte dieser Mazda2 durch den Einsatz hochfester und ultrahochfester Stähle und der sogenannten Gramm-Strategie ab: Konsequenter fahnden die Mazda Ingenieure dabei nach Einsparpoten-



Mazda Demio FC-EV 1997



Mazda Premacy FC-EV 2001

zialen in allen Fahrzeugbereichen, Baugruppen und Komponenten. Auf diese Weise summieren sich kleinste Fortschritte schließlich zu einem eindrucksvollen Ergebnis von weniger Gewicht, aber mehr Effizienz und Fahrspaß. Am eindrucksvollsten zu erleben ist diese pure Fahrfreude seit über 30 Jahren im Mazda MX-5, der Marken-Ikone. In einer digitalen Welt stellt dieser extrem leichtgewichtige Roadster eine analoge, direkte und unverfälschte Verbindung zwischen Mensch und Maschine her, die so begeisternd ist, dass bereits mehr als eine Million Sportwagenfans einen MX-5 gekauft haben.

Anstatt sich nur auf eine Antriebsart zu konzentrieren, verfolgt Mazda einen mehrgleisigen Ansatz, der die Vor- und Nachteile verschiedener Antriebsarten berücksichtigt und Konventionen hinterfragt. Diese Strategie führte zu den revolutionären Skyactiv Technologien, die im Mazda CX-5 von 2012 erstmals in Serie gingen und innovative Motoren, Getriebe sowie Karosserie- und Fahrwerkstechnologien umfassen. Neue hoch verdichtete Skyactiv-G Benzinmotoren und niedrig verdichtete Skyactiv-D Dieselmotoren heben Effizienz, Leistung und Abgaswerte auf wegweisend vorteilhafte Werte.



Mazda CX-5 2012



Skyactiv-X 2019

Noch weiter geht der erstmals 2019 vorgestellte Skyactiv-X, ein Verbrennungsmotor, der zum ersten Mal die Vorzüge von Benzin und Diesel vereint. Alle drei Motorenkonzepte standen erstmals im Mazda CX-30 zur Wahl, der so seine Treibstoffeffizienz optimiert, aber auch das Fahrerlebnis auf ein neues Niveau bringt. In ein vollkommen neues Zeitalter startete Mazda im Mai 2020 mit dem Produktionsstart des vollelektrischen Mazda MX-30, der über die leistungsstarke elektrische Antriebstechnologie e-Skyactiv verfügt. Mit diesem mehrgleisigen Motorenangebot will Mazda die CO₂-Emissionen im realen Betrieb weiterhin nachhaltig senken, aber den Fahrspaß für die Kunden kontinuierlich perfektionieren.



DER STOFF, AUS DEM ZUKUNFT KOMMT

- Tradition der Innovation: vom Mazda-Go zur Skyactiv Technologie
- Getrieben von Ingenieurgeist: vom Mazda Cosmo Sport 110 S zum Mazda MX-30
- Visionäres Design für Fahrvergnügen: vom Mazda R360 zum CX-30

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.

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 Freude, 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 aufwendig 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.



Miller-Cycle-Motor 1995

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.



Vorstellung Mazda Eunos Cosmo 1990

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 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.



Werbung Mazda RX-7 1980



Mazda Hydrogen Lineup 1991 bis 2003: Mazda HR-X, Mazda HR-X2, Mazda MX-5, Mazda 626 Capella, Mazda Demio, Mazda Premacy, Mazda RX-8

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 Kleinstwagen 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.



