
100 Jahre Mazda: Gerne immer wieder unkonventionell

Mazda ist 100 Jahre alt geworden: Das Unternehmen wurde am 30. Januar 1920 in Hiroshima als Toyo Cork Kogyo Co. Ltd. gegründet. Diese „Manufaktur des Ostens“ – so die wörtliche Übersetzung – konzentrierte sich zunächst auf die Entwicklung hochwertigen Korkersatzes, denn Kork war damals das wichtigste industrielle Dichtmittel und kurz nach dem Ersten Weltkrieg äußerst knapp. Im Jahr 1921 war die Korkversorgung wieder gewährleistet und so ernannte die Toyo Cork Kogyo den innovationsfreudigen Industriellen Jujiro Matsuda zum Präsidenten, der die Produktion umgehend auf modernen Maschinenbau umstellte, vor allem aber 1930 Prototypen eines motorisierten Lastendreirads präsentierte.

Unter dem Namen Mazda Go entwickelte sich dieser Motorwagen nur ein Jahr später zum ersten Bestseller des Unternehmens. Als Mazda „Green Panel“ verfügte der Transporter 1938 über ein revolutionäres Vier-Gang-Getriebe, das den Benzinverbrauch um 20 Prozent reduzierte. Mazda, der seit 1936 auf Logos gezeigte Name, erinnert nicht nur an den Unternehmenspatriarch Matsuda, sondern er steht vor allem für Ahura Mazda, den altpersischen Gott des Lichts und des Ursprungs der östlichen und westlichen Kulturen. Die Serienfertigung des 1940 gezeigten ersten Mazda Pkw verhinderte der Zweite Weltkrieg, aber die sofortige Wiederaufnahme der Produktion von Nutzfahrzeugen nach dem Atombombenabwurf auf Hiroshima noch im Jahr 1945 zeigt die Entschlossenheit, mit der das Unternehmen Ziele verfolgt.

Mit dem winzigen Mazda R 360 Coupé im damals neuen japanischen Kei-Car-Segment legte die Marke dann den Grundstein für den heutigen Erfolg. Während der R 360 die Basis für ein komplettes Modellprogramm erfolgreicher familienfreundlicher Limousinen, Kombis und Coupés legte, widersetzte sich Tsuneji Matsuda, der Sohn des Mazda Gründers, zur gleichen Zeit einer von der Politik diktierten Fusion des Unternehmens mit anderen japanischen Herstellern. Stattdessen suchte er nach anderen Wegen und fand sie. 1961 unterzeichnete Mazda einen Lizenzvertrag mit NSU zur Produktion des damals vollkommen neuartigen, kompakten und leichtgewichtigen Kreiskolben-Motors.

Bereits im Mai 1967 ging der futuristisch designte Mazda Cosmo Sport 110 S als weltweit erstes Serienfahrzeug mit Zwei-Scheiben-Kreiskolben-Motor in Serie. Es war der Beginn eines außergewöhnlichen Kapitels in der Automobilgeschichte, denn Mazda gelang es, mehr als eine Million Fahrzeuge mit Kreiskolben-Motor zu verkaufen, darunter legendäre Modelle wie die Sportwagen RX-7 und RX-8. Die Zuverlässigkeit des Kreiskolben-Motors demonstrierte Mazda im Motorsport beim ultimativen Härtestest in Le Mans: Mazda holte sich 1991 mit dem Typ 787 B nicht nur als erster japanischer Hersteller den Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen, sondern auch den ersten und bislang einzigen mit einem Wankelmotor.

Auch bei der Entwicklung alternativer Antriebe fiel dem Kreiskolben-Motor eine Schlüsselrolle zu. Schon 1991 präsentierte das Unternehmen mit dem HR-X ein erstes Konzeptfahrzeug mit einem Wasserstoff betriebenen Kreiskolben-Motor und später stellten Modelle wie der Mazda RX-8 Hydrogen RE im Alltagsbetrieb die Funktionalität des Wasserstoffantriebs unter Beweis. Zugleich wurde damit der Grundstein für die heutige Skyactiv-Technologien gelegt, die seit 2012 alle Fahrzeug-Komponenten von Motor, Getriebe bis zu Karosserie und Fahrwerk umfasst. Dabei entwickelte Mazda den Benziner mit der höchsten und den Diesel mit der niedrigsten Verdichtung im Serien-Pkw-Bau weltweit.

