



PERSBERICHT MAZDA MOTOR NEDERLAND

EEN EEUW VOL UITDAGINGEN: MAZDA 1920 - 2020

Mazda gezinsauto's: 60 jaar ruimte en rijdynamiek

- Traditie van unieke en innovatieve sedans en stationcars
- Onconventionele ontwerpen en engineering gaan terug tot eerste personenauto's

Waddinxveen, 5 juni 2020. Hoewel hij moet uitblinken in praktische zaken als zitcapaciteit en laadruimte zijn stijl en prestaties bij een gezinsauto toch vaak het ondergeschoven kindje. Voor Mazda waren dergelijke compromissen nooit een optie. Het merk streefde er vanaf de oprichting naar om zich te onderscheiden en is er in geslaagd een traditie op te bouwen van onconventionele designs en technische ontwikkelingen.

Tegenwoordig staat Mazda bekend om zijn lichtgewicht en efficiënte gezinsauto's zoals de Mazda6 en CX-5, met prachtige exterieurs en innovatieve interieurconcepten, die passen bij hun uitstekende rijdynamiek. Hoewel het nu handelsmerken van het merk zijn heeft Mazda zich op kenmerken als deze gericht zolang het voertuigen produceert.

Het begon allemaal met Mazda's eerste personenauto in massaproductie. Gelanceerd in mei 1960 bood de slim ontworpen 2,98 meter lange Mazda R360 plaats aan vier personen, ondanks de beperkte afmetingen van een 'keicar'. De tweedeurs coupé gaf de tot dan toe enige fabrikant van bedrijfsvoertuigen een solide start op de snelgroeiende personenautomarkt van Japan en domineerde zijn segment in 1960. In de daaropvolgende jaren en decennia zou een lange stoet van aansprekende gezinsvriendelijke modellen volgen.

Mazda Familia - de naam zegt het al

Bij zijn introductie in 1963 bouwde de Mazda Familia/800/1000 voort op het succes van de R360 en de meer geavanceerde Mazda Carol P360 uit 1962. De Familia, die aanvankelijk als stationcar werd geproduceerd, voldeed aan de vraag naar een mix van een lichte bedrijfsauto en het comfort van een personenauto. En Mazda vulde dit aan met sportieve rijeigenschappen en een onderscheidende styling door het gerenommeerde Italiaanse designhuis Carrozzeria Bertone.

Als verfrissend alternatief voor de functionele modellen van de concurrentie werd de Familia in Japan al snel marktleider in zijn segment met een marktaandeel van 44 %. Mazda breidde de line-up snel uit met sedan- en coupéversies en zelfs met een pick-up. De tweede generatie, in 1967 gelanceerd als Mazda 1000 (later 1200/1300), behoorde tot de eerste modellen van het merk in Europa. De Familia zou in de compacte klasse de rest van de 20^e eeuw zijn stempel blijven drukken als de Mazda 323 (vanaf 1977), en zijn vooruitstrevende geest leeft voort in de Mazda3, wiens huidige vierde generatie model de 'World Car Design of the Year 2020' won .

Mazda's reputatie voor geïnspireerd design gaat terug tot de vroege personenauto's, met name de middelgrote Mazda Luce/1500/1800, die in 1966 werd geïntroduceerd. De Luce, een design van Bertone en aangeboden als sedan, stationcar of coupé, was één van de eerste modellen die werd geëxporteerd naar Europa.



Hij maakte de weg vrij voor familiesedans en stationcars zoals de op de Familia gebaseerde Mazda 818/RX-3, Mazda Capella/616/RX-2 (beide uit 1971) en de grotere Mazda 929/RX-4 (uit 1972)*.

Mazda 626 - veroverd Europese harten

Eén van de meest invloedrijke gezinsauto's van de onderneming was de Mazda 626 (1978), die het merk in de jaren '80 definieerde als het meest Europese onder de Aziatische producenten en hielp om nieuwe verkooprecords te behalen in belangrijke markten zoals Duitsland, waar het de best verkochte importauto was in 1988 en 1989.

De tweede generatie 626 (1982), die aanvankelijk als sedan of coupé verkrijgbaar was, had een nieuw voorwielaangedreven platform, wat een comfortabeler interieur opleverde in de vorm van een ruime vijfdeurs hatchback en met de keuze voor een dieselmotor. Het nieuwe model werd in 1982 in Japan uitgeroepen tot 'Auto van het Jaar'. Bij de derde generatie 626 (1987) leverde Mazda een versie met zeven zitplaatsen en bood het in sommige markten vierwielaandrijving aan. Er volgden nog twee generaties, totdat het naamplaatje 626 in 2002 in de meeste landen met pensioen ging.

