Verbrenner bleiben: 2019 legt Mazda den Elektro-Schalter um

Von Axel F. Busse

Wem bei dem Wort „Kodo“ die Neue Deutsche Welle oder furiose Trommler in den Sinn kommen, der liegt zwar nicht falsch, aber wenn es um Autos geht, sollte er eher an Mazda denken. Nach deren Lesart bezeichnet der Begriff die „Seele der Bewegung“ und benennt damit die Design-Prinzipien, nach denen unter anderem die Studie KAI Concept entstand. Und sie ist Vorbild für den nächsten Mazda 3.

Das Kompaktsegment ist noch immer das mit dem größten Wettbewerb. Technisch werden sich die Fahrzeuge immer ähnlicher. Hubraum und Leistung, Komfortmerkmale und die Ausstattung mit Assistenzsystemen unterscheiden sich nur noch minimal, weshalb dem Design bei der Kaufentscheidung eine immer größere Bedeutung zukommt. Im Unterschied zu anderen Herstellern, wo neue Entwürfe überwiegend am Computer generiert werden, setzt Mazda dabei auf manuelle Gestaltungskraft. Die Handarbeit am Tonmodell ist, ganz traditionell, Ursprung von Designstudien wie „Vision RX“ oder „Vision Coupé“, die bei ihrer Präsentation mit viel Beifall bedacht wurden.

Mazda nimmt für sich in Anspruch, dass die Formgebung eines Automobils nicht Mittel zum Zweck ist, sondern der Begriff „Design-Philosophie“ seinen Schwerpunkt auf dem zweiten Wortteil findet. Gern werden die Maximen des Pkw-Stylings dort deshalb mit tiefgreifenden immateriellen Werten aufgeladen, es geht um die Harmonie, Balance, Vitalität und Rhythmus. „In der japanischen Kultur ist die Verbindung zwischen den Menschen und ihren Werkzeugen fest verankert“, sagt Chefdesigner Ikuo Maeda. „Daher strebt Mazda danach, Fahrzeuge zu entwickeln, die genau dies verkörpern.“ Die aktuelle Modellpalette solle „die Dynamik von Lebewesen einfangen“, heißt es.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass die hinreißende Eleganz und vollendete Ästhetik, die manche Concept-Cars verströmen, sich nur selten in Serienprodukten wiederfinden. Sei es, dass mancher kühner Schwung zu gewagt für ein Massenpublikum erscheint oder, dass aufregende Karosserie-Modellierungen nicht mit den Zulassungsregeln zum Beispiel für den Fußgängerschutz kompatibel erscheinen. So mancher Überflieger, der tausende Messebesucher begeisterte, erlebte daher eine harte Landung auf dem Boden so genannter Sachzwänge.

Der Studie KAI Concept soll dieses Schicksal erspart bleiben. Als Fünftürer in der Größenordnung um 4,50 Meter passt sie genau an die Stelle, wo sich jetzt der Mazda 3 befindet. „Kai“ ist das japanische Wort für Pionier, und wenn es stimmt, was Kevin Rice vom europäischen Mazda-Designzentrum sagt, könnte dem Wagen tatsächlich diese Rolle zukommen. Kai scheint zur Hälfte aus Fronthaube zu bestehen, dafür ist an den hinteren Kotflügeln ein Überhag zu sehen, der diesen Namen eigentlich nicht mehr verdient. Wo andere sich im Falten, Kanten und Sicken überbieten, sorgt seine glatte Oberfläche für ein Spiel aus Reflexionen, die je nach Betrachtungswinkel immer wieder ein anderes Fahrzeug erscheinen lassen.

Dass Mazda mit einem derart emotionalen Entwurf das Kompaktsegment aufmischen will, ist mutig, zumal die Musik – zumindest in Deutschland – inzwischen woanders spielt. Mehr als die Hälfte der Neuzulassungen macht die Marke inzwischen auf dem SUV-Sektor. Rund 35 000 Einheiten wurden von den Modellen CX-3 und CX-5 abgesetzt. Dem Mazda 3 blieb nur die Bronzemedaille. Ebenfalls mehr als die Hälfte machen die

Privatkunden aus, weshalb der Dieselanteil im vergangenen Jahr seinen Sinkflug fortgesetzt hat: Nur noch 18,2 Prozent der deutschen Kunden entschieden sich für einen Selbstzünder. Dennoch werde es ab 2020, so Deutschland-Geschäftsführer Bernhard-Kaplan, eine neue Generation dieser Motoren geben.

Für dieses Jahr liegt sein Schwerpunkt auf der Festigung des Marktanteils von zwei Prozent. Gelingen soll dies mit einer aufwändigen Innenrenovierung des Mazda 6, einer Leistungsspritze für den MX-5 und einer Modellpflege für den Mazda 3 im Herbst. Nur wenige Monate später folgt dann die Enthüllung des Nachfolgers. Auf alternative Antriebe, daran ändert auch Pionier Kai nichts, wird man bei Mazda noch etwas länger warten müssen. Das erste batterie-elektrische Fahrzeug ist für Ende 2019 avisiert. Allerdings geht es dabei nicht um die Verstromung eines bereits vorhandenen Modells, sondern um ein komplett neues Produkt. Wer mit einem Kleinwagen rechnet, ist damit auf der sicheren Seite. Wenn der Wagen einen Reichweiten-Verlängerer („Range-Extender“) bekommt, meldet sich ein alter Bekannter zurück: Der Wankelmotor, bei Mazda Rotary-Engine genannt. (ampnet/afb)

Bilder zum Artikel

Mazda RX-Vision.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euromediahouse

Mazda RX-Vision.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Euromediahouse

Mazda KAI Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda

Mazda KAI Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Mazda KAI Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net

Mazda KAI Concept.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

Mazda 1 Vision Coupé.

Foto: Auto-Medienportal.Net