

Mit dem Licht startete Mazda in die Mittelklasse

Mit dem 6er hat Mazda in diesem Jahr die neue Generation seines Mittelklassemodells präsentiert, das sich durch sein Design und die besondere Motorentechnologie auszeichnet. Den Grundstein für den Einstieg in das Segment legte vor 50 Jahren der Mazda Luce. Er wurde im Spätsommer 1963 auf der Tokyo Motor Show mit lichten und leichten Linien als Alternative zu etablierten Europäern in der Mittelklasse präsentiert: 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 damals recht avantgardistisch. 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, die im Auge der Betrachter ständig in Bewegung schienen, 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 leichte 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 einem geradezu sensationell niedrigem DIN-Norm-Verbrauch von lediglich 5,5 Litern 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 Wankel-Motoren angeboten wurden.

Zur treibenden Kraft im Modellprogramm wurde dann 1978 wurde der erste Mazda 626 als viertürige Familienlimousine und als Coupé. Die Medien taufte die Baureihe „Der Deutsche aus Japan“. Die Preisliste für den fast komplett ausgestatteten Wagen startete

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. Eine Besonderheit war auch die breite Karosseriepalette aus fünftüriger Schräghecklimousine, klassischer viertüriger Limousine und sportiven zweitürigen Coupés und Cabriolets. Unter der Motorhaube arbeitete eine neu entwickelte und erstmals quer eingebaute Vierzylinder-Generation. 1984 sogar ein 2,0-Liter-Diesel dazu, der sich mit 4,7 Litern auf 100 Kilometer bei konstant 90 km/h begnügte. Zwei Jahre später folgte der 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 ebenfalls eine technische Besonderheit aufwies. Als erstem Japaner gelang es dem 626 in der Fachpresse gleich mehrere Vergleichstests gegen deutsche Rivalen gewinnen. Auch weltweit wurde der Mazda 626 mit dem Baucode GC ein Bestseller.

Insgesamt wurden vom Mazda 626 in fünf Generationen bis zum Jahr 2002 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. Im August 2010 überschritten die Verkaufszahlen des Mazda6 die Zwei-Millionen-Marke. Er gewann bislang über 160 Vergleichstests und Auszeichnungen. Als erstes Fahrzeug überhaupt bestand er den 100 000-Kilometer-Dauertest von „Auto Bild“ ohne Fehler.

Alles neu in der Mittelklasse macht in diesem Jahr die dritte Generation des Mazda6. Die Serienversion blieb nah an den Linien des Konzeptfahrzeugs Takeri. Die 4,87 Meter lange coupéhafte Limousine und der speziell für Europa entwickelte 4,80 Meter messende Kombi sind aber auch Technik-Trendsetter. So verbirgt die Leichtbaukarosserie des Mazda6 eine Reihe von Effizienzbausteinen. Dazu gehört beispielsweise der 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. Mit den Skyactiv-Motoren setzt Mazda zur Reduzierung von Verbrauch und Emissionen nicht auf Downsizing, sondern auf die höchste (Benziner) bzw. niedrigste Verdichtung (Diesel) im Großserienbau. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Mazda Luce 1500 SS (1968).



Mazda 616 (1973).



Mazda 626 Coupé (1979).



Mazda 626 4WD (1989).



Mazda6 Sport (2002).

Mazda6 (2008).

