



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

Mazda H-Kennzeichen-Oldtimer 2026: Legendäre Fahrspaßgaranten und Erfolgstypen

- Verführung zum sportlichen Fahrspaß: Die Mazda Modelle MX-3, MX-5 (NA) und MX-6
- Unkonventionelle Bestseller in Bestform: Mazda 121 (JASM), 323 (BA) und 626 (GE)
- Kreativer Raumkünstler: Der funktionale Mazda MPV dachte den Familien-Van neu

Leverkusen, 18. März 2026: Oldtimerfans können sie kaum erwarten, die milden Märztag: Die Liebhäberrfahrzeuge werden aus der Winterruhe geholt und die H-Kennzeichen-Klassiker des neuen Oldtimerjahrgangs 1996 gefeiert – darunter viele faszinierende klassische Mazda Modelle. Die japanische Marke wagte schon damals eigene Wege und überraschte in allen Fahrzeugsegmenten mit ikonischen Modellen, die jetzt, 30 Jahre nach ihrer Erstzulassung, die Altersgrenze für ein amtliches H-Kennzeichen erreichen.

Darunter sind gleich drei Kultsportler der ersten Mazda MX Familie, die avantgardistischen Xedos Modelle und die in Deutschland besonders beliebten Baureihen 323 und 626. Aber auch der Mazda 121 (JASM) als neuer schicker Cityflitzer und der genial-variable Mazda MPV für Family-Fun und Freizeit zeigten 1996 ihr Potential als Herzensgewinner. Heute, 30 Jahre später, sind die Fahrer der jungen japanischen Oldtimer im Vorteil, wenn es darum geht, das für eine H-Kennzeichen-Zuteilung notwendige Gutachten zu erhalten, in dem ein weitgehend originaler und guter Fahrzeug-Erhaltungszustand bescheinigt wird: Mazda Modelle sind traditionell besonders zuverlässig und langlebig.

Fahrspaß neu definiert: Der Roadster Mazda MX-5 (NA) und die Sportcoupés MX-3 und MX-6

Es ist kaum zu glauben, aber der ewig junge Kult-Roadster Mazda MX-5 feiert 2026 schon seinen 37. Geburtstag und hat fast alle zwischenzeitlichen Konkurrenten überlebt. Unverändert geblieben ist das Höchstmaß an zuverlässigem Fahrvergnügen, das dieser leichtgewichtige und agile Roadster zum günstigen Preis beschert. Genau mit diesen Qualitäten war bereits die erste Generation des Mazda MX-5 (NA) im Jahr 1996 auf dem Weg zum meistverkauften Roadster aller Zeiten. Das Konzept des klassischen Roadsters mit Frontmotor und Hinterradantrieb in die Moderne führen – nicht als Kopie, sondern als neues Original mit eigenen charismatischen Linien und Eigenschaften – mit diesem Anspruch war der erste Mazda MX-5 (NA) 1989 gestartet – und 1996 zum Vorbild vieler Nachahmer avanciert.

Zum Modelljahr 1996 zeigte der MX-5, dass schon eine 66 kW/90 PS starken Basismotorisierung genügt, um maximalen Fahrspaß zu genießen nach dem japanischen Gedanken des Jinbai Ittai, jener perfekt ausbalancierten Einheit von Pferd und Reiter. Den einzigartigen Verkaufserfolg des MX-5 feierte Mazda vor 30 Jahren mit neuen Sondereditionen, die schnell in Sammlergaragen verschwanden und heute entsprechend gesucht sind: So präsentierte sich das auf 530 Einheiten begrenzte Sondermodell MX-5 „Cosmo“ im März 1996 in frühlingfrohem Viola-Rot-Metallic-Lack, und die 600 Einheiten der Edition „Bi-Color 1.6“ wurden ab Mai 1996 mit rotschwarzen Ledersitzen ausgeliefert.

Selten geworden ist heute auch eine andere sportliche Fahrzeugkategorie, die vor 30 Jahren letztmals im Trend lag: Agile und erschwingliche Sportcoupés. Mazda bot damals gleich zwei außergewöhnliche Sportler an. Der kompakte und handliche Mazda MX-3 beeindruckte u.a. mit einem kraftvollen, flach



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

bauenden Leichtmetall-1,8-Liter-Sechszylinder: Zu jener Zeit der kleinste Großserien-V6 auf dem deutschen Markt. Zu den kompaktesten und leichtesten Motoren seiner Hubraumklasse zählte auch der 2,5-Liter-V6 Motor im Mazda MX-6. Dieses elegant gezeichnete V6-Coupé – alternativ gab es einen 2,0-Liter-Vierzylinder – punktete auch mit dem optionalen Mazda 4WS-System. Eine innovative Allradlenkung, die einen kleineren Wendekreis und geringere Lastwechselreaktionen bei raschem Fahrspurwechsel ermöglichte – sicherer Fahrspaß, der bis heute zur Mazda DNA zählt.

