

Mazda in Europa 1967-1998

EINE ERFOLGSGESCHICHTE IN DREI DEKADEN

- **Die 1970er Jahre: Mazda Deutschland mit Vorbildcharakter**
- **Die 1980er Jahre: Expansionen und Umzüge**
- **Die 1990er Jahre: Gründung von Mazda Motor Europe leitet Strategiewechsel ein**

Leverkusen, 11. August 2010: Mazda wird in diesem Jahr 90 Jahre alt – und kann zugleich auf eine lange und wechselvolle Geschichte in Europa zurückblicken. 1967 begann das japanische Unternehmen offiziell mit dem Fahrzeugverkauf in Europa, doch die Vorbereitungen, die diesem Meilenstein vorausgingen, dauerten nahezu zehn Jahre. Drei große Auslandsprojekte – die Kooperation mit NSU und Felix Wankel bei der Entwicklung des Kreiskolbenmotors 1961 sowie die Errichtung zweier Montagewerke in Südkorea 1962 und Südafrika 1963 – hatten den Beweis dafür erbracht, dass die japanische Marke außerhalb des Heimatmarktes ein großes Potenzial besaß. 1965 ging Mazda eine zweite technische Kooperation in Europa ein: Mit der britischen Firma Perkins Services N.V. arbeitete das Unternehmen an der Entwicklung von Dieselmotoren.

Parallel wurden erste Kontakte zu potenziellen unabhängigen Importeuren in Westeuropa geknüpft, um den Vertrieb von Mazda Fahrzeugen auf die Räder zu stellen. Eine erste Logistikorganisation wurde im Hafen von Antwerpen eingerichtet, wo Fahrzeuge aus Hiroshima ankommen und auf Züge oder Lkw verladen werden sollten. Unterdessen wurden in den Jahren 1965 und 1966 in Japan das Testgelände Miyoshi und das Pkw-Werk Ujina fertiggestellt. Alles war nun bereit für die Aufnahme großangelegter Exportaktivitäten nach Europa.

Die Zahlen waren zunächst bescheiden, stiegen aber rasant an: Im ersten vollen Verkaufsjahr 1967 setzte Mazda in drei europäischen Ländern 2.688 Fahrzeuge ab. Bis 1972 stieg diese Zahl auf jährlich 50.000 Einheiten in nun bereits 18 Ländern. So verkaufte Mazda beispiels-



90 Jahre Mazda – die Meilensteine in Bildern (v.l.n.r.): Mazda-Go, das erste Motorfahrzeug (1931); Mazda R 360, der erste Pkw geht in Großserie (1960); Mazda Cosmo Sport, Weltpremiere für den Zweischeiben-Wankelmotor (1967); Mazda RX-7, Bestseller mit Kreiskolbenmotor (1978); Mazda MX-5 (1989), meistverkaufter Roadster aller Zeiten

weise in der Schweiz 1968 nur 134 Fahrzeuge und im Jahr 1971 schon 4.750 Einheiten. In Norwegen stieg der Absatz im gleichen Zeitraum von 658 auf 6.769 Autos. 1969 wurde Rolf Knoch erster unabhängiger Mazda Importeur in Österreich und setzte im ersten Jahr ganze 181 Fahrzeuge ab, 1971 waren es 5.483 Autos.

Die 1970er Jahre: Mazda Deutschland als erfolgreiches Geschäftsmodell

Im Jahr 1972 wurde Masayuki Kirihara von Mazda nach Düsseldorf geschickt, um die erste nationale Vertriebsgesellschaft von Mazda auf dem europäischen Kontinent aufzubauen. Deutschland war ihm nicht unbekannt: Schon 1963 hatte er NSU besucht, und die Dynamik eines Landes, das sich an den eigenen Haaren aus dem Sumpf gezogen hatte, dürfte ihm von seiner japanischen Heimat vertraut gewesen sein. Weniger als ein Jahr nach seiner Ankunft zog seine noch in den Kinderschuhen steckende Firma von Düsseldorf ins 15 Kilometer entfernte Hilden um.

Den Rest des Jahrzehnts verbrachte man mit dem Aufbau eines Händlernetzes. Mazda Deutschland konnte dabei auf die funktionierende logistische Organisation zurückgreifen, die 1967 in Antwerpen aufgebaut worden war und seitdem Westeuropa mit Fahrzeugen versorgte. Autos wie den Mazda 323, den 626 oder den Wankelmotor-Sportwagen RX-3 konnte man in Europa schon fahren; dieser Umstand gab häufig den Ausschlag, wenn es darum ging, Investoren für die Marke Mazda zu begeistern. Und doch konnte man erst 1979 – damals wurde der RX-7 mit einem neuen Markensymbol an der Front eingeführt – mit Fug und Recht behaupten, dass Mazda sich auf dem damals wie heute anspruchsvollsten europäischen Automobilmarkt etabliert hatte.

