

60 JAHRE MAZDA LUCE



→ Fakten

- *Erstes Mittelklasse-Modell einer japanischen Marke
- *Lief als viertürige Limousine und Kombi vom Band
- *Wurde auch in Europa – als Mazda 1800 – und in Nordamerika vertrieben
- *Die Nachfolger waren die auch in Deutschland angebotenen Modelle Mazda 616 (ab 1973) und 626 (ab 1979)

→ Favoriten

TOP 1

Italienisch leichtes (bzw. „lichtes“, denn Luce bedeutet auf Italienisch „Licht“) **DESIGN** schmückt die japanische Mittelklasse-Limousine. Kein Wunder, denn das Styling kommt aus dem italienischen Designhaus Bertone. Und dort zeichnete kein Geringerer als die Design-Ikone Giorgetto Giugiaro für den ersten Entwurf verantwortlich. Final legte schließlich auch noch das Mazda Designteam Hand an den Luce inklusive der prägnanten Doppelscheinwerfer. Das Ergebnis der italienisch-japanischen Kooperation kann sich absolut sehen lassen: Gleichmaßen selbstbewusst wie elegant und attraktiv steht die 4,37 Meter lange Limousine mit ihren markanten Scheinwerfern, den filigranen A-, B- und C-Säulen sowie den üppigen Fensterflächen da. Ergänzt wurden diese Styling-Merkmale noch durch auffällige Metallic-Lackierungen – tief glänzend oder golden bzw. silbern schimmernd. Ein Eyecatcher war auch der Luce Station Wagon, der als erster japanischer Lifestyle-Kombi seiner Klasse praktischen Nutzwert mit ansprechenden Linien kombinierte.



TOP 2

Wer nun glaubt, dass den avantgardistischen Luce ebenso progressive, für Mazda typische Wankelmotoren angetrieben haben, irrt: Zum Einsatz kamen 1,5- und 1,8-Liter-Vierzylinder-Benziner – innovative **TRIEBWERKE** mit einer obenliegenden Nockenwelle, die im Luce 1800 bis zu 105 PS leisteten und das Gefühl sportlicher Fahrleistungen vermittelten. Dagegen besaß der Luce 1500 ein USP in der Klasse der japanischen Familienautos bis maximal 1,5 Liter: Bis zu sechs Passagiere fanden im als „The Leading Lady“ beworbenen Modell Platz.



TOP 3

Als **MAZDA DEUTSCHLAND** im März 1973 offiziell den Vertrieb bei uns startete, war der Luce bereits (fast) Geschichte. Stattdessen wurde der 616 als viertürige Limousine und als Coupé angeboten. Für Aufmerksamkeit sorgte damals vor allem die umfangreiche Serienausstattung des Newcomers, die man so von deutschen Modellen nicht kannte. Mehr als nur Achtungserfolge in der Mittelklasse konnte aber erst der gefälliger designte 626 ab 1979 einfahren. Zum großen Wurf und meistverkauften Importmodell seiner Klasse wurde schließlich dessen Nachfolger ab 1983, der selbst die kritischen deutschen Autokäufer mit seinem europäisch geprägten Design, Frontantrieb, neuem Dieselmotor sowie modernem Benziner mit Vierventiltechnik überzeugte. Für Wirbel unter Automobilisten sorgte der 626 auch durch Vergleichstest-Siege in der Fachpresse selbst gegen etablierte deutsche Wettbewerber.

→ **Fazit**

Beim Blick auf den Luce dachte ich zuerst an eine Studie, ein nicht in Serie gegangenes Modell aus dem Hause Fiat. Zu offensichtlich sind die italienischen Design-Wurzeln. Stattdessen kommt das Modell von Mazda, einem japanischen Hersteller, der seinen Vertrieb in Deutschland erst sieben Jahre nach der Markteinführung des Luce startete. Und genau dieses Modell zeigte bereits vor 60 Jahren, was Mazda bis heute von der japanischen Konkurrenz abhebt: Die Designorientierung, mit der der Hersteller aus Hiroshima erst die Augen und dann die Herzen der Zielgruppen erreicht, während die anderen Anbieter aus Nippon mit fair kalkulierten, braven Modellen den Verstand ansprechen. Dieses gute Preis-/Leistungsverhältnis gibt es bei Mazda obendrauf, was dafür sorgte, dass die Marke zu einem der erfolgreichsten Importeure der letzten Jahrzehnte wurde. Der noch dazu das eine oder andere technische Ausrufezeichen – wie mit dem Wankelmotor – setzte. Für dieses attraktive Paket stellt der Luce einen Ausgangspunkt dar. Schade, dass es das fesche „Licht“ aus dem Land der aufgehenden Sonne (offiziell) nicht nach Deutschland schaffte.



(Alle Bilder: Mazda)