Mazda MX-3 1,8 Liter V6 1991



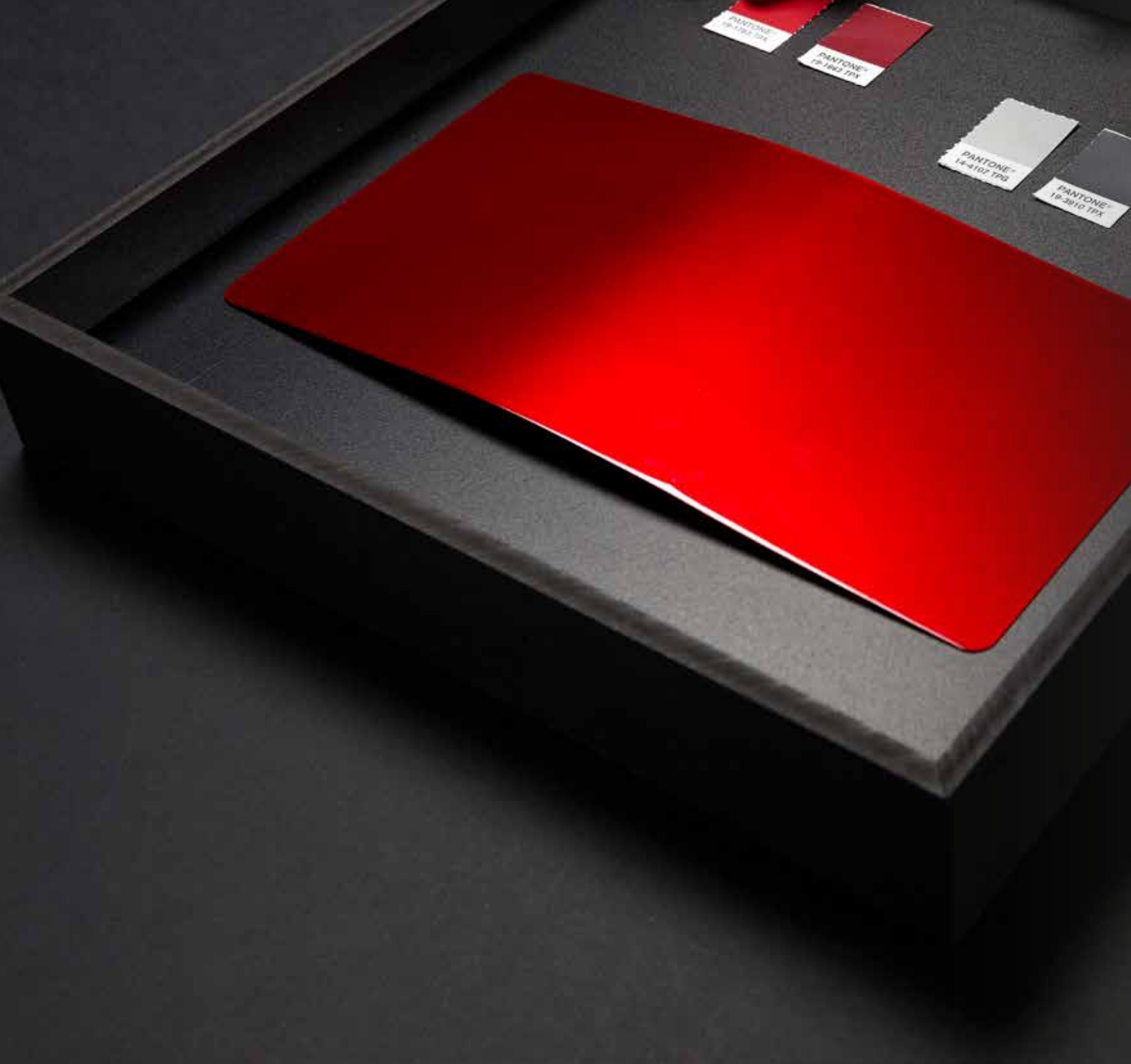
Werbung Mazda Cosmo Sport 110 S 1968

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 Potenzial 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 Benzinern 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 automobile 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.



Mazda CX-30 2019



Farben

FARBEN BRINGEN FORMEN IN BEWEGUNG

- Mit unkonventionellen Farben schreibt Mazda seit 1938 Designgeschichte
- Farbschemen, die Fahrspaß versprechen: vom Mazda R360 Coupé zum Mazda MX-5
- Die Takuminuri Lackiertechnik füllt das moderne Kodo Design mit Leben

Expressiv, elegant und bewegend in Form gebracht, sind die aktuellen Mazda Modelle fast immer vorn dabei, wenn besonders gelungenes Produktdesign preisgekrönt wird. Das liegt an der einzigartigen Mazda Designphilosophie Kodo – Soul of Motion und an kunsthandwerklich kreierten Farben in charakteristischem tiefem Glanz, mit denen die dynamischen Formen erst ihre ganze Schärfe und schlichte Schönheit entfalten können. Tatsächlich arbeiten bei Mazda schon seit 1938 Farbdesigner und Meisterlackierer an farblicher Perfektion, die Menschen immer neu auf emotionaler Ebene anspricht.

War es damals zuerst der Mazda Type GA Green Panel Truck, der durch eine leuchtend grüne Signallackierung positive Emotionen ins nüchterne Nutzfahrzeugsegment brachte, folgte 1960 das R360 Coupé als avantgardistisch gezeichneter Kleinstwagen und erster Mazda Serien-Pkw. Zum meistverkauften Modell im japanischen Kei-Car-Segment avancierte das agile Mazda Coupé auch durch aufwendige zweifarbige Lackierungen.

Besonders das Farbschema aus weißem Karosseriekörper und burgunderrotem Dachaufbau betonte die elegante und dynamische Linie des winzigen Fahrspaßgaranten, der damit sofort Kultstatus errang. Für Mazda heute Anlass, zum 100-jährigen Bestehen des Unternehmens streng limitierte Sondermodelle auf den Markt zu bringen, die an das markante Zwei-Farben-Schema des R360 Coupé erinnern. Der aktuelle Mazda MX-5 und der neue vollelektrische Mazda MX-30 teilen sogar das burgunderrote Dach mit dem R360 Coupé.



Mazda R360 Coupé 1960

Selbstbewusst ging Mazda schon vor 60 Jahren mit buntem und kunstvoll kreiertem Farbdesign eigene Wege, denn das alternativ auch in Himmelblau oder leuchtendem Rot lieferbare R360 Coupé differenzierte sich nachdrücklich vom in Asien verbreiteten einheitlichen Weiß.

Die Formgestalter bei Mazda entwickelten nicht länger nüchternes Industriedesign, sondern Linien und Lackierungen, die schon beim Anblick stillstehender Automobile ein Gefühl von Begeisterung und Vorfreude aufs Fahrvergnügen hervorrufen.

Deshalb machte Mazda die in den 1960er Jahren noch exklusiven, meist golden oder silbern schimmernden Metallic-Lackierungen erschwinglich für Kompakt- und Mittelklassemodelle. So zeigte sich der Mazda Luce ab 1966 wahlweise in tief glänzender Goldbronze-Zweischicht-Lackierung oder alternativ in stark reflektierendem Silber, das im Auge der Betrachter kontinuierlich in Bewegung scheint.



Mazda Luce Goldbronze 1966



Mazda Luce Silber 1966

Nicht ohne Grund gelten silberne Autos seit den 1930er Jahren als sportlich und schnell. Eigenschaften, die durch je nach Markt ohne Mehrkosten konfigurierbare Silber-Metallic-Lackierungen auf den Mazda Luce übertragen wurden. Betonten die brillanten Lackfarben doch die scharfen Linien dieser Limousine, die auf einen Entwurf des italienischen Stardesigners Bertone zurückging und als eines der ersten wirklich weltweit erfolgreichen Mittelklassemodelle aus Japan reüssierte.

Konsequent reinweiß präsentierte sich dagegen 1967 der Mazda Cosmo Sport 110 S als erstes Serienfahrzeug mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor. Die weiße Farbgebung hob die futuristischen Formen des Supersportwagens hervor, vor allem aber war Weiß nach dem FIA-Reglement damals offizielle Rennfarbe für japanische Motorsportteams. Tatsächlich sollte der Mazda Cosmo Sport 110 S seine Zuverlässigkeit und sein sportliches Potenzial ab 1968 erfolgreich in Langstreckenrennen unter Beweis stellen.

Auch bei produktionstechnischen Revolutionen in der Lackiertechnik fährt Mazda immer vorweg. Waren es in den 1960er Jahren frühe Alkydharzlacke und neue Trockenkabinen, die besonders beständige Lackqualitäten bei Mazda Modellen bewirkten und insbesondere das damals verbreitete Auskreiden mit Glanzverlust vermieden, zählte Mazda in den 1970er Jahren zu den Pionieren bei der Installation von Elektrotauchlackierungen, die in Karosseriehöhlräumen effektiven Korrosionsschutz bieten.

Für Furore in der etablierten Kompaktklasse sorgte 1977 der erste Mazda 323. Dies nicht nur durch europäisch anmutende Couture mit schickem Schrägheck und großer Klappe, sondern auch durch die dazu passenden bunten Farben. Töne wie Grand-Prix-Rot, Maisgelb, Muskatgrün, Impulsblau oder das schimmernde Sunbeam-Silber Metallic brachten neue Akzente ins Straßenbild und Mazda 323 Concept Cars in aufregenden Kompositionen zeigten Art-Car-Qualitäten.

Auch der Erfolg des Mazda MX-5, meist-verkaufter Roadster aller Zeiten und Marken-Ikone, wurde durch farbenfrohe Ausstattungen und immer neue Sammlereditionen in Sonderlackierungen beschleunigt. Die Beliebtheit des Kult-Roadsters steigerten vor allem emotionale Editionen wie „British Racing Green“ (1991), „SunRacer“ (1995) in Mica-Gelb oder Satinsilber inklusive passenden Kinderautos, „Bicolor“ (1996) mit rotschwarzen Ledersitzen, „Black & White“ (2006) mit weißer Metallic Lackierung und schwarzem Lederinterieur, „Karai“ (2011) in scharfem Metisgrün oder MX-5 „30th Anniversary“ (2019) in auffälligem Racing Orange.



Mazda MX-5 Karai Sondermodell 2011

Bis heute zählt das Lackieren zu den aufwendigsten Arbeitsphasen in der Automobilproduktion. Ganz besonders gilt dies, wenn es sich um die in dieser Form einzigartigen Mazda Drei-Ton-Metallic-Lackierungen handelt. Während eine konventionelle Karosserielackierung nur aus der Grundfarbschicht und einer klaren Beschichtung besteht, nutzt Mazda eine Drei-Schicht-Struktur aus Reflexionsschicht, lichtdurchlässiger Schicht und klarer Abdeckschicht, die so die kraftvolle Dynamik der Mazda Designsprache Kodo – Soul of Motion unterstreicht. Mazda nennt die neue Lackiertechnologie „Takuminuri“, ein Begriff, der sich aus „Takumi“ (geschickter Handwerker) und „Nuri“ (Lackierung) zusammensetzt. Durch das Takuminuri Verfahren gelingt es erstmals in der Großserienproduktion eine Lackierung mit einer Struktur aufzutragen, die wirkt, als sei sie von Hand auf ein Konzeptfahrzeug aufgetragen worden.



