

MAZDA Ital Design

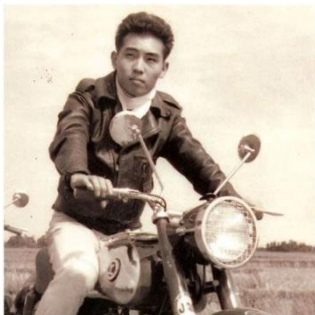
Als der japanische Autodesigner und Journalist Hideyuki „Hide“ Miyakawa 1960 auf der Turiner Automobilausstellung die Übersetzerin Maria Luisa „Marisa“ Bassano traf, war dies nicht nur der Beginn einer dauerhaften Liebesgeschichte. Es stellte auch eine Verbindung zwischen der italienischen Liebe zur Schönheit und dem japanischen technologischen Einfallsreichtum her - ein historischer Moment, der in vielen Mazda-Modellen der folgenden Jahrzehnte nachhallte.

Was könnte zumindest auf den ersten Blick entgegengesetzter sein als japanisches und italienisches Design? Die Unterschiede zwischen den beiden gehen weit über das Aussehen der Dinge hinaus und berühren grundlegend unterschiedliche kulturelle Spuren auf jeder Seite. Die Geschichte der westlichen Gesellschaften ist durchsetzt mit unverwechselbaren geometrischen Formen wie dem römischen Kolosseum, griechischen Säulen oder gotischen Kathedralen.

Die japanische Zen-Philosophie hingegen schätzt ständige Bewegung, Anpassung und Erneuerung, da sie Dinge ohne Form wie Wind oder Wasser als die stärksten betrachtet. Dies hat die Kultur jedes Landes nachhaltig beeinflusst und sich in der Entwurfsmethodik auch moderner Produkte, einschließlich Fahrzeuge, niedergeschlagen. Von Italien entworfene Autos wurden mit unvergesslichen, sinnlichen Formen in das kollektive Gedächtnis der Autokultur eingearbeitet, während das japanische Autodesign normalerweise schmuckloser, fließender und harmonischer ist. Aber wie das Sprichwort sagt, ziehen sich Gegensätze an.

Ein entscheidender Moment, um diese offensichtlichen Gegensätze zusammenzubringen, ereignete sich in den 1960er Jahren - als sich ein japanischer Autodesigner und Journalist in eine Italienerin mit einer Leidenschaft für Autos und alles Japanische verliebte.

Eine dauerhafte Brücke zwischen Ost und West wurde gebaut, und durch ihre Kontakte zu Mazda und legendären italienischen Designer wie Bertone legte, das Paar den Grundstein für das, was viele Autoenthusiasten als die perfekte Kombination ansehen würden: japanische Technik und italienisches Design.



Alles begann 1960. Der 22-jährige Hideyuki „Hide“ Miyakawa und ein Freund von ihm nahmen sich eine Auszeit von ihrer Arbeit als Autodesigner, um eine Motorradreise um die Welt zu unternehmen. Sie begannen ihre Reise in Südostasien, durchquerten Indien und Pakistan, den Nahen Osten und schließlich Europa und schrieben Artikel über ihre Erfahrungen für eine japanische Publikation.

Ein Ort in Europa fiel sofort für Hide auf: „Als ich 1960 in Italien ankam, zuerst in Rom und dann in Turin, wurde mir sofort klar, dass es ein besonderer Ort war. Sie haben überall Kultur, Kunst und Stil gesehen.“ Und die

Turin Auto Show war für die beiden Automobil Designer ein offensichtlicher Punkt von Interesse. Und dann traf Hide Marisa, eine der vielen Übersetzerinnen, die von den Organisatoren der Show für ihr internationales Publikum eingesetzt wurden. Die junge Frau aus Turin studierte Japanisch, interessierte sich aber auch für Autos. Hide war unterdessen ein großer Fan von Italien.

