

A Mazda na Europa (1967 – 1998)

Leverkusen, 11 de Agosto de 2010. Por ocasião do 90º Aniversário da Mazda, vamos olhar para a história da marca na Europa. Oficialmente, a Mazda começou a comercializar automóveis neste continente em 1967 mas, antes houve toda uma década de preparação para esta importante data. O estabelecimento de três infra-estruturas além-fronteiras – uma cooperação técnica com o construtor alemão NSU¹ e com Felix Wankel para o desenvolvimento do motor rotativo (1961) e duas fábricas na Coreia do Sul (1962) e África do Sul (1963) – provou que a Mazda poderia lucrar nas vendas realizadas fora do Japão.

Em 1965, a Mazda estabeleceu uma segunda cooperação técnica na Europa, desta feita com a companhia britânica Perkins Services N.V. para o desenvolvimento de motores diesel, ao mesmo tempo que se estabeleciam os primeiros contactos com potenciais importadores independentes na Europa Ocidental, com vista à distribuição e venda dos futuros modelos da Mazda. O primeiro parque logístico foi edificado no porto belga de Antuérpia, local onde se recebiam os automóveis provenientes de Hiroshima, para serem depois carregados em comboios e camiões para distribuição no continente.

Já no Japão, a Mazda terminava, também em 1965, o seu Centro de Testes de Miyoshi, local onde se passou a desenvolver e testar os novos automóveis, para um ano mais tarde inaugurar a fábrica de montagem de automóveis de passageiros de Ujina. Tudo estava, a partir de então, pronto para uma exportação em massa para a Europa.

¹ A NSU Motorenwerke AG era um construtor alemão de automóveis, motos e motocicletas



No seu primeiro ano completo de presença na Europa (1967), a Mazda comercializou um total de 2.688 veículos em três países. Em 1972 aquele volume subiu para uma média de 50.000 veículos por ano em vendas, num total de 18 países europeus. Na Suíça, por exemplo, em 1968 a Mazda vendeu 134 automóveis, para em 1971 as vendas crescerem para 4.750 unidades por ano. Na Noruega, o volume de vendas cresceu de 658 para 6.769 unidades naquele mesmo período. Em 1969, Rolf Knoch tornou-se no primeiro distribuidor independente oficial da Mazda na Áustria, comercializando 181 automóveis. Em 1971 aquele número crescia para 5.483 unidades.

Os anos '70 – A Mazda Alemanha como Negócio de Sucesso

Em 1972 e sem qualquer alarde, a Mazda enviou Masayuki Kiriara para Düsseldorf (Alemanha), para que ali estabelecesse a primeira Companhia Nacional de Vendas da marca no continente. Anos antes, em 1963, ele havia visitado a NSU e toda a dinâmica de um país que, tal como o Japão, estava em plena fase de reconstrução, e como tal deve ter-lhe parecido familiar. Menos de um ano após a sua chegada, a sua ainda jovem empresa mudou-se de um pequeno escritório em Düsseldorf para um edifício familiar de dois andares em Hilden (apenas a 15 km a sul daquela cidade).

A Mazda usou a restante década para desenvolver a sua rede de concessionários na Alemanha. Para o efeito, a Mazda Alemanha pôde continuar a confiar na apertada logística do porto de Antuérpia, que já geria a distribuição dos automóveis da marca na Europa Ocidental desde 1967.



Mazda Motor de Portugal, Lda

Rua Rosa Araújo nº 2 6º | 1250-195 Lisboa
Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71
sferro@mazdaeur.com | www.mazda-press.pt |
www.mazda-press.com | www.mazda.pt

Chegou depois a altura de recrutar investidores para a marca Mazda, capazes de dinamizarem as vendas de automóveis como o Mazda 323, o 626 e o desportivo RX-3 com motor rotativo, que se tornaram casos de sucesso. Mas seria apenas em 1979 – o ano de lançamento do Mazda RX-7, modelo dotado de uma nova assinatura da marca na frente – que a Mazda conseguia, efectivamente, estabelecer-se naquele que era (e ainda é no presente) o mercado mais competitivo da Europa, o da Alemanha.

“Sob a minha direcção, a Mazda desenvolveu a reputação de ser um construtor automóvel fiável e acessível,” afirmou Kiriara, olhando para o passado. “Estou muito orgulhoso pelo facto de ter sido o responsável por esse positivo arranque de vendas na Europa.”

Os anos ‘80 – Expansão, o Conversor Catalítico e o Serviço 24 Horas

Em pouco mais de sete anos, os empregados da Mazda tornaram próspera uma companhia nascida do nada na Alemanha e as vendas espelhavam-se em todos os cilindros produzidos. O compacto desportivo Mazda 323 e o familiar Mazda 626 eram muito populares naquele país devido ao seu extenso equipamento de série e ao seu preço competitivo, uma combinação perfeita em termos de valorização.

Em 1980, a sede da companhia integrava 100 empregados e teve de se mudar para maiores instalações em Leverkusen-Hitdorf, localidade situada nas margens do Reno, entre Düsseldorf e Colónia. Em 1981, a Mazda estabelecia um escritório de representação em Bruxelas, que coordenava o trabalho dos importadores e distribuidores do espaço europeu. Um ano mais tarde, a Mazda Alemanha contratava a jovem Ellen Altmann, que actualmente exerce o cargo de Directora de Recursos Humanos e que se irá reformar no final do presente ano.