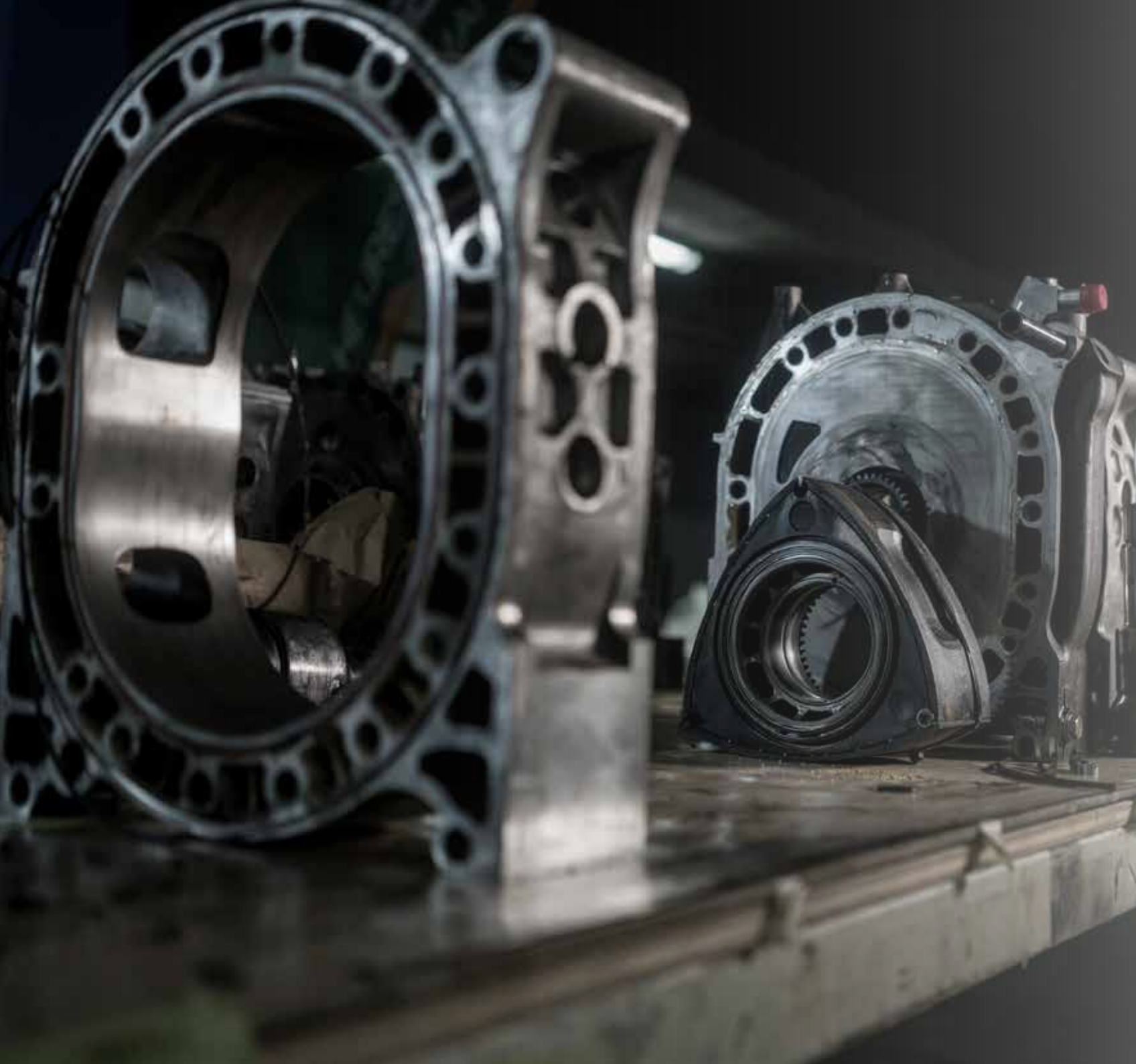
Mazda3 2019

Besonders eindrucksvoll zeigt sich die Sonderlackierung in der emotionalen Farbe Magmarot Metallic, in der sich auch der Mazda3 konfigurieren lässt. Jede der drei aufgetragenen Farbschichten erfüllt unterschiedliche Funktionen: Durch den Einsatz heller Aluminiumflocken wird die untere Grundierung als Reflexionsschicht genutzt, während die darüber liegende Farbschicht durchlässig ist mit hochgesättigter roter Pigmentierung. So kann das Licht durch die obere Schicht scheinen und trifft dann mit roter Tönung auf die untere Grundierung, von wo es von den Aluminiumflocken reflektiert wird. Im Ergebnis erscheinen stark illuminierte Flächen

in einem tiefen, intensiven Rot, das wie die Sonnen von innen zu strahlen scheint; dagegen wirken schattierte Flächen schwärzlich. Dieses Wechselspiel verleiht dem dynamischen Kodo Design zusätzliche Lebendigkeit.

**GETEILTE FREUDE IST
DOPPELTE FREUDE:
DER MAZDA MX-5 BICOLOR.**

mazda WIR FAHREN VOR.



MAZDA AUF REKORDMISSION

- Produktionsrekorde und weitere Superlative aus der Mazda Welt
- Temporekorde bei Rennen und Hochgeschwindigkeitstests
- Neue Mazda Modelle seit 1936 auf den mutigsten Erprobungsfahrten

Es sind die Herausforderungen, die Menschen antreiben, Höchstleistungen zu erreichen und das Unmögliche zu wagen. So wie bei Mazda, dem vor 100 Jahren in Hiroshima gegründeten Unternehmen, das von Beginn an von der mutigen Entschlossenheit geprägt ist, Grenzen zu verschieben und dadurch immer neue Bestmarken zu erzielen. Dazu zählen Motorsportler, die mit Mazda Racern auf Rekordjagd gehen, ebenso wie Mazda Mitarbeiter, die Produktionsrekorde aufstellen, oder Entwicklungsingenieure, die Mazda Modelle auf abenteuerliche Erprobungs-Fernfahrten senden, die noch niemand wagte. Aber auch die weltweite Mazda Fan-Community gehört dazu, die mit viel Herzblut Höchstleistungen erbringt und Einträge ins Guinness Buch der Rekorde erzielt.