Mit dem Skyactiv-X Motor vereint Mazda seit 2019 außerdem ebenfalls als erster Hersteller überhaupt die Vorteile von Benzin- und Dieselmotoren. Und mit dem MX-30

bringt die Marke demnächst ihr erstes Elektroauto auf den Markt. Mit seinen gegenläufig öffnenden Freestyle-Türen zitierte es den RX-8 und mit Interieurmaterialien aus Resten der Flaschenkorkenproduktion erinnert er an die Anfänge des Unternehmens vor 100 Jahren.

Mit dem bei Bertone gezeichneten Mittelklassemodell Luce und dem kompakten Familia hatte Mazda 1967 den Sprung nach Europa und 1970 nach Nordamerika gewagt. Bereits auf der IAA 1969 wurde ein Modellprogramm für den deutschen Markt gezeigt und drei Jahre später ging Mazda Deutschland an den Start. Mit dem kompakten 323, dem Mittelklasse-Bestseller 626 und Sportwagen mit Kreiskolben-Motoren feierte der damals zehntgrößte Automobilhersteller der Welt erste Erfolge auf einem der anspruchsvollsten Automobilmärkten der Welt. 1984 wurde dann schließlich Toyo Kogyo offiziell zur Mazda Motor Corporation.

Die 1990er-Jahre begannen für Mazda mit der glanzvollen Eröffnung eines europäischen Forschungs- und Entwicklungszentrums in Oberursel bei Frankfurt (1992), vor allem aber mit dem schon 1989 vorgestellten Mazda MX-5. Der leichtgewichtige puristische Roadster startete zu einem Zeitpunkt, als offene Zweisitzer zu den aussterbenden Spezies zählten. Der Mut der Marke wurde ein weiteres Mal belohnt: Mit über einer Million produzierten Fahrzeugen ist der MX-5, mittlerweile in der vierten Modellgeneration, längst Kult und der meistverkaufte Roadster aller Zeiten.

Zu erleben ist die ganze 100-jährige Unternehmensgeschichte des unkonventionellen Automobilherstellers aus Hiroshima bei „Mazda Classic – Automobil Museum Frey“. Ab dem 1. Februar 2020 feiert die Fahrzeugsammlung in der Augsburger Innenstadt die Marke mit einer Sonderausstellung und allerlei Exponaten aus 100 Jahren Firmengeschichte (www.mazda-classic-frey.de). Zudem sind Jubiläumsveranstaltungen geplant, darunter die Neuauflage der Mazda-Classic-Challenge. Sie wird in diesem Jahr exakt 100 Mazda-Klassiker und -Youngtimer im Startfeld vereinen. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Mazda Go.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda Go im zerstörten Hiroshima.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Produktion des Mazda Go.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda Go.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Produktion des Mazda R 360 in den frühen 1960er-Jahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda R 360 Coupé (1962).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda R 360 Coupé (1962).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda K 360 (1962).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda Cosmo Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda Cosmo Sport 110 S (1967).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda Cosmo Sport 110 S (1967).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda Luce (1969).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda 323 (1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda 626 (1979).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-7 mit Wankelmotor (1978).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-5 (1989).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Nobuhiro Yamamoto, Programm-Manager des Mazda MX-5, mit dem 900 000sten Exemplar.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda 787B beim Le-Mans-Rennen 1991.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda 787B beim Le-Mans-Rennen 1991.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda RX-8 Hydrogen RE.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda-Ingenieure arbeiten in den 1960er-Jahren am Kreiskolben-Motor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



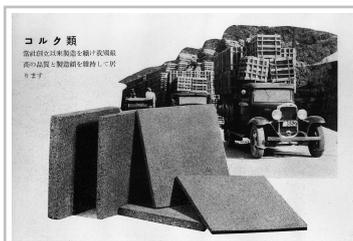
Produktion von Wankelmotoren bei Mazda in den 1960er-Jahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



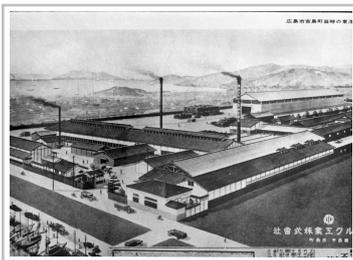
Wankmotor von Mazda.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Die Anfänge von Mazda liegen in der Korkherstellung.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Die Anfänge von Mazda: die Toyo Cork Kogyo Co. Ltd. in Hiroshima.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Jujiro Matsuda (1921).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Jujiro Matsuda (1922).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda