

40 Jahre Mazda in Deutschland

MIT DEM MUT ZUM ANDEREN WEG

- **Verkaufsstart mit Mazda 616, Mazda 818 und Mazda RX-3**
- **Mazda 323 Bestseller auf Deutschlands Straßen**
- **Import-Modell Nummer 1: Mazda 626**

616, 818 und RX-3, mit diesen drei Modellreihen trat Mazda vor vier Jahrzehnten in Deutschland an, die Initialzündung für eine eindrucksvolle Erfolgsgeschichte auf dem anspruchsvollsten Automobilmarkt der Welt. Ingenieurgetriebener technischer Pioniergeist, Innovationen, Qualität, Nachhaltigkeit und Kundenzufriedenheit standen auf der Agenda des Unternehmens von Beginn an ganz oben und beflügelten Japans viertgrößten Automobilhersteller schnell zu einem außergewöhnlichen Höhenflug. So wies der damalige Mazda 616 als Urahn des aktuellen Mazda6 den Weg in die Mittelklasse, der 818 zeigte das Potential eines komplett ausgestatteten Kompaktklasse-Modells und das exklusive RX-3 Coupé demonstrierte die überraschend große Langlebigkeit und Leistungsfähigkeit des Rotary-Triebwerks.

Tatsächlich war es auch der Wankelmotor, der Mazda vor einem halben Jahrhundert erstmals nach Deutschland führte. Damals erwarben die Japaner von der NSU Wankel GmbH und dem Erfinder Felix Wankel die Lizenz zur Entwicklung und Produktion eines Kreiskolbentriebwerks – der Startschuss für die Rotary-Sportwagen, von denen bis heute über eine Million Einheiten produziert wurden. Den deutschen Lizenzgeber überholte Mazda bereits am 30. Mai 1967 eindrucksvoll: An jenem Tag wurde das weltweit erste Serienauto mit Zweischeiben-Wankelmotor, der futuristische Supersportwagen Cosmo Sport 110 S, vorgestellt. Auch die weltweite Markenbekanntheit verdankt Mazda einem Rotarier. 1968 startete der kompakte Mazda R100 seine internationale Karriere, die ihn ein Jahr später auf den ersten Mazda Stand bei der Frankfurter IAA führte. Für die Gründung von Mazda Deutschland war die Zeit aber erst 1972 gekommen, nun sorgte das elegante RX-3 Coupé mit der avantgardistischen Antriebstechnik für Schlagzeilen. Heute demonstriert der Mazda RX-8 Hydrogen RE mit dem weltweit ersten Leasingprogramm für ein Wasserstoff-Wankel-Hybridfahrzeug mögliche Zukunftsperspektiven der alternativen Antriebsart.

Zurück in die Zeit vor 40 Jahren. In Deutschland waren die Jahre des Wirtschaftswunders Vergangenheit, der Automobilmarkt weiter in der Hand der einheimischen Hersteller. Von den asiatischen Automobilkonzernen hatten bis dahin nur drei Marken den Schritt nach Deutschland gewagt und vom Mazda Mutterkonzern „Toyo Kogyo“ hatte trotz des frühen Wankel-Engagements bis dahin kaum ein Deutscher gehört. Dabei war das Unternehmen bereits über ein halbes Jahrhundert alt und seit 1960 ein bedeutender Pkw-Hersteller. Auch die 1972 in Sapporo ausgetragenen olympischen Winterspiele hatten nur wenigen Deutsche größere Kenntnisse über Japan vermittelt – geschweige denn von Automobilen aus Nippon. Das sollte sich nach dem Willen von Mazda nun rasch ändern: Die Japaner im Hauptquartier in Hiroshima erteilten Masayuki Kirihara die Vorstandsorder, eine deutsche Vertriebsorganisation aufzubauen. Am 23. November 1972 erfolgte der Eintrag ins Handelsregister Düsseldorf und bereits im März 1973 feierten die Mazda Händler der ersten Stunde mit einer Sonderschau die Markteinführung der Baureihen 616, 818 und RX-3. Drei Modelle in wichtigen Marktsegmenten. Verstärkung vermitteln sollten die Kleinwagentypen 1000/1300 und die Oberklassereihe RX-4 mit Wankelmotor, die auf der Frankfurter IAA im September 1973 debütierten. Vor allem die neuen Rotary-Modelle – Limousine, Kombi und zwei Coupés – waren auf dem weltweit wichtigsten Autosalon wahre Publikumsmagnete, kündeten sie doch von der Innovationsfreudigkeit und technischen Kompetenz der Marke Mazda.

