



## PRESSE-INFORMATION

### 90 Jahre Mazda Automobilbau: Nachhaltiger Fahrspaß neu gedacht

- Gegen den Mainstream gebaut: Schon der Mazda-Go von 1931 gewann globalen Kultstatus
- Rebellen für den Weltmarkt: Vom Cosmo Sport über Mazda 323 und MX-5 zum Mazda MX-30 (kombinierter Stromverbrauch nach NEFZ: 17,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km)
- Auf eigenen Wegen in die Zukunft: Mazda Multi-Solution-Ansatz mit alternativer Antriebsvielfalt

**Leverkusen, 9. November 2021** Es braucht Mut und Pioniergeist, um neue Wege zu gehen und etablierte Technologien zu hinterfragen. Werte, die Mazda bis heute prägen und die bereits im Herbst 1931 den Serienstart des allerersten Mazda Motorfahrzeugs ermöglichten. Mit diesem dreirädrigen Pick-up vom Typ Mazda-Go vollendete der Unternehmenspatriarch Jujiro Matsuda damals die Transformation des 1920 in Hiroshima zunächst als Korkhersteller gegründeten Konzerns Toyo Kogyo zu einem technologisch führenden Automobilhersteller. Zum Sensationserfolg avancierte der erste Mazda als kühner Gegenentwurf zu den in Japan damals allgegenwärtigen großen amerikanischen Trucks. Ein 358 cm<sup>3</sup> kleiner, aber hocheffizienter Einzylinder-Viertakter mit gerade einmal 7 kW/9 PS Leistung garantierte verblüffende Agilität und dies mit bis zu 500 Kilogramm Nutzlast auf der Pritsche. Schon 1932 ging der Mazda-Go in den Export nach China und seit 1936 genießt er in Japan als Green-Panel-Van endgültig Kultstatus.

In signalgrüner Farbe setzte dieser Mazda einen fröhlichen Kontrapunkt gegen das triste Grau im fernöstlichen Straßenbild, zugleich symbolisierte die Lackierung revolutionäre Effizienz durch ein Viergang-Getriebe, das den Verbrauch um 20 Prozent reduzierte. Damit nicht genug. Mazda-Gründer Jujiro Matsuda schickte dreirädrige Mazda-Go DC und KC 1936 auf Rekordfahrt über 2.700 Kilometer japanische Staub- und Rüttelpisten – und machte das von Experten unmöglich Geglaubte wahr: Die Pick-ups bestanden den Härtest, woraufhin sich nordamerikanische Händler um Vertriebsrechte bemühten. Auch in Europa machten die kleinen Dynamiker ab den späten 1950er Jahren Mazda bekannt, so in Griechenland und Portugal. Zur gleichen Zeit dominierte in Japan ein 30 Typen umfassendes Transporter-Programm den nationalen Dreirad-Nutzfahrzeugmarkt. Deutlich früher, schon 1940, präsentierte Mazda den ersten Pkw als gezielt auf dynamischen Fahrspaß ausgelegte Kompaktlimousine für die Großserienproduktion, allerdings verhinderte der Zweite Weltkrieg den Serienstart. Umso spektakulärer geriet 1960 das Mazda R360 Coupé als Gegenentwurf zum japanischen Volksauto, wie es das Industrieministerium in Tokio förderte: Keine frugale Kei-Car-Limousine im Drei-Meter-Format, sondern ein von Presse und Publikum gefeierter vollwertiger Viersitzer in schicker Coupé-Form und mit technischen Delikatessen wie Leichtbaukonstruktion und dem ersten Viertaktmotor im Segment. Bereits dieser erste Mazda Serien-Pkw etablierte sich als rekordverdächtiger Bestseller, mit zeitweise 65 Prozent Marktanteil im Kei-Car-Segment.

