



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

35 Jahre Mazda MX-3 und MX-6: Stilprägende Sportcoupés mit unkonventionellen Fahrspaß-Konzepten

- MX statt Mainstream: Die Coupés Mazda MX-3 und MX-6 wagten 1991 eigene Wege
- MX fürs Fahrvergnügen: Die Markenkone Mazda MX-5 2027 zeigt sich in Bestform
- Legendäre MX-3 und MX-6 kennenlernen bei Mazda Classic – Automobil Museum Frey

Leverkusen, 12. August 2026: Sie verkörpern sportliche Avantgarde in besonderer Form: Vor 35 Jahren präsentierte Mazda die Sportcoupés Mazda MX-3 und Mazda MX-6. Zwei Dynamiker mischten mit visionären Technologien und frischen Designs ihre Segmente auf. Der kompakte Mazda MX-3 faszinierte mit dem weltweit kleinsten Großserien-V6, der Mazda MX-6 als formvollendeter Gran Turismo mit optionaler 4WS-Allradlenkung in der gehobenen Mittelklasse.

MX: Mit diesem Typensignet zeichnet Mazda traditionell besonders innovative Modelle aus. Anfangs trugen sogar futuristische Concept Cars wie der Technologieträger Mazda MX-02 von 1983 das Präfix MX. Aber dann erfand Mazda 1989 den modernen Roadster: Der Mazda MX-5 begeistert bis heute bereits weit über 1,2 Millionen Sportwagenfans mit seinem einzigartigen Fahrspaß-Konzept. Anspruchsvolle technische Lösungen und ein klares Bekenntnis zu Fahrspaß, damit überzeugten ab 1991 auch die nächsten Mazda MX-Modelle, die Sportcoupés MX-3 und MX-6. Während konventionelle Coupés damals lange Zeit oft als verkürzte Version einer viertürigen Limousine konstruiert wurden, wählte Mazda bei der Entwicklung der Modelle MX-3 und MX-6 einen anderen Weg. Beide Sportler basierten zwar auf zuverlässiger und sicherer Großserientechnologie – der Mazda MX-3 nutzte Komponenten des Mazda 323, der Mazda MX-6 Bauteile des Mazda 626 – ansonsten zeigten sie sich aber vollkommen eigenständig in stilprägend athletischem Design und mit allen Genen für sportliche Fahrdynamik.

Sportliches Fahrvergnügen neu gedacht: Der Mazda MX-3 überraschte mit einem Mini-V6

Diese Premiere setzte einen Paukenschlag, wie ihn der altherwürdige Genfer Automobilsalon noch nicht erlebt hatte: Im März 1991 präsentierte Mazda sein neues kompaktes Sportcoupé nicht wie gewohnt zuerst vor japanischem Publikum oder wie beim Roadster MX-5 (NA) auf einer amerikanischen Autoshow, stattdessen feierte der Mazda MX-3 sein Weltdebüt auf einer europäischen Messe. Damit betonte der japanische Automobilhersteller seine Ambition, den Mazda MX-3 als avantgardistische Alternative zu konventionellen europäischen Kompaktportlern zu etablieren – und auf dem Genfer Salon avancierte der nur 4,22 Meter lange 2+2-Sitzer sofort zu einem Publikumsfavoriten. Eigenständiges Design lautete eine Zielvorgabe bei der Entwicklung des Mazda MX-3, und so zeigte sich der kleine Sportler in runden, organischen Formen als Vorreiter für trendiges Biodesign, wie es der Mazda MX-5 (NA) bereits angedeutet hatte und es der Mazda 121 (DB) ab 1991 auf ikonische Art feierte. Andererseits verzichtete der Mazda MX-3 auf den markanten Klappscheinwerfer-Look des Mazda MX-5 (NA) und setzte stattdessen auf ellipsenförmige Scheinwerfer. Das Resultat: „Das Gesicht eines kleinen Sportwagens, der den Betrachter ansprang, samtpfotig wie ein junger Puma“, erklärte 1991 die erste Presse-Information.

Damals übliche Hutzen auf der leicht keilförmigen Motorhaube sollten die sympathische Front des Mazda MX-3 nicht entstellen, und so mussten die Entwicklungsingenieure entsprechend flach bauende



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

Motoren entwickeln. Eine Herausforderung, die mit einem aus dem Mazda 323 bekannten, 65 kW/88 PS leistenden 1,6-Liter-16-Ventil-Vierzylinder-Benziner als Basismotorisierung gelöst wurde, vor allem aber mit einem ingenieurstechischen Meilenstein. Der für den Mazda MX-3 konstruierte, 98 kW/133 PS leistende Sechszylinder in 60-Grad-V-Anordnung hatte ein Gesamtvolumen von nur 1.845 cm³: Dieser sensationell kleinvolumige Benziner war ein Novum in der Automobil-Großserienproduktion und beeindruckte nicht nur durch seine Leistungsentfaltung, sondern auch durch seine Laufruhe. Mehr noch: Zum frühen Vorbild für die erst viele Jahre später üblichen Downsizing-Motoren wurde der Mazda MX-3 1.9 V6 durch seine verhältnismäßig niedrigen Verbrauchswerte. Bei konstant 90 km/h verbrauchte der Mazda MX-3 lediglich 7,1 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer, ein für damalige Sechszylinder bemerkenswert niedriger Wert.