So ließ Marisa es nicht, Hide und seinen Freund auf der Autoausstellung zu zeigen: Am nächsten Tag lud sie sie zum Mittagessen in das Haus ihrer Familie ein. Von dem Moment an, als sie sich trafen, flogen nicht nur Funken zwischen Hide und Marisa, sondern ihre Familie mochte auch den jungen Japaner. Sie nahmen ihn unter ihr Dach auf, selbst nachdem Marisa für ein Jahr für ihr Studium nach Hiroshima gegangen war. 1961 besuchte Hide Marisa in seiner Heimat und lernte durch eine persönliche Verbindung von Marisas Gastfamilie Tsuneji Matsuda kennen, den damaligen Präsidenten der Mazda Motor Corporation. Sie sprachen über die Bedeutung des Designs für die japanische Automobilindustrie und legten den Grundstein für den Einfluss von Hide auf das Unternehmen.

Marisa und Hide haben sich inzwischen verlobt und ein Jahr später endlich geheiratet. Es dauerte jedoch nicht lange, bis sie nach Turin zurückkehrten. Vielleicht, weil es Marisas Zuhause war. Aber

sicherlich, weil es der perfekte Ort war, um ihrer gemeinsamen Leidenschaft für schöne Autos nachzugehen. In Turin befanden sich die drei besten Auto-Designer Italiens: die legendären italienischen Karosseriedesign-Studios Bertone, Ghia und Pininfarina. Gemeinsam begann das Paar, zwischen diesen Designstudios und japanischen Autoherstellern zu vermitteln - und Mazda, der nach Wegen suchte, seine kommenden Pkw zu unterscheiden, war alles für ihn.

1963 entstand aus der ersten Zusammenarbeit zwischen Mazda und Bertone der treffend benannte Mazda Familia - ein kompaktes Familienauto, das als Vorbote für die erfolgreiche Präsenz der Marke im unteren Mittelklassesegment vom Mazda Familia 1000 bis zum Mazda diente 323 zum heutigen Mazda3.

Die erste Iteration erfolgte in Form eines zweitürigen Wagens. E

in Jahr später folgte eine Limousinen Version. 1965 vervollständigte ein Coupé die Familia-Besetzung. Obwohl es weit entfernt von einem exotischen Sportwagen ist, zeigt sein Design deutlich den Bertone-Stil - es wurde schließlich von einem jungen Giorgetto Giugiaro geprägt, ein Name, der für das Autodesign im Allgemeinen und für den Japanisch-Italiener von großer Bedeutung werden sollte insbesondere der Beziehung der kommenden Jahrzehnte.

Für ihn war diese Beziehung von Anfang an sehr sinnvoll: „Nach dem Krieg waren es die Amerikaner, die Japan klarmachten, dass es anders beginnen musste: Die US-Soldaten und Offiziere in Japan fuhren amerikanische Autos, also die japanische Industrie schaute unweigerlich auf das amerikanische Modell. Aber die Entwürfe waren etwas unproportional, weil sie die kleinen japanischen Straßen nicht berücksichtigten.

Japan erkannte, dass Italien und Europa ähnliche Merkmale wie sie hatten und dass es eine starke Handwerksindustrie gab, mit der sie zusammenarbeiten konnten, um Autos herzustellen. Wir als kreative Köpfe der Autoarchitektur waren wichtig: Sie waren sehr fasziniert von unserer Sichtweise und dem, was wir anbieten konnten“, erklärt Giugiaro. Die gemeinsamen Kräfte japanischer Technologie und italienischer Ästhetik erwiesen sich als äußerst erfolgreich: Mit rund 400.000 Einheiten der ersten Mazda Familia-Generation, die zwischen 1963 und 1968 gebaut wurden, gewann die Modellreihe in ihrer Klasse einen massiven Marktanteil von 44 Prozent. Dies war jedoch erst der Beginn der Partnerschaft.

Giorgetto Giugiaro stammte aus einer Künstlerfamilie und strebte schon früh danach, selbst Künstler zu sein. Während seines Kunststudiums in Turin entdeckte er seine Leidenschaft für das Autostyling und begann Abendkurse in technischem Design zu belegen. Sein außergewöhnliches Talent blieb nicht unbemerkt und 1959, im Alter von nur 21 Jahren, wurde er Leiter des Bertone Styling Center in Turin. Auch Hide war von dem jungen Designer beeindruckt und forderte die Entscheidungsträger von Mazda auf, ihn weitere Modelle entwerfen zu lassen. Und Giorgetto hatte damals genau das Richtige für sich: Während er am relativ zahmen Mazda Familia-Design arbeitete, fertigte er auch Skizzen für eine aufregende viertürige Limousine mit avantgardistischen Merkmalen wie Frontantrieb und Rotationsmotor von an Mazda.



