

35 JAHRE MAZDA MX-3



→ Fakten

- *Feierte seine Premiere auf dem Genfer Automobilsalon im März 1991
- *Basierte auf der bewährten Großserientechnik des Mazda 323
- *Fuhr als USP mit dem weltweit kleinsten Großserien-V6 vor
- *Mazda platzierte ihn als „avantgardistische Alternative zu konventionellen europäischen Kompaktsportlern“
- *Bis zum Produktionsende 1998 wurden in Deutschland ca. 20.000 Fahrzeuge abgesetzt



→ Favoriten

TOP 1

Keine Frage, Mazda gelang es beim 2+2-Sitzer, auf nur 4,22 Metern geballte Sportlichkeit unterzubringen: So weckt die Glaskuppel der Heckklappe Erinnerungen an den Porsche 924/944/968. Das bullige Heck lässt mehr Pferdestärken vermuten, als tatsächlich verfügbar sind. Und die flache Front sorgt für ein gutes Überholprestige. Die „brav“ anmutende Silhouette kann aber vor allem mit der attraktiven Heckpartie mit dem aufgesetzten Spoiler nicht mithalten. Das gilt leider auch für das Interieur, das nicht die Exklusivität widerspiegelt, die das gelungene **DESIGN** und vor allem der Sechszylinder unter der Haube versprechen. Mit dem Exterieur des MX-3 sah sich so mancher stolze Besitzer wohl schon eher im RX-7, musste dann aber nach dem Entern des Innenraums doch erkennen, dass es nur für den 323 reichte ...

TOP 2

Auch wenn der MX-3 pfiffig gezeichnet und konstruiert wurde, war sein Highlight dennoch sein **TRIEBWERK** mit Six-Appeal. Doch der Reihe nach: Da eine in der damaligen Zeit übliche Hutze auf der leicht keilförmigen Motorhaube nicht die freundlichen Linien des kleinen Coupés verunstalten sollte, mussten flach bauende Motoren zum Einsatz kommen. Als Basis diente der bereits aus dem Mazda 323 bekannte, 88 PS starke 1,6-Liter-16-Ventil-Vierzylinder. Das Highlight war aber der nur 1.845 cm³ große Sechszylinder im MX-3 1.9 V6, der stramme 133 PS leistete. Zu den Stärken dieses extrem kleinvolumigen Benziners zählten vor allem seine Leistungsentfaltung und Laufruhe, aber auch der für einen Sechszylinder niedrige Verbrauch überzeugte.

TOP 3

„Stagility“ – die Kombination aus „Stability“ und „Agility“ – war das Leitmotiv bei der **ENTWICKLUNG** des MX-3. Dabei wurden neben bester Sicherheit auch ausgezeichnete Handling-Eigenschaften groß geschrieben. Wie schon kurz zuvor beim Mazda MX-5 spielte gezielter Leichtbau ebenfalls eine wichtige Rolle. Mit dem Ergebnis, dass der MX-3 nur gut eine Tonne wog. Die Fahrwerksauslegung des Fronttrieblers folgte übrigens wieder dem Motto „Stagility“ ...



→ Fazit

Nachdem sich die japanischen Marken bis Anfang der 1980er-Jahre auf dem deutschen Markt etabliert hatten, brannten sie rund zehn Jahre später das große Feuerwerk ab: Mit Sportlern in unterschiedlichsten Preis-, Größen- und Leistungsklassen. Galten die Modelle aus dem Land der aufgehenden Sonne bis dahin vor allem als zuverlässig, günstig und gut ausgestattet, zeigten sie sich nun von einer ganz anderen Seite, mit der sie auch eine Image-Korrektur anstrebten: So ließ der MX-3 Mazda jugendlich (dank der organischen Formen), innovativ (dank des pfiffigen Gesamtkonzepts) und technikfokussiert (dank des Sechszylinders) wirken. Zudem sprach der 2+2-Sitzer auch neue Zielgruppen an, wie dynamische, designorientierte Berufseinsteiger nach dem Studium oder anspruchsvolle Genießer, für die es zwar ein Sechszylinder, aber kein BMW 3er Coupé sein musste. Schade, dass die Japaner schon rund ein Jahrzehnt später wieder den Rückwärtsgang einlegten und sich auf ihre zwar gute, aber emotionslose „Standard-Ware“ auf vier Rädern konzentrierten. Mazda zehrt mit seinem dynamischen Image jedoch bis heute von Modellen wie dem MX-3, MX-5 und RX-7!



(Alle Bilder: Mazda)