Zur Effizienz und Agilität des Zweitürers mit praktischer, großer gläserner Heckklappe trug wie schon beim Mazda MX-5 gezielter Leichtbau bei, der das Leergewicht auf 1.030 bis 1.115 Kilogramm drückte. Anders als der Roadster mit klassischem Hinterradantrieb setzte der Mazda MX-3 allerdings auf ein modernes Frontantriebslayout, wobei die Fahrwerksauslegung beim Mazda MX-3 dem neuen Mazda Prinzip der „Stagility“ folgte. Ein Kunstwort aus „Stability“ und „Agility“: Einerseits wurde ein Höchstmaß an Sicherheit angestrebt wie beim Kompaktklasse-Bestseller Mazda 323, auf dessen Plattform der Mazda MX-3 basierte, andererseits exzellente Handling-Eigenschaften wie bei reinrassigen Sportwagen. Bis 1998 blieb der Mazda MX-3 in Produktion, eine Modellpflege im Jahr 1994 genügte, um den Sportler attraktiv zu halten, von dem rund 20.000 Einheiten in Deutschland Fans fanden. Heute ist der Mazda MX-3 ein gesuchter Kult-Klassiker, ebenso wie der größere Mazda MX-6, der im September 1991 debütierte.

Ein Gran Turismo wie kein anderer: Das Mittelklasse-Coupé Mazda MX-6 fuhr seiner Zeit voraus
Eigenständig, elegant, exklusiv: Sechs Monate nach dem kompakten MX-3 setzte Mazda mit dem formvollendeten und technisch raffinierten Coupé Mazda MX-6 einen spektakulären Neuanfang in der gehobenen Mittelklasse. Schon der Vorgänger des Mazda MX-6, das Mazda 626 Coupé, war anders als die meisten Mittelklasse-Coupés, verfügte der sportive Zweitürer doch über einen kürzeren Radstand als die Limousine und eine flach gestellte A-Säule. Beim Mazda MX-6 ging die japanische Marke einen Schritt weiter, der 2+2-Sitzer vermittelte den Eindruck eines eigenständigen Gran Turismo in aufregenden Linien, die schon im Stand den Eindruck eines vorwärtstürmenden Sportlers vermittelten. Gleichwohl basierte das 4,62 Meter lange, rassige Sportcoupé auf der Großserientechnik und dem Frontantriebskonzept des Mazda 626 (GE), setzte dabei jedoch technisch überaus selbstbewusste Akzente.

So wurde der Mazda MX-6 in Deutschland nicht nur mit einem 85 kW/115 PS starken 2,0-Liter-Vierzylinder angeboten, sondern auch mit einem 2,5-Liter-V6, der damals respektable 121 kW/165 PS leistete und mit einem weichen, leisen Motorlauf brillierte. Hightech verkörperte das für den V6 angebotene 4WS-System, eine elektronisch geregelte Allradlenkung, die viele Vorteile bot: neben einem kleineren Wendekreis vor allem geringere Lastwechselreaktionen bei raschem Fahrspurwechsel und ein exakteres Kurvenverhalten. Exklusiv wie im Auftritt bleibt der Mazda MX-6 auch in den Stückzahlen: Bis 1997 wurden in Deutschland rund 2.700 Exemplare des Sportcoupés verkauft.

Mit Liebe zum Detail verfeinert: Der Mazda MX-5 2027 vermittelt puren Fahrspaß

Während die Sportcoupés Mazda MX-3 und Mazda MX-6 heute von der Oldtimer-Community gefeiert werden, zeigt sich der Mazda MX-5 auch mehr als 35 Jahre nach seinem Debüt in frischer



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

Bestform. Der weltweit meistverkaufte Roadster hat seine zwischenzeitlichen Wettbewerber überlebt und bietet einzigartigen Fahrspaß durch Agilität und Leichtigkeit sowie die vollkommene Einheit von Fahrer und Fahrzeug, die Mazda „Jinba Ittai“ nennt. Zum Modelljahr 2027 erhält der Kultroadster eine Reihe von Verfeinerungen, die den Mazda MX-5 (Energieverbrauch kombiniert 6,1 l/100 km, CO₂-Emissionen 139 g/km, CO₂-Klasse E) noch begehrenswerter machen. Die Leistung des 1,5-Liter Skyactiv-G Saugmotors steigt um vier Pferdestärken auf 100 kW/136 PS und liefert ein maximales Drehmoment von 155 Nm, während der kombinierte Kraftstoffverbrauch gegenüber dem Vorjahresmodell auf 6,1 l/100 km und die CO₂-Emissionen auf 139 g/km sinken. Die sportliche HOMURA Ausstattung glänzt jetzt mit einem Bilstein®-Sportfahrwerk, Domstrebe vorne und schwarzen 16-Zoll RAYS®-Leichtmetallfelgen. Zudem ergänzt das neue, auf der HOMURA Ausstattung basierende Sondermodell YAKUDO für die Softtop-Version die Angebotspalette des Mazda MX-5. Zu den Highlights des Sondermodells zählen silberne Exterieur-Akzente, ein hellgraues Stoffverdeck und edle Verkleidungen aus Alcantara im Interieur; Details, mit denen der Mazda MX-5 YAKUDO den einzigartigen Ansatz von Mazda visualisiert: Crafted with Japanese Soul.

Mazda MX-Modelle kennenlernen: Die Ausstellung bei Mazda Classic – Automobil Museum Frey

Eine Zeitreise in die über 35-jährige Geschichte der Mazda Modelle mit dem ikonischen Typencode MX ermöglicht die Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg. Dort sind verschiedene Mazda Sportwagen zu sehen, darunter der Roadster MX-5 in mehreren Generationen sowie die Coupés Mazda MX-3 und Mazda MX-6. Über Öffnungszeiten und alle Exponate informiert das Museum unter www.mazda-classic-frey.de.

Ihre Ansprechpartner

für Journalistenanfragen:

Christoph Völzke, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation
+49 (0)2173 - 943 303
cvoelzke@mazda.de

für Kundenanfragen:

Mazda Kundeninformationszentrum
+49 (0)2173 - 943 121
[Zum Kontaktformular](#)