

Vom Mazda Luce zum Mazda6

50 JAHRE MAZDA MITTELKLASSE

- **Vor 50 Jahren wurde der Mazda Luce zum japanischen Maßstab der Mittelklasse**
- **Formale Vorbilder und technische Trendsetter vom Mazda Luce bis zum Mazda6**
- **Von Downsizing-Vierzylindern zu sauberen SKYACTIV Motoren**

Leverkusen, 25. September 2013: So schön kann Mittelklasse sein: Heute ist es der Mazda6, der mit energiegeladenen und expressiven Formen der Mazda Designsprache „KODO - Soul of Motion“ bei Autokäufern für Adrenalinschübe sorgt und Designrends in der Mittelklasse setzt. Vor einem halben Jahrhundert war es der fast atemberaubend schöne **Mazda Luce**, der als erste asiatische Mittelklasse-Limousine Designgeschichte schrieb. Im Spätsommer 1963 präsentierte sich die Limousine Luce auf der Tokyo Motor Show mit lichten und leichten Linien als elegante Alternative zu etablierten Europäern der anspruchsvollen Mittelklasse. Zuerst als extravagantes Concept aus einer Kooperation mit dem italienischen Stardesigner Bertone, wenig später aber auch als erfolgreiches Serienmodell, mit dem Mazda den Start in Europa wagte.

Der Luce - italienisch für Licht - zeigte sich avantgardistisch bis ins Detail. So führte der Mazda nicht nur hell strahlende Doppelscheinwerfer in die Mittelklasse ein, sondern auch außergewöhnliche Metallic-Lackierungen. Die golden oder silbern schimmernden Metallisé-Farben schienen im Auge der Betrachter ständig in Bewegung und machten bald ebenso Mode wie der Luce Station Wagon als erster Lifestyle-Kombi seiner Klasse. Unter der langen Haube mit muskulöser Hutze verbarg der Luce innovative und leichtgewichtige 1,5- und 1,8-Liter-Vierzylinder, die durch eine noch neuartige oben liegende Nockenwelle Schlagzeilen machten. Mit bis zu 77 kW/105 PS entwickelten die kompakt bauenden Benziner mehr Leistung als weit größere Wettbewerber - dies jedoch bei geradezu sensationell niedrigem DIN-Norm-Verbrauch von lediglich 5,5 Liter auf 100 Kilometer. Damit verfolgte Mazda bereits in den 1960er Jahre erfolgreich das, was andere Automobilhersteller erst Jahrzehnte später für sich entdeckten: Größere Effizienz durch kleinere Motoren mit niedrigen Verbrauchswerten.

Aufbruchstimmung vermittelte im März 1973 der **Mazda 616**. Mit dem schwungvoll gezeichneten Viertürer und einem sportlichen Coupé feierte Mazda seinen Start auf dem deutschen Markt. Beide Modelle punkteten in Vergleichstests durch eine reichhaltige Serienausstattung

und sparsame 1,6-Liter-Benziner, während auf anderen Märkten sogar leistungsstarke Rotary-Kreiskolben-Motoren angeboten wurden.

Zur treibenden Kraft im Mazda Modellprogramm des Jahres 1978 wurde dagegen der erste **Mazda 626**. Als viertürige Familienlimousine und als elegantes Coupé kämpfte er um die Krone des Klassenprimus, wozu die wieder europäisch inspirierten Designlinien beitrugen. Beim Coupé begeisterten sich Presse und Publikum für den fast schon schwebend leichten Dachpavillon im Hardtopdesign. „Der Deutsche aus Japan“, wie der Mazda 626 in den Medien genannt wurde, bewies außerdem, dass billig manchmal besser sein kann. So startete die Preisliste für den fast komplett ausgestatteten, aufstrebenden japanischen Kometen am Mittelklassefirmament bei vergleichsweise günstigen 12.690 Mark. Beste Basis für eine Bestsellerkarriere, durch die Mazda in Deutschland seine Verkaufszahlen fast verdoppelte.