Der Codename SP8, wie das Konzept genannt wurde, hatte die elegante Ästhetik, die Mazda in seinen Plänen für eine größere Limousine suchte, die dem Mazda Familia folgen sollte. Diese Pläne sahen jedoch einen herkömmlichen Hubkolbenmotor und einen Hinterradantrieb vor. Mit nur wenigen Anpassungen, um diesen technologischen Unterschieden Rechnung zu tragen, einschließlich einer leichten Reduzierung des keilförmigen Designs, wurde der SP8 zum Luce, italienisch für Licht - und es war ein glänzender.

Eine Anzeige für den Mazda Luce beschrieb sein Design als „schlank, schlank und stilvoll - glatt mit klassischen Konturen geformt“. Dies war keine Übertreibung: Die zarte, raffinierte Karosserie mit langgezogener Front, charakteristischem Säulendesign und Doppelscheinwerfern war genau das Richtige für die Automobilwelt, als sie 1965 der Öffentlichkeit vorgestellt wurde.



Auch Maeda, Global Design Director, schätzt Giugiaros Kreation sehr: „Das Luce Coupé war das Symbol für Eleganz bei Mazda.“ Die Produktion begann 1966 und zum ersten Mal wurde ein Mazda-Pkw nach Europa exportiert, was von Anfang an zur Wahrnehmung von Mazda als designorientierte Automarke beitrug. 1969 machte Mazda mit dem Mazda Luce R130 Rotary Coupé noch mehr Licht. Das luxuriöse Hardtop-Coupé wurde erstmals auf der Tokyo Motor Show 1967 als Mazda RX 87

Touring Coupé gezeigt und war mit einem Rotationsmotor und Frontantrieb sowie rahmenlosen Fenstern und einem eleganten Vinyl Dach ausgestattet. Es zeigte mutig Mazdas klaren Ehrgeiz, in das Premium-Autosegment einzusteigen, was sich in seinem Werbeslogan „Lord of the Road“ widerspiegelte. Mit weniger als 1.000 gebauten Mazda Luce R130 ist es heute ein seltenes Sammlerstück.

Und was noch wichtiger ist: DIE VERGANGENHEIT SCHAUT IN DIE ZUKUNFT

In den folgenden Jahren würde das italienische Design weitere Mazda-Modelle beeinflussen, wie den Mazda R100, den ersten globalen Botschafter für Rotationsmotoren. Es wurde von 1968 bis 1973 gebaut und machte das Motorkonzept vor allem auf dem US-Markt beliebt. Insgesamt wurden 100.000 Coupés und Limousinen verkauft.



Ein weiteres Beispiel war der Vorgänger des berühmten mittelgroßen Modells Mazda 626, des Mazda 616, den die Marke von 1970 bis 1979 anbot - auch die Basis für den Mazda RX-2, der die Begeisterung des amerikanischen Publikums für Rotationsmotoren und gewann 1972 den amerikanischen Medienpreis „Importauto

des Jahres“. Und es überrascht nicht, dass die exotischeren Mazda-Autos auch stark von der Verbindung zu Bertone im Allgemeinen und Giorgetto Giugiaro im Besonderen betroffen waren, an deren Bau Hide mitgewirkt hatte.

Nachdem Giorgetto Giugiaro sechs Jahre lang das Designstudio von Bertone geleitet hatte, wechselte er in die Carrozzeria Ghia, wo er die Entwürfe für mehrere legendäre Supersportwagen entwarf. Einer seiner erfolgreichsten Entwürfe war der De Tomaso Mangusta aus dem Jahr 1967, der hinten über seinem Mittelmotor eine einzigartige, in Längsrichtung geteilte Motorhaube hatte. Die Motorhaube öffnete sich ähnlich wie Flügeltüren - ein Designmerkmal, das 1970 auch in den Mazda RX500 integriert wurde, ein spektakuläres Konzeptauto mit einem Rotationsmotor in der Mitte des Autos, das den technologischen Rahmen weiter als je zuvor drückte.

