



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okragło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Limuzyna po japońsku

przez Zbigniew Kluczkowski | 26 października, 2024

0 komentarzy

Pierwsza Mazda 121 z połowy lat 80-tych to doskonały przykład miejskiego samochodu. Małe „pudełko”, które wyposażono w tylko to, co niezbędne dla przewożenia 4 osób i niewielkiego bagażu. Tanie i niezawodne a przy tym przestronne. Nawet Kia kupiła na nią licencję i od 1986 roku wytwarzała pod „dumną” nazwą Pride. Zgodnie z nazwą – Koreańczycy byli naprawdę dumni z tego autka. Jako Kia było produkowane do końca lat 90-tych i doczekało się nawet kilku wersji nadwozia, w tym 4 – drzwiowej limuzyny i kombi.

Mazda tuż po rozpoczęciu produkcji podjęła próbę opracowania następcy. Jak więc zastąpić tak udaną konstrukcję i, przede wszystkim, czym? W kwestii jakości nie można było nic poprawić – ta była najwyższa. Silniki były nowoczesne, więc skupiono się na linii nadwozia. Kanciastość miały zastąpić obte linie. Jednak nie zupełne obtości, ale kształt karoserii wzbudził sensację. Nowa Mazda z hatchbacka przybrała postać limuzyny. Choć urosła względem poprzednika, to nadal nie przekroczyła 4 metrów długości. Mimo tego zachowała trójbrytowe nadwozie.

Mazda 121



Źródło: Mazda, Youtube

Do napędu japońskiej limuzyny wystarczył silnik o poj. 1.3 dm³. Silnik o poj. 1.1 dm³ o mocy 53 KM nie rwał włosów z głowy (prędkość maksymalna – 140 km/h), ale mocniejszy i nieco większy 72 – konny pozwalał osiągnąć nawet 160 km/h. Największym silnikiem montowanym do 121 był 88 – konny o poj. 1.5 dm³ znany z większego modelu 323. Z tym silnikiem mała limuzynka mogła osiągać nawet 170 km/h, co przy małych (13 cali) i wąskich oponach było już prędkością znaczną, przy której mogło dojść do uszkodzenia naszej fryzury.

Dlaczego jazda Mazdą mogła przyczynić się do utraty włosów? Dlatego, że jedną z opcji był tzw. „roll-dach”, czyli zwijany dach wykonany z tworzyw sztucznych. To groziło tylko wysokim osobom, gdyż nadwozie było wysokie i pozostawiono dużą, tylną szybę, dzięki czemu struga powietrza nie demolowała wnętrza pojazdu. Co ważne, dach nie zwijało się ręcznie a do tego służył elektryczny mechanizm, co było luksusem w tej klasie pojazdów. Żaden inny producent nie instalował tego elementu w samochodzie z nadwoziem sedan.

Podobne teksty: [Wielka historia małego czterokotowca](#)

Jak przystało na 4 – drzwiową limuzynę dostęp do bagażnika zapewniała niewielka kłapa, pod którą można było schować ładunek o kubaturze 290 dm³. Była to wartość nieco większa od typowych przedstawicieli segmentu B. Co prawda 121 z racji braku dużej klapy nie była tak praktyczna jak ówczesne Polo czy Uno, ale sprawiała wrażenie pojazdu większego i bardziej prestiżowego (była od nich znacznie droższa). W dodatku w warsztacie była rzadkim gościem, w przeciwieństwie do francuskich lub włoskich „maluchów”.

Siedząc w środku nie miało się wrażenia, że to miejski pojazd. Wnętrze było kilka centymetrów szersze od Polo i Corsy. Pozycja za kierownicą jak w modelu o klasę większym. Deska rozdzielcza i fotele były miniaturą tego, co Mazda oferowała w modelach serii 323 i 626. Duże szyby znacząco poprawiały widoczność. Szarość potłaci plastiku uzupełniały kolorowe obicia tapicerki drzwi i foteli. Wszystko było wykonane solidnie oraz spasowane z iście japońską dokładnością. Do końca 1995 roku nie wprowadzano większych zmian.

Deska rozdzielcza modelu przed modernizacją



Źródło: autokult

W związku ze współpracą Mazdy i Forda jasnym było, że następca będzie spokrewniony z nową Fiastą. Pomimo względnie dobrej sprzedaży w Japonii, w Europie nie była zbyt popularna, gdyż kształt nadwozia tego typu był zarezerwowany dla pojazdów dłuższych o przynajmniej 50 cm niż reprezentanci segmentu B. Mikrolimuzyna Mazdy przeszła do historii w 1996 roku (w Europie) a jej miejsce zajął Ford Fiesta, w którym zmieniono tylko logo. Co ważne, Ford nie był wtedy nową konstrukcją, ale sięgająca 1989 roku.

Spadkobierca Mazdy 121, czyli model serii 2 dopiero jako 2. generacja zyskał trójbrytowe nadwozie (na rynek USA jako Scion). Tym razem było niższe i znacznie przekraczało długość 4 – ech metrów. Cechą wspólną z poprzednikiem były małowrażliwe silniki, wyrazista linia nadwozia oraz lekkość konstrukcji. Zabrakło materiałowego „rolldachu” a jego miejsce zajęła wydajna klimatyzacja. W tej formie mała Mazda została doskonale przyjęta przez Europę i pomimo wysokiej ceny znajduje nowe rzesze zadowolonych Klientów.

Visited 8 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: keicar , Mazda , Mazda121 , MazdaDemo , mikrolimuzyna

Nawigacja wpisu

← Narodowa elektryfikacja

Z pokolenia na pokolenie, albo amerykański

Citroen →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 23 lipca, 17:00, Czwartek

17°C

25 km/h

0,7 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 25%

PM 10: 10%

Dziś

17°C

Jutro

22°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
« cze						

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

19.07.2026 Czeski błąd I

#historiazkołemwtle

Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub

Skomentuj

1

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt · Obserwuj

23.07.2026 Powrót I #historiazkołemwtle

Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda ...

szarżowa

Powrót I | Historia z kołem w tle

szarżowa

Powrót I | Historia z kołem w tle

3:50 PM · 23 lip 2026

🔒

👍 1

💬 Odpowiedz

🔗 Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Cytryna z krainy dyktatora

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (9) BMW (25) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (79) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (7) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (15) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordypiędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (14) v8 (8) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 011

Wszystkie wpisy: 603

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress