

PRESSE-INFORMATION

25 Jahre Mazda Xedos - Der Zeit voraus in Form und Technik

- Vor 25 Jahren startete der Mazda Xedos 6 als avantgardistische Alternative in der Premium-Mittelklasse
- Stilprägend schöne Linien als Vorbild für viertürige Coupés
- Jetzt zu sehen in der Ausstellung Mazda Classic - Automobil Museum Frey

Leverkusen, 30. Juni 2017: Eigenständig, elegant, exklusiv und mit Herzklopf-Faktor, so präsentierte Mazda vor 25 Jahren die Premium-Limousine Xedos 6. Tatsächlich war Tokimeki (Japanisch für „Herzklopfen“) erklärtes Entwicklungsziel der Xedos-Modelle und mit ihrer verführerischen Verpackung als erste Crossover zwischen Coupé und Limousine wirkten sie in der konservativen Mittelklasse damals wie ein Pulsbeschleuniger. Bis heute gilt der Xedos 6 als Meisterwerk der Formgestaltung und als Vorbild für moderne viertürige Coupés. Kaum weniger aufsehenerregend war der innovative 2,0-Liter-V6-Benziner, der im Sommer 1992 als technische Avantgarde gefeiert wurde. Kombinierte er doch souveräne Leistungsentfaltung und hervorragende Laufruhe mit beispielhafter Effizienz.

Damit steht der Xedos 6 in einer Reihe mit dem aktuellen Mazda6, der mit charakterstarken und coupéhaften Linien, durchdachten Details und ausgewogenen Proportionen das volle Potenzial der vielfach preisgekrönten Formensprache KODO zur Wirkung bringt. Aber auch mit den ebenso kraftvollen wie effizienten SKYACTIV Antrieben setzt der Mazda6 heute neue Meilensteine in der anspruchsvollen Mittelklasse.

Individualität statt Imponiergehabe, edel statt luxuriös, damit sprach der Xedos 6 in den 1990er Jahren neue Premiumkunden an. Von Lifestyle und Exklusivität kündete bereits der als Kunstwort kreierte Modellname Xedos und das Karosseriedesign des 4,56 Meter langen Viertürers spiegelte diesen Anspruch durch die Kombination der sportiven Eleganz großer Coupés mit der Perfektion bis ins Detail durchdachter Premiumlimousinen. Dies demonstrierte der Xedos 6 etwa durch bündig eingesetzte Scheiben und innovative Türdichtungen, die Wind- und Fahrgeräusche auf das Niveau der Luxusklasse senkten. Vor allem aber waren alle Karosseriespaltmaße um bis zu einem Drittel schmaler als bei herkömmlichen Mittelklassemodellen.

Die Fachwelt war begeistert von diesem damals neuen Designkonzept, das mit einem cW-Wert von 0,29 auch außergewöhnlich aerodynamisch war und Designexperten bezeichneten den Xedos 6 im

avantgardistischen, rundlichen Biodesign als innovativen Mittelweg zwischen Limousine und Coupé - an dem lediglich ein Detail störte. Weshalb der kleine Heckspoiler beim Xedos 6 ab der ersten Modellpflege nur noch auf besonderen Kundenwunsch erhältlich war.

Unter der sportlich flachen Motorhaube des Xedos 6 verbarg sich ein kompakt bauender 2,0-Liter-V6-Benziner, der Oberklasse-Noblesse mit Motoren-Downsizing verband. Dieses 106 kW/144 PS starke Triebwerk lief nicht nur vibrationsarm wie eine Turbine. Mazda verfolgte damit bereits vor 25 Jahren das, was andere Automobilhersteller erst viele Jahre später für sich entdeckten: größere Effizienz für niedrigere Verbrauchswerte. Bei dem kleinen V6 nahmen die Zylinderbänke einen Winkel von 60 Grad ein, die Bohrung von 78 Millimetern und der Hub von 60 Millimetern wiesen den Leichtmetallmotor als Kurzhuber aus. Ein Aggregat, mit dem der dank modernster Leichtbautechniken nur 1.190 Kilogramm wiegende Xedos 6 die meisten Konkurrenten in den Normverbrauchswerten deklassieren konnte, so betrogen diese bei konstant 90 km/h nur 6,0 Liter Superbenzin.

Ergänzt wurde das Motorenprogramm im Xedos 6 später durch einen 79 kW/107 PS leistenden 1,6-Liter-Vierzylinder-Benziner, der aber nichts daran änderte, dass der coupéartige Viertürer seiner Zeit zu weit voraus fuhr. Weltweit wichtigster Markt für den Xedos 6 war Deutschland. Dort fanden fast 30 Prozent der in sieben Jahren produzierten Fahrzeuge Fans, die sich vom automobilen Mainstream differenzieren wollten. Dennoch genügte dieser Erfolg nicht, um für diese Premium-Mittelklasse einen direkten Nachfolger zu entwickeln.

Heute lässt sich die Faszination des Xedos 6 in der Sammlung von „Mazda Classic - Automobil Museum Frey“ erleben, die als erstes Museum eines japanischen Automobilherstellers in Deutschland eröffnet wurde. 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 ein besonderer Meilenstein der Xedos 6 in einer frühen Ausführung aus dem Jahr 1993, natürlich mit dem außergewöhnlichen Sechszylinder unter der flachen Haube.

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