Mazda gehört nicht nur zu den ältesten japanischen Automobilherstellern, sondern auch zu den erfolgreichsten. 1931 begann das Unternehmen mit der Produktion des dreirädrigen Lastwagens Mazda-Go und schon in den 1950er Jahren prägte das 30 Typen umfassende Mazda Transporter-Programm den japanischen Dreirad-Nutzfahrzeugmarkt. Ein rekordverdächtig starker Einstieg ins Pkw-Segment gelang Mazda 1960 mit dem kleinen R360 Coupé, das 65 Prozent Marktanteil in der Kei-Car-Klasse erreichte.

Den nächsten Meilenstein setzte Mazda 1971, denn nun verkauften die Japaner als weltweit einziges Unternehmen jährlich mehr als 100.000 Fahrzeuge mit Kreiskolben-Motor. Ein Erfolg, der dem Hersteller aus Hiroshima passend zum Deutschlandstart im Jahr 1973 sogar einen Platz unter den Top Ten der global größten Pkw-Produzenten sicherte. In Deutschland waren es in den 1980er Jahren der kompakte Mazda 323 und der familienfreundliche Mazda 626, die abwechselnd Platz eins in der Zulassungsstatistik der populärsten japanischen Automobile besetzten. In dieser Dekade stellte Mazda auch einen Produktions-Weltrekord auf, denn der erste Mazda RX-7 trug sich mit 471.018 verkauften Einheiten als erfolgreichstes Fahrzeug mit Kreiskolben-Motor in die Geschichtsbücher ein.



Mazda RX-7 1979



Mazda MX-5 2016

Nur vier Jahre später debütierte der nächste Mazda, der als Produktions-Weltmeister Legendenstatus erreichte: Dem Mazda MX-5 gelang 1989 die Neuerfindung des klassischen Roadsters. Drei Generationen später lief im Jahr 2016 der einmillionste Mazda MX-5 vom Band: Weltrekord für einen offenen Zweisitzer und Anlass für einen neuen Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde. Denn dort hatte sich der Mazda MX-5 schon im Mai 2000 verewigt, als er mit 532.000 Einheiten zum bis dahin weltweit meistverkauften Roadster avancierte. Einen anderen spektakulären Produktions-Meilenstein feierte das japanische Unternehmen mit Werken auf mehreren Kontinenten im Mai 2018, denn damals rollte der 50-millionste Mazda „made in Japan“ vom Band. Künftig sollen Produktionsrekorde noch schneller fallen, denn bis 2024 will Mazda einen globalen Produktionsrahmen schaffen, in dem jährlich bis zu zwei Millionen Einheiten gefertigt werden können.

Es sind aber nicht nur die Mitarbeiter in der Produktion, die Mazda auf Spitzenpositionen platzieren, sondern auch Motorsportler und Entwicklungsingenieure, die Rekorde auf Rennstrecken oder bei ultimativen Langstrecken-Härtetests sammeln. So geschehen schon 1936, als Mazda mit fünf dreirädrigen Mazda Lastwagen eine Expeditionstour durch ganz Japan unternahm. Über 2.700 Kilometer Staub-, Schlamm und Rüttelpisten bewältigten die Nutzfahrzeuge vom Typ Mazda-Go DC und KC, ein Abenteuer, das bis dahin niemand gewagt hatte. Tatsächlich fehlte es in Nippon noch an einem ausgebauten Straßennetz und als die Mazda Flotte das Ziel Tokio erreichte, ging diese sensationelle Nachricht um die Welt und weckte sogar in Amerika das Interesse an Vertriebsrechten für Mazda Fahrzeuge.



Mazda-Go Expeditionstour 1936



Mazda CVS 1973

Neuland futuristischer Art befuhr dagegen im Jahr 1973 das Mazda CVS Personal Car mit autonomer Fahrtechnologie. Das fahrerlose, lokal emissionsfreie, weil elektrisch angetriebene Versuchsfahrzeug wagte einen visionären Blick auf einen autonomen Verkehrsalltag, der bis heute Zukunft ist.



Mazda 323 Hiroshima-Köln 1977

Auf eigener Achse in knapp 40 Tagen von Hiroshima bis zur IAA-Messepremiere nach Frankfurt: Dieser bis auf Reifendefekte praktisch pannenfreie 15.000-Kilometer-Trip sicherte dem brandneuen Mazda 323 im Jahr 1977 noch vor Marktstart den Ruf eines potenziellen Qualitätschampions. Eine Neuauflage erlebte dieses bis dahin einzigartige Abenteuer 1990. In jenem Jahr als der Eisene Vorhang zwischen Ost und West fiel und Deutschland seine Wiedervereinigung feierte, bewältigten zwei Mazda 323, zwei Mazda 626 und zwei Mazda E 2200 die extreme Tour, die diesmal bei der Mazda Deutschland Zentrale in Leverkusen endete.