1981 arbeiteten Bertone und Mazda erneut zusammen, um das atemberaubende Konzeptauto Mazda MX-81 Aria zu entwickeln. Auf den Autoausstellungen, auf denen es präsentiert wurde, sorgte es mit seinem futuristischen Design für Aufsehen. Die in die C-Säule integrierten Rücklichter kamen erst viel später für andere Autohersteller in Mode. Auch der Cd-Wert von 0,29 war seiner Zeit weit voraus. Aber der wahrscheinlich erstaunlichste Aspekt des Mazda MX-81 wurde in seinem Innenraum gefunden, wo er anstelle der üblichen Zifferblätter ein virtuelles Cockpit in Form eines Bildschirms aufwies - damals absolute Science-Fiction.



Ikuo Maeda schätzt diese italienischen Designer bis heute sehr: „Italien ist ein Land mit einer tiefen Tradition. Was ich bewundere und überraschend finde, ist die Fähigkeit, Innovationen zu entwickeln - und damit Neuheiten hinzuzufügen - und dabei diese Tradition zu respektieren.“ Er besitzt immer noch einen Brieföffner des italienischen Designers und Objektkünstlers Enzo Mari, den er von seinem Vater geerbt hat und der ein wesentlicher Faktor für sein Interesse am Design war: „Die Begegnung mit diesem Objekt ist ein wirklich wichtiger Moment in meinem Leben.“ er berichtet. "Es ist praktisch, leicht zu halten und funktional, was typisch für italienisches Design ist."

Maeda erinnert sich auch gern daran, Giugiaro und Giovanni Bertone als Mittelschüler zum ersten Mal getroffen zu haben: „Ich fand sie sehr cool. Natürlich habe ich nicht verstanden, was sie sagten, ich erinnere mich nicht einmal, ob sie Italienisch oder Englisch sprachen. Was mich jedoch beeindruckt hat, war die Leidenschaft, die sie hatten und die sie allen mitteilen konnten - die typisch italienische Begeisterung.“ Als Ikuo Maeda es sich 2010 zur Aufgabe machte, Mazdas Design zu vereinheitlichen, stand die frühere Zusammenarbeit von Mazda mit Bertone und Giugiaro im Vordergrund seines Denkens. Das Konzept von Jinba Ittai - „Einheit zwischen Reiter und Pferd“ - bedeutet schließlich, das Design genauso zu betrachten wie die Technologie.

Als Maeda 2017 das Mazda Vision Coupé als Einblick in die Designzukunft von Mazda entwarf, kam die Paarung italienischer und japanischer Tugenden erneut ins Spiel: „Ich hatte mehrere italienische Autos“, erklärt er. „Sie werden von Menschen gebaut, die die Essenz des Autos kennen. Italienische Autos drücken einen Sinn für Handwerkskunst aus, kombiniert mit exzellentem Stil. Der Einfluss ist bis heute sehr stark. Das Vision Coupé Concept Car ist eine Neuinterpretation von Eleganz, die für unsere Zeit aktualisiert wurde. Es ist ein Auto, das mit italienischer Sensibilität gebaut, aber nach japanischen Prinzipien überarbeitet wurde.“ Was Maeda von den herausragenden italienischen Designs der 60er Jahre und danach übernahm, war, wie sie einen starken Rahmen für die Technologie bauten, anstatt nur willkürlich „Kleidung“ darum zu wickeln.

Hide arbeitete unterdessen weiter mit Giugiaro zusammen, bis er 1992 beschloss, das Autodesign endgültig hinter sich zu lassen. Zusammen mit Marisa kaufte er einen Bio-Bauernhof und ein Weingut in der Toskana, wo das Paar bis heute einen wohlverdienten Dolce Vita genießt. Und seine wichtige Rolle als eine der einflussreichsten Personen im japanischen Autodesign wird niemals vergessen werden: 2017 wurde sein Name in die Japan Automotive Hall of Fame aufgenommen - der Höhepunkt einer Geschichte, die mit einem jungen Mann begann, der um die Welt reiste mit dem Motorrad und die Liebe seines Lebens fand.

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 10.08.2021