



Mazda-museum

Zoom Zoom door de jaren heen

Automuseum | Het is fascinerend om te zien wat de invloed van een groot bedrijf is op een stad. Het hoofdkantoor van Mazda is gevestigd in de Japanse stad Hiroshima. En al bij het naderen van de stad valt op dat Mazda's het straatbeeld domineren. Bijna iedere taxi is een Mazda. Er is een Mazda-ziekenhuis. En het mag duidelijk zijn wie het "Zoom Zoom"-stadion heeft gesponsord. Kortom: dit is de ideale plek om in de geschiedenis van Mazda te duiken!

Al in een ver verleden kende de stad Hiroshima zeer veel bedrijfjes die zich bezig hielden met het smeden van ijzer. Samen met de beschikbaarheid van een grote open ruimte, vormde dat de ideale basis voor een autofabriek. Inmiddels is de stad welhaast om de fabriek heengegroeid.

Dat is goed te merken tijdens de busrit die de bezoekers van het hoofdkantoor naar de Mazda fabriek brengt. Het terrein is zo uitgestrekt, dat het zelfs bruggen over rivieren en woonblokken omvat! Het Mazda-museum is gevestigd in een voormalige parkeergarage op het fabrieksterrein. De plafonds zijn daarom zo laag, dat Europeanen iets gebukt moeten rondlopen!

De beginjaren

Het verhaal achter het bedrijf dat nu bekend is als "Mazda" begint op een wat ongelukkig moment. In de jaren '30 van de vorige eeuw ging het economisch slecht met Japan. De meeste autofabrikanten losten dit op door luxe auto's voor hoogwaardigheidsbekleders te produceren, de enige groep die het kon betalen. Mazda koos een andere richting en ontwikkelde de "Mazda-go" driewieler

(1931) om in de vervoersbehoefte van kleine bedrijfjes te kunnen voorzien. In de beginjaren had Mazda alleen concurrentie van Daihatsu te duchten en groeide het snel.



De eerste gezinsauto van Mazda kwam uit in 1960: de "R360 Coupé", een aandoenlijk autootje (wit met blauw dak op de foto) met achterwielaandrijving en de motor (2 cilinder, 16 pk) achterin. De R360 was vooral in de eigen regio een absoluut verkoopssucces, in de rest van Japan domineerde Subaru.



De R360 werd opgevolgd door de vierdeurs "Carol 600 Deluxe" (1963), een volwaardige vierzitter met vier deuren. Het hier getoonde exemplaar is de miljoenste Mazda en daarom is deze auto direct van de lopende band het museum in gerold. Terwijl de meeste auto's in het museum niet rijklaar zijn (dat is volgens de curator te kostbaar), heeft deze goudkleurige Carol slechts 60 km op de teller en verkeert dus nog altijd in nieuwstaat.



Sportief

In 1967 toont Mazda voor het eerst het nu zo kenmerkende sportieve karakter met de "Cosmo Sport". Deze coupé is als eerste voorzien van een wankelmotor (2 kamers à 491 cc, 110 pk). Een paar jaar later volgde de "Familia Presto Rotary Coupé" (1970), die de helft kostte en was voorzien van vrijwel dezelfde rotatiemotor. De Cosmo was dankzij het elegantere uiterlijk echter altijd met afstand de meest begeerlijke coupé.



In een volgende ruimte staan de jaren '80 en '90 van de vorige eeuw centraal. Opnieuw legt Mazda de nadruk op bijzondere techniek met de "RX7", en de Amerikaans aandoende "Eunos Cosmo" (1992). Deze laatste is nooit buiten Japan gevoerd en heeft een wankelmotor met drie in plaats van twee rotors. Dat zorgt voor betere prestaties (280 pk uit drie keer 654 cc), maar ook voor een (nog) hoger verbruik.



Het grootste succes met de wankelmotor heeft Mazda geboekt met de "787B" (1991) waarmee Japan voor het eerst (en laatst) de 24 uur van Le Mans won. De 787B heeft vier rotors en haalt uit een inhoud van vier keer 654 cc dik 700 pk. Deze racewagen staat centraal in een ruimte waar de werking van de rotatiemotor middels vele opengewerkte modellen wordt gedemonstreerd.



Auto van het jaar

Van oudsher werkt Mazda voor het ontwikkelen van kleine auto's samen met Suzuki. Tot op de dag van vandaag zijn vele Suzuki's in Japan ook onder de naam Mazda leverbaar. Een uiterst bijzondere Suzuki-kloon is de "AZ-1" (1992). Dit is een piepkleine sportwagen met vleugeldeuren en middenmotor, die dankzij de minimale afmetingen in Japan in aanmerking komt voor belastingvoordeel.



De eerste generatie van de Mazda 323 heet in Japan "Familia". Deze auto was de eerste Auto van het Jaar in Japan (1980) en was in Japan bovendien leverbaar als cabriolet. Daarnaast toont Mazda vol trots de Japanse auto van het Jaar 1982, namelijk de 626.

Fabrieksbezoek

In het Mazda-museum wordt ook getoond hoe auto's worden ontwikkeld. Als lijdend voorwerp wordt hiervoor de laatste auto van het jaar gebruikt: de Mazda CX-5. In het museum zijn de originele schetsen, het 1:1 kleimodel en een model van het dashboard te zien.



Vervolgens wordt de bezoeker middels diverse maquettes vertrouwd gemaakt met het productieproces van stansen (het maken van plaatwerk uit ruwe rollen staal) via spuiten tot het assembleren van een auto. Gewapend met die kennis loopt het bezoek naadloos over naar het meest tot de verbeelding sprekende deel van de fabriek: "assembly". Hier worden kale metalen frames voorzien van ramen, deuren, dashboard en meer en wordt voor de ogen van de bezoeker een auto geboren.



Zoals bij de meeste autofabrieken is fotograferen niet toegestaan. De bezoeker wordt bovendien op ruime afstand gehouden, want de gasten lopen op een verhoging meters boven de productielijn.

Tenslotte

Een collectie van conceptcars laat zien hoe de toekomst er volgens Mazda uitziet. Daarbij staat niet zozeer het uiterlijk, maar vooral de techniek centraal. In de loop der jaren heeft Mazda namelijk ingezet op waterstof. Daarbij gaat het nadrukkelijk niet om de "brandstofcel", want volgens Mazda duurt het te lang tot er voldoende waterstoftankstations zijn. Daarom ontwikkelt Mazda een hybride die het beste van twee werelden in het vooruitzicht stelt.



Conclusie

Het hoofdkantoor en de grootste fabriek van Mazda zijn gevestigd in de Japanse stad Hiroshima. Op afspraak kunnen bezoekers een rondleiding krijgen door zowel het museum als de fabriek. De fabriek is bijzonder, omdat deze in de loop der jaren zo sterk is gegroeid dat de stad en de fabriek naadloos in elkaar overlopen.

Het Mazda-museum is juist kleinschalig, zeker in vergelijking met vergelijkbare musea van andere merken. Dat geldt niet alleen voor de omvang van de collectie, maar ook voor de presentatie. Er zijn weinig interactieve onderdelen en de aankleding is uiterst simpel. Het museum geeft desondanks een goed beeld van de historie van Mazda, de huidige productiemethoden en de ideeën voor de toekomst.■