Verstärkung fand dieses gegen den Strom gedachte frühe Mazda Volumenmodell durch avantgardistische Kompakte wie den 1961 vorgestellten Carol und den 1963 folgenden Familia, der schon damals den Kombi vom Image des Nutzfahrzeugs befreite. In diesem Jahr feierte Mazda die Auslieferung des ein-millionsten Fahrzeugs, und auch der Ausbau eines Netzwerks internationaler Produktionsstätten, zu dem später etwa Thailand, Mexiko, China und die USA zählen sollten, hatte mit einer Werkseröffnung in Korea begonnen. Trotzdem sah das japanische Industrieministerium MITI keinen Platz mehr für



## PRESSE-INFORMATION

Mazda in einem Plan, der die japanische Automobilindustrie regulieren sollte. Es ging also ums Überleben, und Unternehmenspräsident Tsuneji Matsuda, Adoptivsohn und seit 1951 Nachfolger von Mazda Gründer Jujiro Matsuda, sah sich veranlasst, erneut Automobile zu entwickeln, wie es sie noch nicht gab und die diesmal Japan endgültig als global führende Industrienation bekannt machen sollten. So erwarb Tsuneji Matsuda 1961 in Deutschland von NSU eine Lizenz zur Nutzung des Kreiskolben-Motors. Das Unmögliche wahr machen, das gelang den Mazda Ingenieuren beim kompakten, leichten und leistungsstarken Kreiskolben-Motor. Sie lösten alle technischen Probleme dieses Triebwerks und entwickelten vollkommen neue Fahrzeugkonzepte, in denen der Kreiskolben-Motor seine Vorteile ausspielen konnte. Mit legendären Modellen wie dem Cosmo Sport 110 S von 1967 als weltweit erstem Serienauto mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor, dem Leichtbau-Coupé R100 von 1968 oder den Typen RX-2 bis RX-5 als globalen Markenbotschaftern, sowie dem keilförmigen Sportwagen RX-7 von 1978 brachte Mazda den Kreiskolben-Motor als einziger Hersteller in Millionenaufgabe. Ab der Jahrtausendwende zeigten die Kreiskolben-Aggregate in Mazda RX-8 und Mazda5 auch mit Wasserstoffantrieb ihr Potential für nachhaltige alternative Antriebe.

Vor allem aber verankerte sich Mazda dank dieses technologischen Leuchtturmprojekts ab 1967 in Europa, ab 1970 in den USA und ab 1972 auch in Deutschland sofort als anerkannter Hersteller begehrter und zuverlässiger Fahrzeuge mit unkonventionellen Konzepten. Zu diesem Erfolg – 1972 erreichte die kumulierte Mazda Produktion schon fünf Millionen Einheiten – trugen auch die konventionell motorisierten Modelle bei, die ebenfalls den Geist der Avantgarde verkörperten. So kooperierte Mazda schon für seine ersten Exportmodelle mit der italienischen Carrozzeria Bertone, eine Zusammenarbeit, die zukunftsweisende Stilikonen wie die Mittelklassereihe Luce von 1966 hervorbrachte. 1977 war es der erste Mazda 323, der durch Fastback und große Heckklappe die Idee der modernen Kompaktklasse adaptierte, aber gegen alle Erwartungen vorerst ohne Frontantrieb. Eine Entscheidung, die besonders die konservativen Amerikaner bejubelten, die das Auto deshalb als „Mazda GLC - Great Little Car“ feierten.

Vier Jahre später war die Zeit auch beim Mazda 323 reif für den Vorderradantrieb, aber die allein in Deutschland insgesamt über 800.000 Mal verkaufte Modellreihe überraschte weiterhin mit Extravaganzen wie dem 323 F von 1989 als erstem viertürigen Coupé. Im Jahr 1995 knackte die kumulative Produktion des Mazda 323 die 10-Millionen-Marke, dies zeitgleich zur Auslieferung des 30-millionsten Mazda aus japanischer Produktion. Dagegen sorgte der Mazda 626 in der Mittelklasse für Stückzahlen und Schlagzeilen. „Der Deutsche aus Japan“, wie Medien den mit Spezialitäten wie Allradantrieb und Allradlenkung überraschenden 626 nannten, gewann als erster Japaner Vergleichstests gegen süddeutsche Premiummodelle. Zu dieser Zeit eilte auch eine andere Fahrspaß-Ikone von Erfolg zu Erfolg: Mit dem MX-5 hatten die Japaner 1989 den Roadster neu erfunden, als das Segment bereits ausgestorben war. Heute ist der meistverkaufte Roadster aller Zeiten längst Produktionsmillionär, und wie am Anfang allein am Markt, ohne direkte Wettbewerber.