Mazda Motor de Portugal, Lda

Rua Rosa Araújo nº 2 6º | 1250-195 Lisboa
Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71
sferro@mazdaeur.com | www.mazda-press.pt |
www.mazda-press.com | www.mazda.pt

“Na altura éramos cerca de 160 empregados no conjunto,” recorda, “com uma média de 30 anos de idade. Os nossos executivos eram todos japoneses. Todos estudavam alemão no Goethe Institute, para que todos falássemos alemão no trabalho. Recordo que alguns dos nossos colegas trabalhavam até às 11 horas da noite, o que acontecia devido à diferença horária para como Japão, onde na altura eram 6 da manhã. Não havia internet e os primeiros computadores pessoais só surgiram no final dos anos ’80. Eram longas horas de trabalho, mas celebrávamos em conjunto e com muito fervor todo e qualquer recorde de vendas.”

Nos restantes anos da década de ’80, a Mazda recorreu a uma política de preços acessíveis, à adopção de tecnologias inovadoras – foi uma das primeiras marcas a dotar os seus modelos com conversores catalíticos (1984) – e utilizou a bem sucedida Companhia Nacional de Vendas da Alemanha como base para a sua expansão. Em 1988 mudou a denominação do seu escritório de representação em Bruxelas para Mazda Motor Europe S.A./N.V e passou a assumir a gestão das instalações do porto de Antuérpia. Nesse mesmo ano, construiu um enorme parque de peças em Hitdorf e deu início ao seu Serviço 24 Horas. Estes eram os passos lógicos a dar, dado que as vendas da Mazda encontravam-se em rápido crescimento, não só na Alemanha, como por toda a Europa, das 118.000 unidades em 1981, para 275.000 em 1990.

Os anos ’90 – Lançamento do Ícone MX-5 e Fundação da Mazda Motor Europe

No início daquela que foi a terceira década completa na Europa, a Mazda sentiu as suas primeiras dificuldades. Apesar do histórico lançamento do modelo MX-5 em 1990 e a elevada procura que se seguiu, as vendas da marca caíram dada a falta de novos modelos de volume na gama.



Mazda Motor de Portugal, Lda

Rua Rosa Araújo nº 2 6º | 1250-195 Lisboa
Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71
sferro@mazdaeur.com | www.mazda-press.pt |
www.mazda-press.com | www.mazda.pt

Apesar disso, a Mazda manteve a sua ofensiva europeia, construindo um novo Centro de Pesquisa & Desenvolvimento em Oberursel, (Alemanha, em 1990), e venceu a mítica prova de resistência '24 Horas de Le Mans' (1991) com um modelo equipado com um motor rotativo. Em 1992, a Mazda Alemanha voltou a mudar a sua sede para as instalações onde se encontra actualmente, em Leverkusen-Hitdorf. Na altura empregava cerca de 450 pessoas, um terço das quais trabalhava no armazém e no centro de peças, nas imediações do edifício principal.



“Ainda me recordo da celebração que realizámos aquando do lançamento da primeira pedra para o nosso futuro edifício.” relembra Ellen Altmann, *“Norio Fujimoto, o nosso terceiro Director Geral, discursou em alemão, língua que dominava muito bem.”*

Quando em 1995 estabeleceu em Portugal a segunda Companhia Nacional de Vendas, a Mazda embarcou numa estratégia de aquisição das operações de distribuição dos mercados-chave da Europa. A maioria delas funcionava como operações isoladas, detendo o seu próprio depósito de peças e parques de veículos e aplicando filosofias de negócio próprias. Mas tal iria mudar. Em 1988 o centro de peças europeu da Mazda viu-se consolidado na estrutura da Mazda Motor Europe S.A./N.V, enquanto o seu escritório de representação, até então a operar em Bruxelas e gerindo o trabalho dos distribuidores independentes da Mazda desde 1988, foi transferido para Leverkusen-Hitdorf.



Mazda Motor de Portugal, Lda

Rua Rosa Araújo nº 2 6º | 1250-195 Lisboa
Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71
sferro@mazdaeur.com | www.mazda-press.pt |
www.mazda-press.com | www.mazda.pt

Tal cimentou o caminho para a fundação da Mazda Motor Europe GmbH, entidade que começou a operar no final desse ano com oito empregados, que trabalhavam no mesmo edifício que Ellen Altmann e os seus colegas alemães. O primeiro Presidente e CEO da nova organização foi o norueguês Jan A. Brentebraten, com o qual a língua inglesa começou a substituir o instituído alemão dentro da sede da companhia. Também nesse mesmo ano de 1988, fundava-se a Mazda Motor Logistics Europe N.V em Willebroek (Bélgica), não longe do porto da Mazda em Antuérpia. Com esta organização no terreno, a Mazda deu início a um período de crescimento sem precedentes na Europa, no dealbar do novo milénio.

Continua...

Saiba mais sobre o crescimento da Mazda na Europa a partir de 1999 até ao presente no nosso próximo press release.

###

Sabia que...?

A Mazda lançou em 1967
o **Mazda Cosmo Sport 110S**, o seu
primeiro automóvel com motor rotativo.
[Saiba mais sobre a história da Mazda aqui ►](#)



Mazda Motor de Portugal, Lda

Rua Rosa Araújo nº 2 6º | 1250-195 Lisboa
Tel: +351 21 351 27 70 | Fax: +351 21 351 27 71
sferro@mazdaeur.com | www.mazda-press.pt |
www.mazda-press.com | www.mazda.pt