

---

## Fünf Mazda qualifizieren sich fürs H-Kennzeichen

Bei Mazda feiern im kommenden Jahr fast ein halbes Dutzend Modelle ihren 30. Geburtstag und avancieren so zu Kandidaten für die Zulassung mit amtlichem H-Kennzeichen, das originale und gut erhaltene Klassiker als historisches Kulturgut würdigt. Fast schon aus dem Gedächtnis verschwunden sind die beiden Coupés MX-3 und MX-6, während der RX-7 als vorletzter Wankel der Marke und letztes Coupé dieser Art vielen noch in Erinnerung ist. Auch der Mazda 121 mit seinem Faltdach und dem Stummelheck sowie der kompakte 323 erscheinen vor 30 Jahren auf dem Markt.

Der Mazda 323 (BG) erzielte mit über 52.000 Zulassungen einen neuen Jahres-Bestwert für japanische Automobile in Deutschland und zugleich zählte der in nicht weniger als fünf Karosserievarianten angebotene Kompakte Anfang der 1990er-Jahre zu den meistverkauften Importautos. Ein Erfolg, zu dem ein Crossover (damals noch ein Fremdwort) entscheidend beitrug, denn der Mazda 323 F darf als weltweit erstes kompaktes fünftüriges Coupé gelten. Als avantgardistischer Trendsetter mit modischen Klappscheinwerfern gewann der bezahlbare Mazda 323 F auch jene jungen Sportfahrer mit Familie, für die der neue Hochleistungsathlet Mazda 323 GT-R zu kostspielig war. Denn dieses dreitürige Homologationsfahrzeug für Motorsportmodelle nach Gruppe N und A kostete bis zu 44.000 Mark und damit fast so viel wie zwei Mazda 323 in der Basisversion. Andererseits bot der leichtgewichtige, 185 PS (136 kW) starke GT-R mit Allradantrieb plus Mitteldifferential und Visco-Sperre spektakuläre Fahrleistungen fast auf Supersportwagen-Niveau. Dem deutschen Markt wurden 500 Einheiten zugeteilt, entsprechend gesucht ist er heute in der Oldtimerszene.

Gleich drei neue Coupés fuhr Mazda 1991 auf, darunter die letzte Generation des RX-7 (FD) mit Kreiskolben-Motor. Der 250 km/h schnelle Sportler kam mit einem Leergewicht von nur 1240 Kilogramm und 240 PS (176 kW) auf einen Leistungsgewicht von nur 5,2 Kilogramm pro PS. Mit sequentiellem Twin-Turbo erstarkte der RX-7 auf manchen Märkten noch auf 280 PS (206 kW). Er löste den im selben Jahr auslaufenden und deutlich eckigeren RX-7 Turbo der Typenreihe FC ab, den es auch in einer offenen Version gab – bis heute das einzige jemals in Großserie gebaute Cabriolet mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor.

1991 war auch das Jahr, in dem Mazda das Kürzel MX nach Deutschland brachte, und zwar gelich in dreifacher Form. Als viersitziger Gran Turismo mit optionaler elektronischer Vierradlenkung stach der Mazda MX-6 hervor. Er blieb mit seinem 165 PS (121 kW) leistenden 2,5-Liter-V6 aber rar, er fand in Deutschland nur rund 2700 Käufer. Weit weniger exklusiv, aber dennoch aufregend genug sprach das kompakte Coupé MX-3 mit erschwinglichen Preisen einen größeren Kundenkreis an. Dennoch bot auch er einen Hauch Exklusivität: Der äußerst niedrig bauende 1,8-Liter-Aluminiummotor des 2+2-Sitzers war zu jener Zeit der weltweit kleinste Großserien-V6. Er leistete 133 PS (98 kW).

Mazda ist bis heute für das Beschreiten eigener Wege bekannt. Dazu darf auch der Kleinwagen 121 (DB) zählen. Er bot das damals einzigartige „Drei-Wege-Canvas-Top“. Das Faltdach konnte elektrisch von vor nach hinten, von hinten nach vorn und sogar gleichzeitig in beide Richtungen bewegt werden – mehr Variabilität bot keiner. Nebenbei betonte es auch im geschlossenen Zustand das hohe Kuppeldach-Konzept des viertürigen Kleinwagens mit dem extrem kurzen Stufenheck. (ampnet/jri)

---

## Bilder zum Artikel



Mazda 323 (1989–1994).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda 323 F (1989–1994).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda 323 GT-R AWD (1989–1994).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7 (1991–2003).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-6 (1991–1997).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-3 (1991–1998).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda 121 (1991).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda 121 (1991).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

---