Die dritte dieser unkonventionellen Challenger-Touren um die halbe Welt erfolgte 2013 als erste Live-Testfahrt des erneuerten Mazda3. Live von der Fernfahrt berichteten Blogger, Journalisten und Fans. Wüsten und unbekannte Weiten, welche Welt konnte Mazda noch entdecken?

Die winterliche Eiswildnis eines der global größten und ältesten Seen! 2018 erhielt Mazda als erster Automobilhersteller die Genehmigung zur Überquerung des zugefrorenen Baikalsees in Sibirien und damit einer Expedition, bei der der Mazda CX-5 AWD seine souveränen Nehmerqualitäten bewies.



Mazda CX-5 AWD 2018

Konventionen infrage stellen und Grenzen überschreiten, diesen Spirit beweist Mazda auch im Motorsport. Angefangen 1968 mit dem Mazda Cosmo Sport 110 S, der als weltweit erster Kreiskolben-Supersportwagen beim zermürbenden 84-Stunden-Marathon-Rennen auf dem Nürburgring startete und auf Anhieb Platz vier belegte, über den Mazda RX-7, der mit über 100 Siegen bei IMSA-Rennen und Rallye-Einsätzen einen Rekord für Automobile mit Kreiskolben-Motoren setzte, bis zum sensationellen Mazda 787B. Dieser Bolide gewann 1991 das berühmteste Langstreckenrennen, die 24 Stunden von Le Mans - als erstes japanisches Automobil und als erstes und einziges Fahrzeug mit Kreiskolben-Motor. Kann es gegenüber diesem ultimativen Gipfelstürmer noch eine Steigerung geben? Vielleicht nicht im Motorsport, aber doch mit Weltrekordfahrten, bei denen drei Mazda Modelle einzigartige Bestleistungen setzten.



Mazda 787B Sieg in Le Mans 1991

So im Herbst 2004, als zwei Mazda RX-8 mit Kreiskolben-Motor auf dem Highspeed-Oval von Papenburg insgesamt 40 internationale Weltrekorde aufstellten. Genau zehn Jahre später war es dann der Mazda6, der auf dem Papenburger Testoval die Standfestigkeit der Skyactiv Dieselmotoren durch 17 neue FIA-Weltrekorde unter Beweis stellte.



Mazda RX-8 24-Stunden-Weltrekordfahrt 2004



Mazda6 Weltrekordfahrt Papenburg 2014

Dagegen demonstrierte der Mazda MX-5 (NA) aus dem YouTube-Erfolgsformat Mazda Garage sein einzigartiges Fahrspaßpotenzial durch einen Superlativ ganz anderer Art: 2.900 durchfahrene Haarnadelkurven in nur zwölf Stunden sicherten dem Roadster 2019 einen außergewöhnlichen Weltrekord.

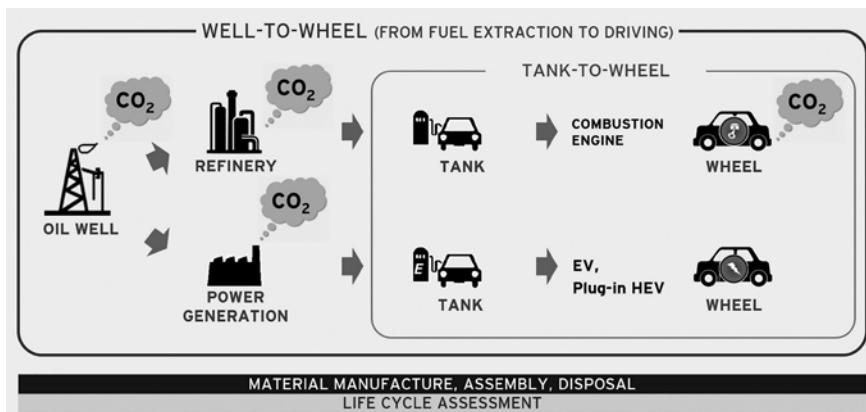


DIE ZUKUNFT AUF MEHREREN WEGEN

- Mehrgleisig zur Nachhaltigkeit: E-Mobilität und optimierte Verbrennungsmotoren
- Neue Sicherheitstechnologien und das Co-Pilot Concept
- Technik in visionärer Form: Die Mazda Designphilosophie Kodo tritt in eine neue Phase

Für Mazda gibt es in diesem Jahr gleich drei große Geburtstage zu feiern: Die Gründung als innovationsfreudiges Unternehmen in der Korkproduktion liegt genau 100 Jahre zurück, vor 90 Jahren entwickelte das damals noch junge Unternehmen sein erstes Motorfahrzeug, den revolutionären Mazda-Go, und vor 60 Jahren ging mit dem unkonventionellen R360 Coupé der erste Mazda Pkw in die Großserienproduktion. Es folgten viele weitere kühne Schritte, wie Kreiskolben-Motoren, der Mazda MX-5 als mutige Neuerfindung des Roadsters oder die Skyactiv Technologien als Impulsgeber für nachhaltigen Fahrspaß. Immer ist der erfolgreiche Hersteller aus Hiroshima seinen eigenen Weg gegangen und entsprechend innovativ sind die Projekte, mit denen Mazda in das zweite Jahrhundert der Unternehmensgeschichte startet. Die beste Nachricht ist dabei, dass alle Schritte nach vorn neues sicheres und nachhaltiges Fahrvergnügen bringen und die ökologischen Folgen des Autofahrens minimiert werden.

