PRESSE-INFORMATION

Mazda Classic – Automobil Museum Frey
Die komplette Markengeschichte unter einem Dach

- Projekt von Mazda Händler Auto Frey und Mazda Motors Deutschland GmbH
- Größtes europäisches Mazda Museum mit Eventbereich für Veranstaltungen wird im Oktober 2016 in Augsburg eröffnet
- Rund 70 Meilensteine der Mazda Modellgeschichte erzählen von der Innovationskraft des schon 1920 gegründeten Unternehmens

Leverkusen, 17. Mai 2016: Als einer der ältesten asiatischen Automobilhersteller lässt Mazda seine einzigartige Geschichte ab Oktober 2016 auch in Deutschland lebendig werden. Der Augsburger Mazda Händler Auto Frey eröffnet mit Unterstützung der Mazda Motors Deutschland GmbH unter dem Namen „Mazda Classic – Automobil Museum Frey" ein Automobilmuseum mit angeschlossenem Eventbereich in der Augsburger Innenstadt. Im attraktiven Ambiente eines historischen Straßenbahndepots wird die von technischen Innovationen geprägte Geschichte des unkonventionellen Automobilherstellers aus Hiroshima zum ersten Mal außerhalb Japans, wo Mazda am Unternehmenssitz in Hiroshima ein eigenes Museum betreibt, nun auch für die europäische Öffentlichkeit erlebbar.

Mazda Classic – Mazda Geschichte hautnah erleben

Das Projekt „Mazda Classic – Automobil-Museum Frey" führt die Besucher auf einer Fläche von mehr als 1.500 m^2 auf eine spannende Zeitreise durch die Vergangenheit des schon 1931 als Autobauer an den Start gegangenen Unternehmens. Aber auch die Gegenwart und Ausblicke in die Zukunft dürfen nicht fehlen. Möglich machen dies 60 bis 70 außergewöhnliche Mazda Serienmodelle aus allen Epochen sowie sensationelle Rekordfahrzeuge und spektakuläre Konzeptfahrzeuge oder Einzelstücke aus der über 120 Mazda Fahrzeuge zählenden Sammlung von Auto Frey. Einen Schwerpunkt bilden nahezu alle jemals produzierten Mazda Modelle mit Kreiskolben-Motor – angefangen beim legendären Mazda Cosmo Sport über verschiedenste Mazda RX-Modelle bis hin zum einmaligen Mazda Rotary Pick Up Abschleppwagen oder dem Mazda Parkway Bus.

Ebenso lebendig wird die Historie von Mazda durch technische Modelle und Exponate, die vom Pioniergeist und der unkonventionellen Denkweise der Mazda Ingenieure erzählen – schon Jahrzehnte vor den aktuellen SKYACTIV Modellen im KODO Design. Andere Artefakte wie Designpreise berichten von Mazdas früher Leidenschaft für schöne Formen, die anderen Herstellern als Vorbild dienten, darunter das fünftürige Coupé Mazda 323 F. Großformatige Displays sowie Filme und Fotos erzäh-

len dazu in deutscher und englischer Sprache überraschende und unterhaltsame Geschichten über Mazda.

Für Abwechslung sorgt außerdem ein regelmäßiger Wechsel der ausgestellten Fahrzeuge, denn die automobilen Highlights in der Reserve warten immer auf ihren nächsten Auftritt. Ein fast 700 m^2 großer Eventbereich schließt sich direkt an das Museum an und soll das Projekt über den reinen Museumsbetrieb hinaus langfristig erfolgreich gestalten. Darüber hinaus wird ein rund 270 m^2 großer neuer Anbau in passendem historischen Stil errichtet, in dem unter anderem ein Restaurant sowie ein Mazda Classic-Shop eingerichtet werden. Beabsichtigt ist außerdem, dass Mazda Classic zu einem Forum für Clubtreffen mit historischen Mazda Modellen und markenübergreifenden Oldtimer-Veranstaltungen wird. So gibt es bei Mazda Classic immer etwas Neues zu entdecken.

Von der Korkveredelung zur SKYACTIV Technologie

Dazu gehören für die meisten Besucher zunächst einmal die Ursprünge der japanischen Marke, die bis ins Jahr 1920 zurückreichen. Damals wurde in Hiroshima die Toyo Cork Kogyo Co. Ltd gegründet, um Korkersatz aus einheimischen Pflanzen zu produzieren. Nur ein Jahr später ernannte das Unternehmen den Industriellen Jujiro Matsuda zum Präsidenten, der die Produktion auf Maschinenbau umstellte und 1931 mit dem Mazda-GO die Serienfertigung des ersten Motorfahrzeugs startete. Mazda steht dabei für Ahura Mazda, den altpersischen Gott des Lichts. Als Urvater einer langen Linie von Lastendreirädern, die den wirtschaftlichen Aufschwung Japans beschleunigten und deshalb in der Ausstellung von Mazda Classic nicht fehlen dürfen, legte der Mazda-GO zugleich die Basis für den Beginn der Pkw-Produktion bei Mazda.

Schon 1940 wurden die ersten Prototypen einer viersitzigen Limousine präsentiert, doch der Krieg verhinderte den Serienstart. Am 6. August 1945 wurde Hiroshima durch einen Atombombenabwurf verwüstet, aber Mazda gelang bereits im Dezember des Jahres mit dem Neuanlauf der Nutzfahrzeugproduktion der Wiederaufstieg aus der Asche. Erstes Großserienmodell wurde das 1960 vorgestellte City-Coupé Mazda R360. Ein drei Meter kurzer, aber viersitziger Winzling, der die Museumsbesucher heute ebenso überraschen wird, wie er seine Käufer damals begeisterte. Tatsächlich trug der zeitweise preiswerteste Personenwagen Japans maßgeblich dazu bei, dass Mazda Anfang der 1960er Jahre mehr Fahrzeuge verkaufte als jede andere japanische Marke. Vor allem aber stehen das schicke Coupé und der schon 1962 folgende Carol P360 am Anfang einer Kleinwagen-Erfolgsgeschichte, die heute vom dynamischen Mazda2 fortgeschrieben wird. Heute wie damals mit konsequenter Gewichtsreduzierung und vorbildlich verbrauchs- und emissionsarmen Motoren.

Zum ernsthaften Wettbewerber auf dem Weltmarkt entwickelte sich Mazda mit dem Familia, der ab 1962 in der Kompaktklasse kaum eine Nische unbesetzt ließ. Ob als elegant gezeichnete Limousine, Kombi, Coupé oder Pick-up, der Mazda Familia wurde auf allen fünf Kontinenten verkauft. Ab 1977

gab es den Familia in Deutschland als modernen drei- und fünftürigen Mazda 323, der im 15.000-Kilometer-Härtetest von Hiroshima direkt zur Premiere auf der Frankfurter IAA anreiste. Eine Erfolgsbaureihe, die heute durch den Mazda3 fortgeführt wird. In der Kollektion von Mazda Classic findet sich sogar der lange Zeit schnellste Familia, das sensationelle Mazda R100 Coupé mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor.

Mazda schloss 1961 einen Lizenzvertrag mit NSU über den von Felix Wankel konstruierten Kreiskolben-Motor und entwickelte diesen in einer eigens gegründeten „Rotary Engine Research Division" zur Serienreife. Zunächst für den 1967 vorgestellten Supersportwagen Mazda Cosmo Sport 110 S als weltweit erstem Serienauto mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor. Ein Jahr später debütierte das für seine turbinenartige Laufkultur gerühmte Triebwerk dann im Mazda R100 Coupé, der in fast 100.000 Einheiten gebaut wurde. Beide Meilensteine der Automobilgeschichte zählen zu den Highlights im Mazda Museum.

In Deutschland startete der Verkauf von Mazda Automobilen im Jahr 1973, nachdem 1972 Mazda Motors Deutschland offiziell gegründet wurde. Die Speerspitzen bei der Eroberung des deutschen Marktes, die Mittelklasse-Limousine Mazda 616 und der kurz danach eingeführte Kleinwagen Mazda 1000/1300, setzen von Beginn an erfolgreich auf südeuropäisch inspiriertes Design. Zum ganz großen Erfolg wurde der 1978 lancierte Mazda 626. In seiner dritten Generation gelang ihm 1988/89 in Deutschland, was hierzulande zuvor noch nie ein japanisches Auto geschafft hatte: Der Mazda 626 war das meistverkaufte Importauto überhaupt. Im Jahr 2002 wurde dann der neue Mazda6 zum ersten Modell der Markenbotschaft „Zoom-Zoom".

