

Das Unternehmen Mazda Motor Corporation (japanisch マツダ株式会社 Matsuda Kabushiki-gaisha), gelistet im Nikkei 225, ist ein Automobilhersteller mit Sitz in Fuchū. Neben Produktionsstätten in Japan – dem Hauptwerk in Fuchū und Hiroshima, dem Werk Ujina in Ujina, Minami-ku, Hiroshima und dem Werk Hōfu in Hōfu – wurden und werden Mazdamodelle an Standorten in allen Teilen der Welt gefertigt.

Die heutige Mazda Motor Corporation wurde 1920 von Jujiro Matsuda als Tōyō Cork Kōgyō K.K. (東洋コルク工業株式会社, Tōyō Koroku Kōgyō kabushiki-gaisha; engl. Toyo Cork Kogyo Ltd.) gegründet und widmete sich der Veredelung von Kork. 1927 wurde die Firma in Tōyō Kōgyō K.K. (englisch Toyo Kogyo Co., Ltd.) geändert. 1928 wurden erstmals Maschinenbauteile hergestellt, von 1930 an wurden auch Motorräder produziert. Ab diesem Zeitpunkt wurde auch der Name „Mazda“ verwendet. Dieser Name ist an Ahura Mazda, die höchste zoroastrischen Gottheit der Weisheit und Erkenntnis, angelehnt und wird im Japanischen ähnlich ausgesprochen wie der Name des Firmengründers Matsuda.[3]

Mitte der 1930er Jahre wurde die Entwicklung von motorisierten Dreirädern und LKW vorangetrieben, die als Mazda Mazdago auf den Markt kamen. Außerdem gab es eine Firmensparte Gesteinsbohrer. Während des Zweiten Weltkrieges war das Unternehmen in die japanische Rüstung eingebunden.

Nach dem Krieg nahm Mazda ab 1950 die Herstellung kleiner Lastwagen mit drei oder vier Rädern erneut auf. Am 28. Mai 1960 folgte in Japan der erste Personenkraftwagen von Mazda: unter dem Namen Mazda R360 wurde ein kleines Coupé am Markt eingeführt. Im Oktober 1960 wurde durch Tsuneji Matsuda, dem Adoptivsohn des Firmengründers und Präsident von Mazda von 1951 bis 1970, ein Lizenzvertrag mit dem deutschen Unternehmen NSU zur Nutzung und Weiterentwicklung von Wankelmotoren geschlossen. Ausschlaggebend hierfür war die Empfehlung seines langjährigen Freundes Willy Rudolf Foerster gewesen.[4] Im Juli 1961 wurde der Vertrag von der japanischen Regierung genehmigt.[5] Ab 1967 wurde der Mazda 110 S Cosmo mit Zweischeiben-Wankelmotor produziert. Nach der Markteinführung in Europa 1967 kaufte die Ford Motor Company 1979 25 Prozent der Anteile an Mazda. Im Jahr 1984 benannte sich das Unternehmen in Matsuda K.K. (englisch Mazda Motor Corp.) um. Bis April 1986 hatte Mazda 1,5 Millionen Fahrzeuge mit Wankelmotor hergestellt.[6] Im Jahr 1989 schaffte es Mazda mit seinem Roadster MX-5, die Begeisterung für offene Sportwagen in Europa und Nordamerika wieder aufleben zu lassen. 1996 erhöhte Ford seinen Anteil an Mazda auf 33,4 Prozent. 2008 wurden 20 Prozent der Anteile verkauft und 2010 auf 3,5 Prozent verringert.[7]

Von 2003 bis 2010 bot Mazda das bislang letzte Wankelcoupé RX-8 in Deutschland an,[8] wobei die Forschungsarbeiten am Wankelmotor nicht eingestellt wurden.[9] 2006 hatte Mazda etwa 1,9 Millionen Kreiskolbenmotoren hergestellt.[10] Aktuell liegt der Fokus beim Wankelmotor auf dem Einsatz als Range Extender von Elektrofahrzeugen.[11] Allerdings ist es Mazda offenbar zwischenzeitlich gelungen, den Wankelmotor so weiterzuentwickeln, dass auch weitere Anwendungsmöglichkeiten zum Beispiel in Form eines Hybridantriebes wieder denkbar erscheinen.[12]

Seit 2011 vermarktet Mazda seine Skyactiv-G-Ottomotoren, in denen eine Verdichtung bis zu 14:1 erreicht ist;[13] diese Motoren verzichten auf das sonst verwendete Downsizing.[14] Bis Februar 2011 hatte Mazda dafür nach eigenen Angaben mehr als 130 Patente beantragt.[15] Weiter ging Mazda im selben Jahr mit seinem SUV CX-5 an den Start. Mit diesem Modell wurde auch das Kodo-Design eingeführt, wobei Kodo etwa „Seele der Bewegung“ bedeutet.[16]

2013 kombinierte Mazda für den japanischen Markt im Mazda3 einen eigenen 2-Liter-Motor mit dem Hybrid Synergy Drive von Toyota.[17] Die Ford Motor Company verkaufte im Jahr 2015 ihre restlichen Anteile und ist seitdem nicht mehr am Unternehmen beteiligt.[18] 2017 machte das SUV CX-5 weltweit 25 Prozent der Verkäufe aus,[19] in Deutschland sind es zusammen mit dem kleineren CX-3 50 Prozent der gesamten Verkäufe.[20] Im August 2017 gaben die Mazda Motor Corporation und die Toyota Motor Corporation bekannt, die 2015 angekündigte Unternehmens- und Kapital-Allianz zu bilden.[21] Dafür tauschen die beiden Unternehmen jeweils Aktien im Wert von 50 Mrd. Yen über eine Drittanbietersvereinbarung aus. Toyota hält damit 5,05 Prozent an Mazda, während Mazda 0,25 Prozent an Toyota hält. Die Erlöse aus der Kapitalerhöhung beziehungsweise durch die Veräußerung eigener Aktien werden zum Teil in die Gründung des Joint Ventures zur Fahrzeugproduktion in den USA genutzt. Darüber hinaus arbeiten beide Unternehmen fortan bei der Entwicklung von Technologien für Elektroautos, vernetzten Fahrzeugtechnologien und Sicherheitstechnik sowie weiterer, ergänzender Produkte zusammen.[22]

2019 wurde der Mazda3 mit Skyactiv-x Motor, der homogene Kompressionszündung nutzt, eingeführt.[23] Auch der seit September 2019 erhältliche Mazda CX-30 nutzt diesen Antrieb. 2020 erschien mit dem Mazda MX-30 das erste reine Elektroauto von Mazda.