Zur Mittelklasse für Millionen wurde dann der 1983 vorgestellte Mazda 626, der eine Vorreiterrolle bei der Einführung des Vorderradantriebs in der Mittelklasse übernahm. Innovativ war auch die außergewöhnlich breite Karosseriepalette aus schicker fünftüriger Schräghecklimousine, klassischer viertüriger Limousine und sportiven zweitürigen Coupés und Cabriolets. Unter der Motorhaube arbeitete eine neu entwickelte und erstmals quer eingebaute Vierzylinder-Generation. Ab 1984 sogar als drehmomentstarker und sparsamer 2,0-Liter-Diesel, der sich mit 4,7 Liter auf 100 Kilometer bei konstant 90 km/h begnügte. Fast schon sensationell war der ab 1986 lieferbare 2,0-Liter-Benziner mit vier Ventilen pro Zylinder. Der 16-Ventiler beflügelte zwei Jahre später auch den **Mazda 626 4WD** mit Allradantrieb und den **626 4WS**, der mit Allradlenkung fast allen Konkurrenten um Jahrzehnte voraus fuhr. Ein fast beispielloses Neuheitenfeuerwerk, das den Mazda 626 als ersten Japaner in der Fachpresse gleich mehrere Vergleichstests gegen deutsche Rivalen gewinnen ließ. Auch weltweit wurde der Mazda 626 mit dem Baucode GC ein Bestseller und Produktionsmillionär.

Insgesamt wurden vom Mazda 626 in fünf Generationen bis zum Jahr 2002 sogar über 4,3 Millionen Einheiten verkauft, in Deutschland war der Mazda 626 über viele Jahre das meistverkaufte japanische Automobil. Eine Erfolgsstory, die ab 2002 vom **Mazda6** fortgeschrieben werden sollte. Mit den neuen Limousinen und Kombis für Familien und Business setzte Mazda auf sportliche Eleganz und Fahrfreude – ganz der neuen Markenphilosophie des Zoom-Zoom folgend. Schon im August 2010 überschritten die Verkaufszahlen des Mazda6 die 2-Millionen-Marke. Bis heute ist der Mazda6 auf Sieg abonniert, so gewann er bereits über 160 Vergleichstests und Auszeichnungen. Als erstes Fahrzeug überhaupt bestand er den 100.000-Kilometer-Dauertest von AUTO BILD ohne Fehler. Seine Spitzen-Platzierungen im AUTO BILD Qualitäts-

report und TÜV-Report sind eine große Motivation für Mazda, den Qualitätserfolg und technischen Vorsprung des Mazda6 in Deutschland fortzusetzen.

Alles neu in der Mittelklasse macht in diesem Jahr die dritte Generation des Mazda6. Den Mazda Designern und Kalkulatoren gelang bislang fast Unmöglich geglaubtes: Sie blieben mit der Serienversion des Mazda6 ganz nah an den Linien des aufregenden Konzeptfahrzeugs Takeri, das die neuen Businessliner und Familienfahrzeuge ankündigte. Die 4,87 Meter lange coupéhafte Limousine und der speziell für Europa entwickelte 4,80 Meter messende Kombi sind aber auch Technik-Trendsetter für mehr Spaß am Fahren und Sparen. So verbirgt das schöne Leichtbaukleid des Mazda6 ein ganzes Bündel noch nie dagewesener Spritspartechniken. Etwa den intelligenten Energiekreis i-ELOOP, der beim Bremsen oder Verzögern frei werdende Energie als elektrische Energie in einem Kondensator speichert und diese zum Betrieb der elektrischen Verbraucher wie Lüftungs- oder Audiosystem nutzt. Und natürlich die SKYACTIV Technologien, die Bestwerte bei Verbrauch und Emissionen erzielen. Vor allem mit dem revolutionären SKYACTIV-D Dieselmotor, der mit einem Verdichtungsverhältnis von 14,0:1 das am niedrigsten verdichtete Diesel-Pkw-Aggregat der Welt ist. Und mit dem SKYACTIV-G-Benzinmotor, der mit einem für Benziner im Großserienbau einzigartig hohen Verdichtungsverhältnis von 14,0:1 arbeitet.

So ist der aktuelle Mazda6 - genau wie 50 Jahre zuvor der Mazda Luce - Vorreiter einer schönen neuen Welt in der automobilen Mittelklasse und eine Herausforderung für alle Wettbewerber.

Auskunft erteilt:
Karin Lindel
Supervisor
Produkt- und Unternehmenskommunikation
Tel.: 02173.943.303
E-mail: klindel@mazda.de