Emotionales Design, Fahrspaß und Nachhaltigkeit, unter diesen Prämissen startete Mazda ins 21. Jahrhundert und in die grundlegende Erneuerung des Modellprogramms, das nun die weltweiten Bestseller Mazda2, Mazda3 und Mazda6 umfasste. Zur Revolution kam es im November 2011, denn der kompakte Crossover Mazda CX-5 präsentierte als erstes Modell die ganze Bandbreite der neu entwickelten



## PRESSE-INFORMATION

Skyactiv Technologien für Motor, Getriebe, Fahrwerk und Karosserie sowie mit der vollkommen neuen Designsprache Kodo – Soul of Motion die außergewöhnliche Designorientierung der Marke. Damit zählte der Mazda CX-5 auf Anhieb zu den emotionalsten, den meisten Fahrspaß versprechenden und zugleich effizientesten Modellen im Crossover-Segment. Nach nur drei Jahren und fünf Monaten lieferte Mazda bereits den ein-millionsten CX-5 aus. Noch schneller zum Produktionsmillionär hatte es zuvor nur der Mazda3 geschafft, der inzwischen ebenso wie der Mazda6 und der Mazda CX-3 zur Generation der Mazda Modelle mit Skyactiv Technologie zählte. Im Jahr 2018 und damit genau 86 Jahre nach Start der Serienproduktion des Mazda-Go feierte Mazda das Jubiläum 50 Millionen Fahrzeuge „Made in Japan“.

Ein Erfolg, den Mazda mit neuen erfolgreichen Crossover-Modellen wie dem 2019 eingeführten CX-30 und einer neuen Generation hocheffizienter und Fahrvergnügen garantierender Skyactiv Motoren – dabei der e-Skyactiv X als Verbrennungsmotor, der zum ersten Mal die Vorzüge von Benzin und Diesel vereint – sowie dem weiterentwickelten, vielfach preisgekrönten Kodo Design in die Zukunft führt. In ein gänzlich neues Zeitalter startete Mazda in 2020 mit dem Produktionsstart des vollelektrischen MX-30, der über die leistungsstarke elektrische Antriebsart e-Skyactiv verfügt. Zugleich hat Mazda einen Multi-Solution-Ansatz im Fokus, einen eigenen Weg, der in den kommenden Jahren neben neuen elektrifizierten Reihen-Sechszylindern, Plug-in-Hybriden und vollelektrischen Modellen auch alternative Kraftstoffe umfasst. So sollen die neusten Umwelttechnologien mit dem markentypischen Fahrvergnügen verbunden werden.

Wer alle Meilensteine aus 90 Jahren Mazda Automobilproduktion kennenlernen möchte, sollte die die einzigartige Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg besuchen. Über Öffnungszeiten und Exponate informiert dieses einzigartige Mazda Museum unter [www.mazda-classic-frey.de](http://www.mazda-classic-frey.de) oder über [www.facebook.com/MazdaClassicFrey](https://www.facebook.com/MazdaClassicFrey).

Ihre Ansprechpartner

für Kundenanfragen:  
Mazda Kundeninformationszentrum  
+49 (0)2173 - 943 121  
[Zum Kontaktformular](#)

für Journalistenanfragen:  
Annika Heisler, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation  
+49 (0)2173 - 943 303  
[aheisler@mazda.de](mailto:aheisler@mazda.de)