„Unter meiner Leitung entwickelte Mazda einen Ruf als Hersteller zuverlässiger und erschwinglicher Fahrzeuge“, sagte Kirihara-san im Rückblick auf die Pionierzeit in Europa. „Ich bin sehr stolz darauf, für den guten Verkaufsstart in Europa verantwortlich gewesen zu sein.“



Die 1980er Jahre: Expansion, der Katalysator und der 24-Stunden-Service

In gerade einmal sieben Jahren hatten die Mazda Beschäftigten in Deutschland eine gedeihende Firma aus dem Boden gestampft, und der Verkauf lief wie am Schnürchen. Der Kompaktwagen 323 und der familienfreundliche 626 waren in Deutschland besonders wegen ihrer langen Liste serienmäßiger Ausstattungsmerkmale und ihrer wettbewerbsfähigen Preise sehr beliebt. Mit dem Verkaufsvolumen selbst wuchs auch das Unternehmen: 1980 zählte die Belegschaft rund 100 Mitarbeiter, so dass ein erneuter Umzug erforderlich wurde. Das Unternehmen zog in größere Räumlichkeiten im Leverkusener Stadtteil Hitdorf mit Nähe zum Rhein und zu den beiden Großstädten Köln und Düsseldorf. In Brüssel richtete Mazda 1981 außerdem ein Verwaltungsbüro ein, das fortan die Aktivitäten der Importeure und Händler in Europa koordinierte.

Ein Jahr später stellte Mazda Deutschland eine junge Frau namens Ellen Altmann ein; heute ist sie Direktorin Personal und wird sich Ende des Jahres aus dem aktiven Berufsleben zurückziehen. „Wir waren etwa 160 Mitarbeiter, die meisten davon um die 30 Jahre alt“, erinnert sie sich. „Die Führungskräfte waren allesamt Japaner. Sie belegten Deutschkurse am Goethe-Institut, denn wir sprachen alle Deutsch. Manche Kollegen arbeiteten bis nachts um elf - wegen des Zeitunterschieds zu Japan, wo es dann sechs Uhr morgens war. Es gab kein Internet und die ersten Computer wurden erst in den späten 80ern eingeführt. Es war unglaublich viel zu tun, aber wir freuten uns wie verrückt über jeden neuen Verkaufsrekord.“

Im weiteren Verlauf der 80er Jahre nutzte Mazda die attraktive Preispolitik, innovative Technologien - Mazda war beispielsweise einer der ersten Hersteller, die Fahrzeuge mit Katalysator verkauften (1984) - und seine erfolgreiche nationale Vertriebsgesellschaft in Deutschland als Basis für die weitere Expansion. 1988 wurde der Name der europäischen Organisation in Brüssel in Mazda Motor Europe S.A./N.V geändert; sie übernahm zugleich das Management des Antwerpener Hafens. Im gleichen Jahr wurde in Leverkusen ein großes Ersatzteillager aufgebaut, und Mazda Deutschland begann mit einem 24-Stunden-Auslieferungsservice. Ein



logischer Schritt angesichts der nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa steigenden Absatzzahlen: von rund 118.000 Einheiten im Jahr 1981 auf 275.000 Fahrzeuge 1990.

Die 1990er: Einführung der Ikone MX-5 und Gründung von Mazda Motor Europe

Am Beginn seines dritten Jahrzehnts in Europa verspürte das japanische Unternehmen erstmals echte Wachstumsschmerzen. Trotz der hohen Nachfrage nach dem 1990 eingeführten MX-5 wiesen die Absatzzahlen insgesamt nach unten. Es mangelte an neuen Volumenmodellen. Davon unbeeindruckt ging Mazda dennoch in die Offensive: Das Unternehmen errichtete 1990 im hessischen Oberursel ein neues europäisches Forschungs- und Entwicklungszentrum und gewann ein Jahr später die 24 Stunden von Le Mans mit einem Wankelmotor-Sportwagen. 1992 bezog Mazda Deutschland die heutige Zentrale in Leverkusen-Hitdorf; ein Drittel der damals 450 Mitarbeiter umfassenden Belegschaft arbeitete im großen Teilelager direkt neben dem neuen Gebäude.

„Ich kann mich noch an die Feier zur Grundsteinlegung für die neue Zentrale erinnern“, sagt Ellen Altmann. „Norio Fujimoto, unser dritter Geschäftsführer, hielt seine Rede auf Deutsch, eine Sprache, die er sehr gut kannte.“

Mit dem Aufbau einer zweiten nationalen Vertriebsorganisation in Portugal 1995 änderte Mazda seine Verkaufsstrategie auf den wichtigsten europäischen Märkten. Bislang hatten die einzelnen Länder alle ihre eigene Geschäftsphilosophie verfolgt, besaßen eigene Fahrzeug- und Teilelager. Dies sollte sich nun ändern. 1998 wurde das europäische Teilezentrum von Mazda in die Mazda Motor Europe S.A./N.V integriert, und die europäische Zentrale wurde von Brüssel ebenfalls nach Leverkusen-Hitdorf verlegt.

Diese Schritte ebneten den Weg für die Gründung der Mazda Motor Europe GmbH, die noch im gleichen Jahr ihre Aktivitäten aufnahm. Die acht Beschäftigten arbeiteten unter dem gleichen Dach wie die anderen Kollegen von Mazda Deutschland. Erster Präsident und CEO der neuen Organisation war der Norweger Jan A. Brentebraten, und mit ihm wurde Deutsch als die in der



Unternehmenszentrale vorwiegend gesprochene Sprache nach und nach durch Englisch abgelöst. Ebenfalls 1998 wurde im belgischen Willebroek, nicht weit vom Hafen Antwerpen, die Mazda Motor Logistics Europe N.V gegründet. Mit dieser neuen organisatorischen Struktur im Rücken begann für Mazda am Vorabend des neuen Millenniums eine bis dahin beispiellose Phase des Wachstums in Europa.

Fortsetzung folgt: Erfahren Sie in unserer nächsten Presseinformation mehr über das Wachstum von Mazda in Europa von 1999 bis heute.

Auskunft erteilt:
Karin Lindel
Referentin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 02173.943.303
E-mail: klindel@mazda.de

