

35 JAHRE MAZDA MX-6



→ Fakten

- *Sein Debüt erfolgte auf der IAA 1991 in Frankfurt
- *Mazda betont die "sportliche Avantgarde in besonderer Form"
- *Bis 1997 konnten in Deutschland lediglich rund 2.700 Exemplare abgesetzt werden

→ Favoriten

TOP 1

Mit dem MX-6 schlug Mazda neue Wege bei seiner 6er-Reihe ein, denn bis dahin fuhr der Zweitürer bei uns als 626 Coupé vor. Beflügelt vom Erfolg des MX-5 sollten die **MX**-Modelle zwar auf bewährte Technik setzen, sich aber mit eigenständigem und exklusivem Auftritt von ihren „Organspendern“ absetzen. Ergänzt von innovativen technischen Features wie der Allradlenkung. Im Prinzip verkörperten die MX-Modelle eine Premium-Strategie light, für die Mazda jedoch ab der Mittelklasse aufwärts das Image fehlte. Parallel zum MX-6 brachten die Japaner ab 1992 übrigens den technisch auf dem 626 basierenden, edler gestylten und ebenfalls die Premium-Wettbewerber anvisierenden Xedos 6 (ausschließlich als Limousine) auf den Markt. Mangels Erfolg waren die Xedos- ebenso wie die MX-Modelle – abgesehen vom MX-5 – aber (leider) nur ein kurzes Intermezzo.

TOP 2

Die bereits angesprochene elektronische Allradlenkung 4WS stellte für den MX-6 in seiner Klasse quasi ein **TECHNIK**-USP dar – vor allem gegenüber den europäischen Wettbewerbern. Sie war nur für die Top-Version mit Sechszylinder lieferbar und sollte über einen kleineren Wendekreis hinaus auch die Lastwechselreaktionen bei schnellen Spurwechseln reduzieren sowie für ein präziseres Kurvenverhalten sorgen. Mit Blick auf die in den MX-6 gesetzten Erwartungen durfte natürlich auch ein laufruhiger Sechszylinder nicht fehlen: Der 165 PS starke 2,5-Liter-V6 beschleunigte den 2+2-Sitzer in acht Sekunden auf Tempo 100 und anschließend weiter bis auf 220 km/h. Darüber hinaus wurde als Einstiegsmodell noch ein 2,0-Liter-Vierzylinder mit 115 PS angeboten.



TOP 3

Für den erfolgreichen Einstieg in die höhere Liga, die Mazda mit dem MX-6 anstrebte, spielte neben dem Image auch das **DESIGN** eine wesentliche Rolle. Und da war der 4,62 Meter lange MX-6 mit seinen eleganten Linien inklusive einem Schuss Dynamik an sich gut aufgestellt. Und dennoch fehlte ihm etwas, das der MX-5 im Überfluss bot: (Gerne auch runde) „Ecken und Kanten“, die ihn aus der Masse heraushoben und den „Will-haben-Reiz“ anregten. Dazu angetan waren weder der fehlende Kühlergrill noch die mandelförmigen Scheinwerfer, die (zu) brave Gran Turismo-Silhouette oder der aufgesetzt wirkende optionale Heckspoiler ...



→ Fazit

Wie heißt es so schön: Wenn zwei das Gleiche tun, ist das noch lange nicht dasselbe. Das BMW 3er Coupé der Baureihe E36 und der Mazda MX-6 kamen fast gleichzeitig auf den Markt. Letzterer wurde in sechs Jahren aber keine 3.000 Mal in Deutschland verkauft – eine Zahl, die das 3er-Coupé wohl alleine in so manchem Monat übertroffen hat ... Klar, der BMW verfügte über ein besseres Image, eine deutlich breiter aufgestellte Motorenpalette bis hin zum M3 und auch über eine größere Ausstattungsvielfalt. Zudem zog er mit seiner langen Motorhaube und dem kurzem Heck die Blicke auf sich. Vor allem aber war sein Profil eindeutig geschärft – so weckte er nicht zuletzt mit seiner Fahrdynamik bei sportlichen Fahrern Interesse, die zudem bereit waren, einen (stolzen) Premium-Aufschlag zu zahlen. Der MX-6 war dagegen ein attraktives, gutes und zuverlässiges Auto mit einem fairen Preis-/Leistungsverhältnis. Aber hat Mazda tatsächlich seine Positionierung im Markt zu Ende gedacht? Zumal Gran Turismos auch und gerade Individualisten ansprechen, die über Emotionen angelockt werden. Schade, dass es vom MX-6 keinen Nachfolger mit geschärftem Profil gab!



(Alle Bilder: Mazda)