Entsprechend ehrgeizig sind die Zielvorgaben des Mazda Entwicklungsprogramms „Nachhaltiges Zoom-Zoom 2030“: Mazda strebt im Vergleich zum Stand von 2010 eine Verringerung der CO₂-Emissionen des Unternehmens um 50 Prozent bis 2030 und um 90 Prozent bis 2050 an. Das Unternehmen berücksichtigt dabei die ganzheitliche „Well-to-Wheel“-Perspektive, die den kompletten Kraftstoff-Lebenszyklus von der Quelle bis zum Einsatz auf der Straße umfasst. Verpflichtet ist das Unternehmen aber auch dem Grundsatz der richtigen Lösung zur richtigen Zeit und am richtigen Ort, denn die Verfügbarkeit von Energiequellen und die Tauglichkeit automobiler Antriebe in Bezug auf ihr CO₂-Reduzierungspotenzial unterscheiden sich von Region zu Region je nach Energiemix zum Teil sehr deutlich.



Deshalb wählt Mazda einen mehrgleisigen Ansatz bei der Entwicklung neuer Motoren, neben Elektromotoren auch Benziner und Diesel, die sich jedoch darin gleichen, dass sie in künftigen Modellen das markentypische Fahrvergnügen gewähren müssen. So wie es in der Technik- und Designphilosophie Jinba Ittai – der Einheit von Fahrer und Fahrzeug – zum Ausdruck kommt.

Zu erleben ist dieses Bekenntnis zum Fahrspaß deshalb auch im ersten elektrisch angetriebenen Mazda, dem MX-30, der im September 2020 in die Schauräume der deutschen Mazda Händler rollt. Elektrisch angetriebene Automobile fahren lokal emissionsfrei. Wird jedoch der Strom zum Aufladen der Batterien etwa aus Kohlekraftwerken mit hohem Schadstoffausstoß bezogen, sind die CO₂-Emissionen eventuell sogar höher als bei Fahrzeugen mit hocheffizienten Verbrennern.



Mazda MX-30 2020

Hinzu kommen die CO₂-Emissionen bei der Produktion von Batterien, die bei großen Batterien besonders problematisch sind. Daher entschied sich Mazda beim neuen MX-30 für einen anderen Ansatz, das „Rightsizing“ der Batterie. Dabei soll ein Elektrofahrzeug wie der MX-30 durch eine ausreichend starke und relativ leichte Hochvoltbatterie beim mittelfristigen Strommix in Deutschland und Europa schon bei geringen Gesamtleistungen einen CO₂-Vorteil erzielen. Für Kunden, die mehr Reichweite benötigen, arbeitet Mazda an einer Variante des Mazda MX-30, die die Batterie mit einem kleinen, leichten und leisen Kreiskolben-Motor kombiniert, der als Reichweitenverlängerer fungiert.



Mazda Bioalgen-Kraftstoff

Auch die Reduzierung des Kohlendioxid-Ausstoßes bei der Kraftstoffherstellung zählt bei Mazda zu den essenziellen Zukunftszielen. Daher kooperiert das Unternehmen seit 2016 mit der Hiroshima University und dem Tokyo Institute of Technology in einem Forschungsprojekt, das sich mit der Entwicklung eines CO₂-neutral erzeugten flüssigen Bio-Kraftstoffs aus künstlich gezüchteten Mikroalgen beschäftigt. Da der Bioalgen-Kraftstoff bei der Verbrennung nur so viel CO₂ freisetzt, wie zuvor beim Wachstum der Algen durch Fotosynthese der Atmosphäre entzogen

wurde, hält Mazda diesen Ansatz für entscheidend, um eine CO₂-Neutralität von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu erreichen.

Nutzbar sein soll dieser Kraftstoff auch in permanent effizienzoptimierten Mazda Skyactiv Motoren. Einen technologischen Meilenstein für zukunftsweisende Verbrenner mit deutlich geringeren Emissionen bei gleicher Leistung und unverändertem Fahrspaß setzte Mazda mit dem 2019 vorgestellten Skyactiv-X. Dieser Motor mit der von Mazda patentierten zündfunkengesteuerten Kompressionszündung SPCCI vereint erstmals die Vorteile von Benzinern und Dieselaggregaten und Mazda gelang es als erstem Automobilhersteller, diese Innovation in die Großserie zu führen.

