40 Jahre Mazda 626 – Der Wegbereiter

Als die Tankstelle um's Eck Ende der 1970er-Jahre in den Handel mit Mazda-Modellen einstieg, betrachtete so mancher bei uns im Ort die Autos der Japaner wie Außerirdische: „Sie sehen ja ganz gut aus und sind umfangreich ausgestattet, und der Preis ist mehr als in Ordnung – aber wer ist Mazda???“ Es waren letztlich vor allem zwei Modelle, die die Berührungsängste der Meisten verschwinden ließen und große Neugier weckten: Der flotte Sportwagen RX-7, der aber (leider) nur selten an der Tankstelle zu sehen war. Und der 1979 auf den Markt gekommene 626, der frischen Wind in die Mittelklasse brachte, in der damals fast nur europäische Hersteller zu finden waren. Auch noch im Rückblick beeindruckend, wie viele Mazda 626 plötzlich bei uns im Ort unterwegs waren …

Beim Mazda 626 denke ich vor allem an die erste und zweite Modellgeneration. 626 Nr. 1 wurde als 4,31 Meter lange Limousine und sportlich angehauchtes Coupé ausgeliefert. Er gefiel vor allem durch sein Design, das eine gewisse Leichtigkeit transportierte und ihn von den häufig langweilig gestylten Wettbewerbern abhob. Das i-Tüpfelchen auf die Optik stellte der faire Preis ab 12.690 DM inklusive guter Ausstattung dar. Die zweite 626-Generation trumpfte ab 1983 mit ihrem Frontantrieb und einer neu entwickelten Motorenpalette auf, die Diesel und Vierventil-Benziner umfasste. Auch dank der neu angebotenen fünftürigen Fließhecklimousine wurde der Japaner zum meistverkauften Importmodell seiner Klasse und gewann sogar Vergleichstests gegen starke deutsche Konkurrenz.

Der 1987 auf den Markt gekommene dritte 626 avancierte gar zum meistverkauften Importauto in Deutschland überhaupt. Eine nicht unwesentliche Rolle spielte dabei die durch einen variablen Kombi erweiterte Modellpalette. Technische Highlights waren der permanente Allradantrieb in Kombination mit dem serienmäßigen Vier-Kanal-ABS sowie die elektronisch geregelte Allradlenkung. 4,70 Meter lang und auf Wunsch mit prestigeträchtigem 2,5-Liter-V6, aber auch eher bieder designt fuhr 626 Nummer 4 1991 vor. Optische Akzente vermochte die fünfte Generation ebenfalls nicht zu setzen, sie überzeugte jedoch ab 1997 durch konsequenten Leichtbau, der sich im Leergewicht von ca. 1.200 Kilogramm widerspiegelte. 2002 ersetzte schließlich der extrovertierte Mazda6 den 626.

➔ Seit rund 40 Jahren schreibt Mazda in Deutschland eine beinahe durchgängige Erfolgsgeschichte, die ganz eng mit dem 626 verbunden ist. Während die ersten bei uns in den 1970er-Jahren angebotenen Mazda-Modelle vor allem durch ihren günstigen Preis punkteten, weckte beim 626 Nr. 1 auch die attraktive Optik und bei der zweiten Generation moderne Technik das Interesse der Zielgruppen. Daher überrascht es nicht, dass der 626 in der Folge sogar zum meistverkauften Importauto aufstieg. Ich dagegen blicke auch heute noch gerne auf die ersten Mazda-Jahre in der Tankstelle um's Eck zurück und wie sich die Marke Schritt für Schritt bei uns im Ort etablierte. Und dies vor allem wegen des 626 …

Bilderquelle: Mazda