Auch der frühe Ausnahmeathlet Mazda Cosmo Sport fand Nachfolger, die vom selben Innovationsgeist getragen wurden und bis heute als Ikonen der Sportwagengeschichte gefeiert werden. Dazu zählen der von 1978 bis 2002 in drei Generationen und in über 810.000 Einheiten verkaufte Mazda RX-7 mit Kreiskolben-Motor ebenso wie der 2003 vorgestellte Mazda RX-8. Dieser einzigartige viertürige Sportwagen mit RENESIS Kreiskolben-Triebwerk ging auch als RX-8 Hydrogen RE mit Wasserstoffantrieb in Serie und demonstriert so die Schlüsselrolle des Kreiskolben-Motors bei der Entwicklung alternativer Antriebe bei Mazda. Wie die kreiskolbenförmige Zukunft von Mazda aussehen könnte, deutet das aktuelle Konzeptfahrzeug Mazda RX-Vision an.

Schließlich wurde Mazda schon immer vom Innovationsgeist getragen, davon kündete auch das ab 1967 verwendete selbstbewusste Credo, der kreativste Automobilhersteller der Welt zu sein. Deshalb wagten die Japaner 1989 auch die Neubelebung des Roadsters-Segments durch den Mazda MX-5. Damit nicht genug, der bis heute in vier Generationen gebaute Sportwagen ist von Anfang an Sinnbild für puren Fahrspaß. Eine Fahrfreude, die den Mazda MX-5 zum Weltauto im besten Sinne

machte, denn seit dem Jahr 2000 wird er im Guinness Buch der Rekorde als meistverkaufter zweisitziger Sportwagen aller Zeiten geführt.

Andere visionäre Mazda Modelle waren nicht ganz so langlebig oder fuhren ihrer Zeit einfach zu weit voraus. In der Augsburger Ausstellung zählen sie dafür zu den Stars: Etwa der Flügeltüren-Sportwagen AZ-1 von 1992 im japanischen Kei-Car-Kleinstformat mit 657 cm^2-Downsizing-Dreizylinder. Oder das ab 1991 auch in Deutschland angebotene Sportcoupé Mazda MX-3 mit 1,8-Liter-Aluminium-V6, dem damals weltweit kleinsten Großserien-Sechszylinder. Dann die Xedos 6 und Xedos 9 als Stilikonen unter den Premiumlimousinen der 1990er Jahre. Der Xedos 9 wurde überdies wahlweise von einer ingenieurstechnischen Meisterleistung angetrieben, einem hocheffizienten 2,3-Liter-V6-Miller-Cycle-Motor.

Eine andere Konstante der Mazda Geschichte, das Bekenntnis zu höchster Qualität und Kundenzufriedenheit, führte zudem schon früh zur Entwicklung von Allrad- und Crossover-Modellen. Darunter sind Offroader wie der Mazda Pathfinder von 1972 oder der ab 2000 gebaute SUV Mazda Tribute, vor allem aber die aktuellen familienfreundlichen Crossover-Modelle. Als erstes Serienmodell in der neuen, ausdrucksstarken Mazda Designsprache „KODO – Soul of Motion“ und mit zukunftsweisender SKYACTIV Technologie debütierte 2012 der Mazda CX-5. Für alle, die den Crossover-Fahrspaß in etwas kompakterem Format erleben möchten, gibt es seit 2015 den Mazda CX-3. Dass KODO und SKYACTIV für Weltrekorde gut sind, demonstriert ein im Museum gezeigter Mazda6 SKYACTIV-D 175. Dieser Diesel stellte 2014 nach einer 24-Stunden-Marathonfahrt insgesamt 20 FIA-Weltrekorde auf. Am Ende eines Rundgangs durch Mazda Classic bleibt nur die Frage, welche Vision Mazda als nächste Wirklichkeit werden lässt. Denn Innovationen sind die Konstante in der Geschichte der Marke.

Auskunft erteilt:
Jochen Münzinger, Direktor Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
+49.(0)2173.943.220 I jmuenzinger@mazda.de