
Im Rückspiegel: 626 – Mazdas Aufbruch in die Mittelklasse

Den Grundstein für seine Präsenz in der Mittelklasse legte Mazda vor 40 Jahren: Im Februar 1979 führten die Japaner den Mazda 626 auch in Deutschland ein – das Modell avancierte zeitweise sogar zum erfolgreichsten Importmodell in Deutschland. Durch klare, leicht keilförmige Linien und mit großzügig dimensionierten Glasflächen gab sich die 4,31 Meter lange Limousine ganz europäisch im Gegensatz zur bis dahin meist amerikanischen Designvorlieben folgenden Mittelklasse Made in Japan. Besonderen Applaus von Presse und Publikum erntete das Coupé für sein Dach im Hardtop-Design.

Ungewohnt großzügig dimensioniert war das Interieur des Mazda 626, der sich auch hier von asiatischen Wettbewerbern abhob und neue Maßstäbe setzte. „Der Deutsche aus Japan“, wie der 626 in den Medien genannt wurde, ließ serienmäßig nahezu komplett ausgestattet mit Preisen ab 12 690 Mark fast alle vergleichbaren Konkurrenten hinter sich.

Zum Mittelklasseauto für Millionen wurde der Mazda 626 schließlich in der 1983 vorgestellten zweiten Generation. Wieder konstruierte Mazda seinen Erfolgstyp völlig anders und zählte jetzt zu den Vorreitern bei der Einführung des Vorderradantriebs im Segment der großen Familienlimousinen. Seinerzeit ungewohnt war die relativ breite Karosseriepalette aus fünftüriger Fließhecklimousine, klassischem Viertürer und sportivem Coupé. Unter der Motorhaube des Mazda 626 arbeiteten neu entwickelte Vierzylinder, dies auch als effizienter Diesel und Benziner mit Vier-Ventil-Technik. Die Variantenvielfalt, seine Fahreigenschaften und die fast sprichwörtliche Zuverlässigkeit machten den Mazda 626 damals nicht nur zum meistverkauften Importmodell seiner Klasse, sondern auch zum Sieger in etlichen Vergleichstests der Fachpresse.

Es kam noch besser für den 626, denn in der 1987 lancierten dritten Generation feierte der Mazda sogar Absatzrekorde als meistverkauftes Importauto in Deutschland überhaupt. Möglich machte diesen Erfolg eine konsequente Erweiterung des Modellprogramms. So gab es die Baureihe nun zusätzlich als praktischen Kombi sowie mit Allradantrieb in Verbindung mit serienmäßigem Vier-Kanal-ABS und sogar einer elektronisch geregelten Allradlenkung (4WS).

Fortgeschrieben wurde der Erfolg des Mittelklassemodells für Familie und Business mit der 1991 vorgestellten vierten Generation. Der Mazda 626 wuchs auf 4,70 Meter Länge gewachsenen und bot neben neuen 16-Ventil-Vierzylindern auch einen leistungsstarken und laufruhigen 2,5-Liter-V6 und einen der weltweit ersten hocheffizienten Diesel mit Comprex-Druckwellenlader. Sechs Jahre später folgte die fünfte Auflage. Trotz deutlich kompakterer Außenabmessungen bot der 626 mehr Platz, der neu entwickelte Kombi zählte mit über 500 Litern Ladevolumen zu den größten seiner Klasse. Leichtbau drückte zudem das Leergewicht des Mazda 626 auf fast 1200 Kilogramm, was sich wiederum in niedrigen Verbrauchswerten widerspiegelte.

Im Jahr 2002 verabschiedete sich der Mazda 626 – und machte die Bühne frei für den ersten Mazda6. Er setzte die Tugenden des Vorgängers fort, gewann über 120 Vergleichstests und Auszeichnungen und bestand als erstes Fahrzeug einen 100 000-Kilometer-Dauertests eines führenden deutschen Fachmagazins ohne Fehler. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Mazda 626 (1979).

Foto: Auto-Medienportal.NetMazda



Mazda 626 (1983).

Foto: Auto-Medienportal.NetMazda



Mazda 626 Coupé (1990).

Foto: Auto-Medienportal.NetMazda



Mazda 626 (1994).

Foto: Auto-Medienportal.NetMazda



Mazda 626 Kombi (2000).

Foto: Auto-Medienportal.NetMazda