Auch unter kostenbewussten Autofahrern genoss die Marke aus Hiroshima überraschend schnell einen guten Ruf. Während andere Hersteller die Klappe vor dem Handschuhfach noch als Sonderausstattung anboten, sorgte Mazda von Beginn an mit komplett ausgestatteten Autos zu günstigen Preisen für Aufsehen. Genau zur richtigen Zeit feierten die kleinen Stufenhecklimousinen 1000/1300 ihr Debüt: Die erste sogenannte Ölkrise im Winter 1973/74 und die folgende Zeit hoher Öl- und Benzinpreise sorgte für einen Boom bei Kleinwagen. Das ideale Umfeld für das anfänglich nur 180 Partner umfassende Händlernetz, um mit den kompakten Mazda Modellen Achtungserfolge in der deutschen Zulassungsstatistik zu erzielen.

Dann kamen die Modelle RX-7 und 323 und mit ihnen der endgültige Durchbruch in Deutschland. Während der aufregende Klappscheinwerfer-Keil RX-7 mit leistungsstarkem Rotary-Triebwerk zum erschwinglichen Porsche-924-Jäger avancierte und sogar einen 160.000-Kilometer-Dauertest problemlos absolvierte, trat der 323 zwar mit konventionellem Hubkolbenmotor und Hinterradantrieb an, dafür war er der erste japanische Kompakte mit Heckklap-

pe in der Golf-Klasse. Seine Markteinführung feierte der 323 in Form eines Triumphzugs: Eine Karawane der Kompakten fuhr die 15.000 Kilometer lange Strecke von Hiroshima zur IAA nach Frankfurt. Tatsächlich sollte der 323 eine Glücksnummer für Mazda werden: Anfang der 1980er Jahre erreichten die Mazda Verkaufszahlen in Deutschland fast die 50.000er-Marke, zu beziehen über etwa 900 Händler. Der 323 wurde meistverkauftes japanisches Auto und hatte bis zu drei Monaten Lieferzeiten.

Das Unternehmen zog derweil von Hilden bei Düsseldorf in größere Räumlichkeiten im Leverkusener Stadtteil Hitdorf und nutzte die erfolgreiche nationale Vertriebsgesellschaft in Deutschland als Basis für die weitere Expansion in Europa. Hierzulande nahm Mazda mit der mittelgroßen Baureihe 626 weiter Fahrt auf. Der in bis zu vier Karosserievarianten lieferbare 626 wurde zunächst meistverkauftes Auto aus Fernost und schließlich sogar die Nummer eins unter allen Importmodellen. 1983 konnte Mazda erstmals den achten Rang in der deutschen Zulassungsstatistik belegen, zum Ende der 1980er standen 3,2 Prozent Marktanteil und rund 90.000 Zulassungen auf der Erfolgsliste. Maßnahmen wie die frühzeitige Einführung des geregelten Drei-Wege-Katalysators (1984), eine sechsjährige Durchrostungsgarantie, hervorragende Testergebnisse in der ADAC-Pannenstatistik und in TÜV-Autoreports, ein neues europäisches Design- und Entwicklungszentrum in Oberursel (Grundsteinlegung 1988) und technische Innovationen wie die Einführung von Allradantrieb und 4WS-Vierradlenkung (1988), vor allem aber der MX-5 als Reinkarnation des erschwinglichen Roadsters (1989) festigten Mazdas Stellung auf der Pole Position unter den japanischen Anbietern auf dem deutschen Automobilmarkt.

Dieser schwang sich 1990/91 zu einem Allzeithoch auf, denn im Zuge der Wiedervereinigung war Deutschland um 18 Millionen Einwohner gewachsen. Der Aufbau eines Händlernetzes in den neuen Bundesländern wurde dementsprechend bei Mazda zur wichtigsten Aufgabe. Vor allem aber waren es einmal mehr die Modelle und technischen Innovationen, mit denen die Japaner nach vorne fuhren. Mit der zweiten Generation des 121 führte Mazda 1991 eine für die nächsten Jahre prägende Formensprache ein: Das „Biodesign“. Organische, rundliche Formen und ein einzigartiges Faltschiebedach bestimmten das Kultmodell. Das „Fenster zum Himmel“ ließ sich sowohl nach vorne als auch nach hinten elektrisch öffnen. Ein Jahr später sorgte die neue Premium-Mittelklassereihe Xedos 6 für Furore. Sogar europäische Designer wie Giorgetto Giugiaro begeisterten sich für das neuartige Designkonzept ihrer japanischen Kolle-