Mazda hat darüber hinaus bereits verkündet, eine neue Fahrzeugplattform mit längs eingebauten Reihensechszylinder-Motoren für die größeren Modelle zu entwickeln, die es sowohl als Benzinern als auch als Diesel geben wird. Bei der Dieselvariante handelt es sich um eine neue Generation von Skyactiv-D Dieselmotoren, die nochmals kräftiger und zugleich sparsamer sein sollen. Die Benzinern-Varianten werden unter anderem mit dem SPCCI Brennverfahren arbeiten. Die sogenannte „Large Plattform“ wird es natürlich auch in hybridisierter Form sowie in einer AWD-Konfiguration geben. Für jeden Kundenwunsch und jeden Einsatzort der richtige Motor also und zugleich immer der Nachhaltigkeit und dem Fahrvergnügen verpflichtet.

Auch in der Sicherheitstechnik verfolgt Mazda neue Herausforderungen, mit der kühnen Vision der Vermeidung sämtlicher Verkehrsunfälle. Sicherheit für ungetrübten Fahrspaß bieten schon heute die innovativen i-Activsense Technologien, die darauf ausgelegt sind, potenzielle Gefahren zu erkennen, Kollisionen zu vermeiden und die Folgen unvermeidbarer Unfälle abzuschwächen. Autonome Fahrtechnologien strebt Mazda ebenfalls an, allerdings sollen sie den Fahrer nur unterstützen und nicht ersetzen. Ziel ist die Synthese von Fahrspaß und Sicherheit. Dazu setzt Mazda auf das Co-Pilot Concept, das autonome Bordassistenzsysteme nutzt, die im Hintergrund arbeiten und den Fahrer überwachen; Eingriffe durch das Co-Pilot Concept erfolgen jedoch nur bei Bedarf.



Mazda MX-30 2020

Zu den zentralen Prinzipien des Mazda Programms „Nachhaltiges Zoom-Zoom 2030“ zählt, dass der Autobesitz auch künftig Freude bereitet. Dabei kommt der Kodo Designphilosophie eine besondere Bedeutung zu, denn mit ihr will das Unternehmen die Marke Mazda kontinuierlich aufwerten und die Qualität des Designs auf ein noch höheres künstlerisches Niveau mit Premiumanmutung heben. Ein Beispiel für die künftige Ausrichtung von Kodo zeigt der Mazda MX-30, dessen Design nicht den Elektroantrieb in den Mittelpunkt setzt, sondern die Besonderheiten des ganzen Fahrzeugs. Dazu zählt das in minimalistischer Ästhetik gezeichnete Exterieur, dessen Schönheit auf diese Weise stärker betont wird. Hinzu kommt die ein Gefühl von Leichtigkeit vermittelnde Kabine für die Passagiere – mit gegenläufig öffnenden Freestyle Türen. Gewahrt bleiben jedoch die emotionalen und lebendigen Mazda Sonderlackierungen mit ihren einzigartigen Oberflächenreflexionen. Verführerische Aussichten also für das nächste Mazda Jahrhundert.





SONDERMODELLE ZUM FIRMENJUBILÄUM

- Farbschema in Weiß und Burgunderrot erinnert an ersten Mazda Pkw, das R360 Coupé
- Streng limitierte Auflage über die gesamte Modellpalette verfügbar
- Der Vorverkauf startet im Oktober; die Auslieferung erfolgt zwischen November 2020 und Februar 2021, je nach Modell

Anlässlich des 100-jährigen Bestehens des Unternehmens bringt Mazda eine streng limitierte Sonderedition auf den Markt, die an den ersten Personenkraftwagen von Mazda, das R360 Coupé, erinnert. Die 100th Anniversary Special Edition, die Mazda global in allen Baureihen anbietet, ist auf 100 Fahrzeuge für Deutschland limitiert. Der Vorverkauf beginnt im Oktober und die Auslieferung erfolgt, je nach Modell, zwischen November 2020 und Februar 2021.

Viele Eigenschaften des Mazda R360 Coupé, wie die innovative Technologie, die Liebe zum Design und das großartige Fahrerlebnis, sind auch heute noch die Grundlage eines jeden Mazda.

Die 100th Anniversary Special Editions übernehmen das zweifarbige Farbschema in Weiß und Burgunderrot, das das R360 Coupé bei seiner Markteinführung im Jahr 1960 zu einem echten Hit machte. Somit sind alle Sondermodelle ausschließlich in den Lackierungen Satinweiß Metallic oder im Falle des elektrischen Mazda MX-30 in Mondsteinweiß Metallic erhältlich und verfügen über ein Interieur mit Bodenteppichen, Fußmatten und Leder-Sitzbezügen in Burgunderrot. Der Mazda MX-5 und der Mazda MX-30 teilen sogar das burgunderrote Dach mit dem R360 Coupé.



Darüber hinaus wurde das Logo zum 100-jährigen Jubiläum des Unternehmens aus Hiroshima an verschiedenen Stellen platziert: auf den Fußmatten, eingepreßt in die Kopfstützen und auf dem Funkschlüssel-Transponder, auf den Radnaben-Abdeckungen und als spezielle Plakette auf der Karosserie.



1 0 0 J A H R E M A Z D A
D R I V E T O G E T H E R
M A Z D A

Mazda Motors Deutschland GmbH | Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Hitdorfer Straße 73 | 51371 Leverkusen

Tel. +49 (0)2173 943 303 | presse@mazda.de

Weitere Informationen finden Sie in unserem Presseportal auf

www.mazda-presse.de

