

40 Jahre Mazda in Deutschland

TECHNISCHE AVANTGARDE, VERFÜHRERISCH VERPACKT

- **Vor 20 Jahren startete der Xedos 6 als schöne Alternative in der Premium-Klasse**
- **Formales Vorbild für viertürige Coupés**
- **Von Downsizing-Sechszylindern zu sauberen SKYACTIV Motoren**

Leverkusen, 13. September 2012: Mit ihm bescherte Mazda der Premium-Mittelklasse eines der schönsten Designkonzepte aller Zeiten, den ersten Crossover zwischen Coupé und Limousine. Im Sommer 1992 präsentierte sich der Xedos 6 als Meisterwerk der Formgestaltung und technischer Avantgarde. Verborg sich doch unter der verführerischen Verpackung ein innovativer 2,0-Liter-V6-Benziner als Vorläufer für heutige Downsizing-Motoren. Genau 20 Jahre später feiert die neue Mazda6 Limousine Weltpremiere auf dem Automobilsalon in Moskau 2012 und markiert mit coupéhaften Linien einen weiteren Meilenstein in der anspruchsvollen Mittelklasse. Bestwerte bei Verbrauch und Emissionen ermöglichen heute die revolutionären SKYACTIV Motoren, bei deren Entwicklung die Mazda Ingenieure das Motto leitete „Der Himmel ist die Grenze“.

Dem Himmel nahe schien sogar schon der Xedos 6, jedenfalls wurden seine zeitlos eleganten Konturen von Kritikern als „fast überirdisch schön“ bezeichnet. So begeisterte sich auch der italienische Starcouturier Giorgetto Giugiaro für das mit einem c_w -Wert von 0,29 außergewöhnliche aerodynamische Designkonzept seiner japanischen Kollegen und bezeichnete den Xedos 6 als innovativen Mittelweg zwischen Limousine und Coupé. Es sollte noch über ein Jahrzehnt dauern bis andere Hersteller diese neue Fahrzeugkategorie für sich entdeckten.

Von Luxus, Lifestyle und Exklusivität kündete bereits die als Kunstwort kreierte Modellbezeichnung Xedos und tatsächlich kombinierte der 4,56 Meter lange Viertürer die kraftvolle Eleganz großer Coupés und die Perfektion komfortabler Premium-Limousinen auf überzeugende Art. Dies zeigte sich nicht nur bei der luxuriösen Serienausstattung, sondern auch durch die Liebe zum Detail. So waren die Karosserie-Spaltmaße beim Xedos 6 um bis zu 30 Prozent kleiner als bei konventionellen Mittelklasse-Modellen. Dazu reduzierten neue Verglasungstechniken und Türdichtungen Wind- und Fahrgeräusche auf das Niveau der Luxusklasse.

Vibrationsarm wie eine Turbine und zugleich hocheffizient arbeitete der 2,0-Liter-Sechszylinder, der nur dank kompakter Bauweise unter die sportlich flache Motorhaube passte. Bei dem kleinen V6-Aggregat nahmen die Zylinderbänke einen Winkel von 60 Grad ein, die Bohrung von 78 Millimetern und der Hub von 60 Millimetern wiesen das Leichtmetalltriebwerk als Kurzhuber aus. 106 kW/144 PS Leistung genügten damals bereits, um den vorbildlich leichtgewichtigen, nur 1.250 Kilogramm wiegenden Xedos 6 zu sportlichen Fahrleistungen zu beschleunigen. Viele Konkurrenten hinter sich lassen konnte der kleine V6 auch bei den Normverbrauchswerten, die bei konstant 90 km/h die 6,0-Liter-Marke nicht überstiegen.

Anders sah die Situation allerdings bei den globalen Verkaufszahlen aus. Hier fuhr der avantgardistische Xedos 6 seiner Zeit zu weit voraus, woran auch eine 1994 nachgeschobene kleinere Vierzylinder-Version wenig änderte. Ausgerechnet in Deutschland fand der feine Mazda jedoch erstaunlich viele Freunde, die den coupéartigen Viertürer der etablierten Premium-Konkurrenz vorzogen. Fast 30 Prozent der bis zum Jahr 1999 produzierten Xedos 6 erhielten eine deutsche Zulassung.

Zur weltweiten Erfolgsgeschichte startet dagegen jetzt der neue Mazda6 als moderner Nachfolger des Xedos 6 und des damaligen Mazda 626. Die coupéhaften Linien verdankt die neue Limousine der Designsprache „KODO – Soul of Motion“, dabei wurden die Außenkonturen des Mazda6 nach dem Vorbild eines Geparden auf dem Sprung entwickelt. Bestwerte bei Verbrauch und Emissionen ermöglichen dagegen die innovativen SKYACTIV Antriebe. Dabei folgt der neue Mazda6 dem Beispiel des CX-5, in dem diese Technologien bereits eingeführt wurden. Der 2.2 l SKYACTIV-D Dieselmotor ist mit einem Verdichtungsverhältnis von 14,0:1 das am niedrigsten verdichtende Pkw-Dieselaggregat der Welt – mit eindrucksvollen Auswirkungen auf Verbrauchs- und Emissionsverhalten. Nicht weniger energieeffizient arbeitet der 2.0 l SKYACTIV-G Benzinmotor mit einem im Pkw-Großserienbau unerreicht hohem Verdichtungsverhältnis von 14,0:1. Downsizing und coupéhafte Linien – was der Xedos 6 vor 20 Jahren begründet hat, führt heute der Mazda6 zum Erfolg.

Auskunft erteilt:
Karin Lindel
Referentin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 02173.943.303
E-mail: klindel@mazda.de