Fortschritt wagen: Mazda 121 (JASM), 323 (BA) und 626 (GE) auf neuen Wegen

Heute ist es der Mazda2 Hybrid (Energieverbrauch kombiniert 3,8-4,2 l/100 km, CO₂-Emissionen 87-97 g/km, CO₂-Klasse B-C), der als markant-schickes und wendiges Stadtauto im urbanen Umfeld eigenständige Akzente setzt, während der Kompaktbestseller Mazda3 auf gekonnte Weise dynamisches Fahrverhalten mit eindrucksvollem Komfort vereint. Der Mazda6e wiederum kombiniert als erstes Mittelklassemodell der Marke aus Hiroshima vollelektrisches Fahren mit der eleganten Ästhetik des Kodo Designs. Drei neue Bestseller-Modelle, die den innovativen Spirit ihrer Vorgänger aus dem Jahr 1996 in den Genen tragen: Damals setzten die Modelle Mazda 121, 323 und 626 eigene Maßstäbe in ihren Klassen. Während der im Januar 1996 in dritter Generation lancierte Mazda 121 demonstrierte, wieviel Fahrspaß und Lifestyle mit einem auf knappe Parklücken und kleine Budgets zugeschnittenen Cityflitzer – erstmals mit Dieselmotor – möglich ist, feierte Mazda in der Kompaktklasse 1996 das sensationelle Produktionsjubiläum „10 Millionen Mazda 323“ mit dem Sondermodell „323 Gold“.

Auch in fünfter Generation zählte der Mazda 323 damals zu den meistgekauften Importmodellen in Deutschland, dazu trug entscheidend der in kühnen Coupé-Linien gezeichnete fünftürige Typ 323 F bei, auf Wunsch mit kultiviert-kräftigem 2,0-Liter-V6 unter der Haube. Damals einmalig in der Kompaktklasse: Den dreitürigen 323 bot Mazda in gleich zwei Karosserievarianten an, der 323 C übernahm die Rolle des selbstbewussten Designjuwels, und der 323 P fungierte als konservatives Steilheck. Komplettiert wurde das Angebot durch die Stufenhecklimousine 323 S.

Neue Größe in der Mittelklasse zeigte der 1992 eingeführte und 1996 facegeliftete Mazda 626 vierter Modellgeneration. Der als elegantes Stufenheck und dynamisch-praktisches Schrägheck lieferbare 626 wuchs auf fast 4,70 Meter Länge und beeindruckte mit technischen Raffinessen sogar Premiumkonkurrenten. So gab es einen leistungsstarken 2,5-Liter-V6 oder einen der weltweit ersten hocheffizienten Diesel mit Comprex-Druckwellenlader, aber auch permanenten Allradantrieb und die elektronisch geregelte Allradlenkung 4WS.

Eigenständig, elegant, exklusiv: Mazda Xedos 6 und Xedos 9

Das Premiummodell Xedos 6 war 1996 schon vier Jahre in Produktion, wurde aber immer noch von Fachwelt und Kunden als Meisterwerk der Formgestaltung gefeiert. Dieser 4,56 Meter lange, erste Crossover zwischen Coupé und Limousine reduzierte durch revolutionär kleine Karosserie-Spaltmaße, neue Verglasungstechniken und Türdichtungen die Wind- und Fahrgeräusche auf das Niveau der Luxusklasse. Dazu passte ein vibrationsarm laufender V6, alternativ gab es einen Vierzylinder. Noch exklusiver war der größere Xedos 9, der zum Modelljahr 1996 ein neues Triebwerk im Angebot hatte: Ein 2,3-Liter-V6, der nach dem Miller-Cycle-Prinzip arbeitete – damals ein ingenieurstechnischer Geniestreich.



MAZDA MOTORS DEUTSCHLAND – PRESSE-INFORMATION

Für den Traum vom schöneren Raum: Mazda MPV

Autos als Lebens- und Rückzugsraum für Familie und Freizeit, diese Idee kommt aus Japan, einem Land, in dem Wohnraum knapp und teuer ist und in dem der Trend zum minimalistischen Tiny House seinen Ursprung fand. So führte Mazda auf dem Heimatmarkt schon 1966 das Modell Bongo ein, einen Vorläufer moderner Vans, der sofort Kultstatus gewann. Im Jahr 1996 war es dann die zweite Generation des Mazda MPV, die im Van-Segment Akzente setzte und heute Oldtimerstatus erreicht. Auf nur 4,67 Meter Länge bot der Mazda MPV sieben Passagieren viel Komfort, eine vorbildliche Sicherheitsausstattung und Liebe zum Detail, etwa ein cleveres Ablagesystem für Getränkedosen und Utensilien.

Alle Klassiker kennenlernen: Mazda Classic – Automobil Museum Frey

Einen Überblick über die neuen Mazda H-Kennzeichen-Klassiker und weitere Meilensteine aus der über 100-jährigen Geschichte des innovationsfreudigen japanischen Automobilherstellers mit dem Mut zum Anderssein gibt die Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg. Über Öffnungszeiten und die 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](#)