gen und bezeichneten den Xedos als Mittelweg zwischen Limousine und Coupé. Erst mehr als ein Jahrzehnt später entdeckten deutsche Hersteller diese Fahrzeugkategorie für sich. Auch bei den Großraumlimousinen löste Mazda Revolutionen aus. 1998 erschien der MPV als erster Van mit hinteren Schiebetüren und vier elektrischen Fensterhebern, nur ein Jahr später bot der Premacy bis zu sieben Einzelsitze mit intelligentem Faltsystem.

Mit Beginn des neuen Jahrtausends setzte Mazda die konsequente Erneuerung seiner Produktpalette fort und kombinierte diese mit einer durchgängig dynamischen Designlinie. Den Anfang machte der Mazda6 von 2002, das erste Fahrzeug der neuen Zoom-Zoom Markenstrategie. Als die Produktion des Mazda6 im Jahr 2006 die Ein-Million-Marke erreichte, krönte Mazda die Baureihe mit einer MPS-Version, die 191 kW/260 PS freisetzte. Den kurz darauf lancierten kompakten Mazda3 MPS beschleunigte das Kraftwerk in nur 6,1 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 - und die zivileren Versionen auf einen vorderen Platz in der Zulassungsstatistik. Über ein bis dahin singuläres Design-Erkennungsmerkmal verfügte der 2003 eingeführte Wankel-Sportwagen RX-8: vier gegenläufig öffnende Freestyle-Türen, die anderen Herstellern als Vorbild für ähnliche Türkonzepte dienen. Das RENESIS-Triebwerk im RX-8 erlangte zweimal den Titel „Engine of the Year“ und war gut für insgesamt 40 internationale FIA-Weltrekorde bei einer 24-Stunden-Vollgasfahrt im niedersächsischen Papenburg.

Gänzlich andere Weltrekorde stellte der Kult-Roadster MX-5 auf: Seit dem Jahr 2000 wird der MX-5 im Guinness Buch der Rekorde als meistverkaufter Sportwagen aller Zeiten geführt. Bis heute wurden über 920.000 Einheiten des Roadsters verkauft, davon 105.000 in Deutschland. Nochmals anders waren die wegweisenden Neuerungen, die der Mazda2 einführte. Mit modernster Leichtbau-Technik spart er über 100 Kilogramm Gewicht und unterbietet als einer der ersten modernen Kleinwagen die magische 1.000-Kilogramm-Grenze. Der aktuelle Mazda3 wiederum führte 2009 das Start-Stopp-System i-stop ein, dessen technischer Ansatz ein besonders schnelles und leises Ansprechen ermöglicht. Wichtig, um Emissionen und Verbrauch zu senken. Dies gilt auch für die einzigartige Skyactiv Technologie-Offensive, die mehr Fahrspaß mit niedrigeren Emissionen verbindet und dies jetzt schon im neuen kompakten Crossover-SUV Mazda CX-5 demonstriert.

Chronik – Mazda in Deutschland

- 1972:** Eintrag ins Handelsregister
- 1973:** Verkaufsstart mit den Modellen 616, 818 und RX-3
- 1977:** Kompaktklasse-Star kommt nach Deutschland: Mazda 323 mit Heckklappe
- 1979:** Umzug in neuen Unternehmenssitz in Leverkusen
- 1988/89:** Mazda 626 ist meistverkauftes Importauto in Deutschland
- 1990:** Mit dem MX-5 wird der preiswerte Roadster wiederbelebt
- 1994:** MPV wird erfolgreicher Van
- 1997:** Markteinführung des ersten Pick-up, der Mazda B-Serie
- 2000:** MX-5 ist meistverkaufter zweisitziger Sportwagen aller Zeiten
- 2002:** Mazda6 wird erstes Modell der Zoom-Zoom Ära
- 2004:** Weltweit erster Wasserstoff-Wankel-Hybrid-Sportwagen RX-8 wird getestet
- 2011:** Vorstellung SKYACTIV Technologiekonzept
- 2012:** Mazda Deutschland feiert 40. Geburtstag mit Crossover-SUV CX-5