Zijn opvolger had een reputatie hoog te houden. De autofabrikant ontwierp de gezinsauto voor de 21^e eeuw opnieuw en introduceerde in 2002 de eerste generatie Mazda6 als stationcar, sedan en hatchback. De nieuweling markeerde de consolidatie van Mazda's grotere modellen (waaronder de Xedos 9/Millenia en de Japanse Sentia) in één nieuw model. En Mazda kreeg het voor elkaar: geprezen om zijn vooruitstrevende design en sportieve rijeigenschappen werd de Mazda6 meteen een hit. De wereldwijde productie bereikte na slechts vier jaar al de 1 miljoen eenheden en haakte de 2 miljoen in 2010, als tweede generatie. Mazda bood in Europa ook een krachtige vierwielaangedreven versie aan, de Mazda6 MPS genaamd, die begrensd was op 240 km/u.

Nu, als derde generatie (2012) met zijn bekroonde Kodo design en Skyactiv technologie, is de Mazda6 meer dan ooit een opvallende verschijning als het gaat om uiterlijk, rijdynamiek en, vooral als stationcar (Sportbreak in Nederland), gezinsvriendelijkheid. Krachtige en toch efficiënte benzine- en dieselmotoren, een verfijnd chassis en royale uitrustingsniveaus maken de auto uitdagend om in te rijden.

Mazda-bestelauto's - decennia van innovatieve interieurs

De geschiedenis van gezinsauto's van Mazda zou niet compleet zijn zonder de bestelauto's te noemen. Net als elders gebruikte de onderneming unieke concepten om ruimte en comfort te maximaliseren. Slechts 3,77 m lang maar toch plaats voor acht personen? Het ontwerp met lage vloer van de Mazda Bongo maakte het in 1966 mogelijk, toen deze lichtgewicht bestelauto werd geïntroduceerd.

Airconditioning op zonne-energie? De Bongo Sky Lounge, een luxe microbus, had het, in 1983. De Bongo, in Europa bekend als de E-serie en tot in de verste uithoeken van de wereld gewaardeerd als een onverwoestbare pakezel en werkpaard, was Mazda's bestverkochte model in Japan gedurende meerdere jaren. Verkrijgbaar in verschillende toepassingen voor bedrijfsvoertuigen en als camper heeft het model zijn veelzijdigheid in de afgelopen decennia meer dan bewezen.

* De meeste auto's die in Europa werden verkocht waren 616'n, 818'n en 929's met zuigermotoren in plaats van de RX-serie met rotatiemotor.



Mazda lanceerde zijn eerste echte minivan in 1988. De zevenpersoons Mazda MPV was ook beschikbaar met vierwielaandrijving en toen hij halverwege de jaren negentig in Europa arriveerde ook met een zuinige turbodiesel en een achterportier aan de bestuurderszijde. Kenmerken van de tweede generatie (1999) waren onder meer voorwielaandrijving, een opgefrist exterieurdesign en Karakuri*-stoelen, die een flexibele indeling van het interieur mogelijk maakten.

De kleinere Mazda Premacy was bijzonder praktisch, met een optie voor zeven zitplaatsen, opvouwbaar en verwijderbare tweede en derde zitrij en handige dubbele schuifdeuren achter. In 2005 werd de volgende generatie, buiten Japan de Mazda5 genoemd en nog steeds Premacy op de thuismarkt, uitgerust met een geëvolueerd Karakuri-systeem, dat met minimale inspanning talloze lay-out mogelijkheden in het interieur mogelijk maakte. Deze en de laatste Mazda5 generatie (2010) waren misschien wel de sportiefste compacte mpv's op de markt. Mazda bood zelfs via een leaseprogramma de eerste hybride elektrische versie ter wereld aan, met een rotatiemotor die zowel op waterstof als op benzine kon draaien.

Compromisloze gezinsvriendelijke auto's blijven voor Mazda vandaag de dag nog steeds van net zo vitaal belang als in de afgelopen zes decennia. Huidige modellen, zoals de Mazda CX-5, de best verkochte crossover SUV van het merk, onderscheiden zich met hun bekroonde Kodo design en Skyactiv technologie. Het hedendaagse ultracompetitieve karakter van de automobiellindustrie spoort Mazda echter aan om meer uit zijn producten te halen dan 'slechts' praktisch, veilig, comfortabel, stijlvol, efficiënt en leuk om in te rijden. Vandaar de grote inspanningen die zijn geleverd om in het interieur een open, ontspannen sfeer voor de passagiers te creëren of om bronnen van afleiding en vermoeidheid van de bestuurder tot een minimum te beperken door belangrijke bedieningselementen zo te plaatsen dat een eenvoudige, intuïtieve bediening mogelijk is. Dergelijke zaken vereisen veel aandacht voor kleine details, maar dragen bij aan een uitzonderlijke algehele ervaring van de gezinsauto.

* Een Japanse term die slimme, inzichtelijke mechanismen beschrijft die eenvoudig te bedienen zijn.