

10 Jahre MX-5

MX-5 10th Anniversary

PRESSETEXT

TECHN. DATEN

PRESSEMAPPE

PRESSEFOTOS

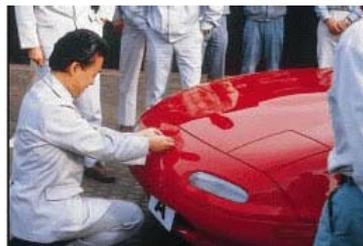
Der Spassmacher

1989 war für Mazda ein ganz besonderes Jahr, denn da fing dieser japanische Autohersteller an, Geschichte zu schreiben. Er wollte es nur noch nicht.

Seinerzeit gestaltete sich die Motor Show in Chicago eher trödelig für Ausländer, weil neben den Neuheiten der US-Hersteller, die vor allem für den heimischen Markt gedacht und gemacht waren, kaum ein anderer international agierender Konzern einen echten Knaller für die Weltmärkte ins Messelicht rückte.

Doch dann hieß es auf dem Messestand von Mazda an diesem Februartag des Jahres 89: "Licht aus – Spot an", denn da stand ein kleiner Roadster, der echt war. Keine Studie, kein Concept-Car, ein Auto, das man kaufen konnte.

Von jedem hätte man ein solches Auto erwartet, nicht aber von einem japanischen Unternehmen. Denn woher sollten gerade die Nippon-Marken nachempfinden können, daß es in den 50er Jahren in Europa und den USA eine Menge Fans für diese Art von Autos gegeben hatte? Mobile, die zweifellos hübsch anzusehen waren, meistens aus England oder aus Italien kamen und ihre Macken bei der Funktionalität hatten.



Dabei waren die Würfel in der Mazda-Zentrale, im japanischen Hiroshima, schon Anfang der 80er Jahre gefallen. Noch nicht für den MX-5, wie man ihn heute kennt. Aber für einen Roadster. Die Planer sprachen von einem "LWS", das bedeutet "Light-Weight Sports car". Bevor diese Entscheidung gefallen war, gab es eine Reihe anderer Vorschläge, wie Mazda sich für die Zukunft imagemäßig positionieren sollte. So z.B. ein Votum für einen wankelgetriebenen Pick-up, eine andere Meinung ging in die Richtung, Mazda solle einen Mini-MPV kreieren, was wohl zu dieser Zeit ein wenig zu progressiv gedacht war. Schließlich standen drei Versionen eines "LWS" zur Entscheidung. Im Prinzip waren es drei Welt-anschaungen von zwei unterschiedlichen Designstudios. Einmal die Auslegung als Fronttriebler, der intern auch (Honda) "CRX-Killer" genannt wurde, weiterhin das sportliche Konzept eines Mittel- motorfahrzeuges, beides Vorschläge aus Japan und schließlich – aus dem Design-Center in Kalifornien – die klassische – englische – Art des Roadsters: Motor vorn, Antrieb hinten, die auch den Zuschlag erhielt. Und sofort hatten die Mazda-Designer im kalifornischen Irvine eine neue Deutung des "LWS"-Konzepts: Lithesome, Wind-in-the-face, Sports car. Eine geeignete Antriebsquelle zu finden, war nicht so einfach, und so standen sowohl ein Kreiscolbenmotor des RX-7, ein hubraumstarkes Aggregat aus dem 929 und ein mit 1,4 Liter Hubraum als zu schwächlich beurteiltes Triebwerk aus dem damaligen 323 zur Diskussion. Projektmanager Hirai bekam – trotz limitierter Entwicklungskosten – einen um 90 Grad gedrehten 1,6-Liter-Motor aus der neuen 323-Reihe bewilligt, der genügend Power und Drehmoment brachte.

Erfolg findet Nachahmer

Sofort nach der Vorstellung des MX-5 zückten Interessenten die Scheckbücher, um ein solches Auto zu bekommen, und auch Europa blieb von der MX-5-Manie nicht verschont, denn erst ein Jahr später, im Frühjahr 1990, begann der Verkauf in den europäischen Märkten. In den USA wurden Aufpreise von 5.000 Dollar für sofortigen Bezug des Fahrzeuges gefordert und bezahlt, und clevere Importeure begannen einen schwunghaften Handel von Nordamerika nach Deutschland. Und auch hier legten Fans einige Tausender mehr auf den Tisch, als die Preisempfehlung vorsah.

Bei den Mitbewerbern gab es ungläubiges Staunen, denn noch 1988 hatte ein nicht unbedeutender deutscher Automanager einem kleinen Roadster aufgrund der teuren Herstellungskosten in Relation zum Produktionsvolumen eine klare Absage erteilt. Und tatsächlich gab es zu Beginn der 90er Jahre ein Segment in Deutschland von 10.000, maximal aber 15.000 Einheiten pro Jahr. Dieses besetzte der MX-5 aus dem Stand mit fast 50 Prozent. Es dauerte etwa drei Jahre, bis einige andere Automobilkonzerne aus ihrer Schreckenstarre erwacht waren und adäquate Mobile nachreichten. Heute mag sich kein Marktforscher konkret auf eine mögliche Absatzzahl in diesem Roadster-Segment festlegen.

Behutsame Modellpflege



Bis zum Frühjahr 1994 gab es nur ein Standardtriebwerk für den MX-5, einen Vierzylinder, der aus 1,6 Liter Hubraum eine Leistung von 85 kW (115 PS) entwickelte. Dieser Motor wurde dann durch einen aus dem 323 GT stammenden Vierzylinder ersetzt, der bei 1,9 Liter Hubraum eine Leistung von 96 kW (131 PS) an die Hinterräder abgab. Wichtiger allerdings war die Erhöhung des Drehmoments auf 152 Newtonmeter, um eine noch gleichmäßigere Kraftentfaltung über das gesamte Drehzahlband zu gewährleisten. Rechtzeitig zur Cabrio-Saison 95 wurde dem 1,9-Liter ein Hubraum schwächerer und preiswerterer Bruder zur Seite gestellt. Dieser 1,6-Liter-Vierzylinder leistete 66 kW (90 PS) und hatte ein Drehmoment von 129 Newtonmetern.

Für das Jahr 1998 stand eine völlige Bearbeitung des MX-5 an, und Mazda hatte die Designer in Kalifornien, Deutschland und Japan zu einem Ideenwettbewerb aufgefordert. Es gab teilweise revolutionäre Entwürfe, aber in letzter Konsequenz setzte sich der Vorschlag des US-Centers, in Irvine, durch, in den eine Reihe von Detailvorschlägen der anderen Studios einfloß. Irvine hatte sich "Evo-lution" auf die Fahnen geschrieben, denn im Grunde behielt der kleine Roadster sein unverwechselbares Styling, er wurde in der Karosserielinie nur etwas muskulöser.

Die wichtigste Neuerung zeigt sich im Frontbereich, denn die bisherigen Klappscheinwerfer mußten fest fixierten ellipsenförmigen Leuchten weichen. Die Heckpartie verläuft nun in einer leichten Wölbung zur Mitte, wobei die dritte Bremsleuchte in den Kofferraumdeckel integriert wurde. Die früher etwas deplaziert wirkende Nebelschlußleuchte wanderte in die Rückleuchteinheit.

Es blieb der genial einfache Verdeckmechanismus, der in Sekundenschnelle betätigt werden kann, neu dagegen ist eine beheizbare Heckscheibe aus Glas anstelle des knickempfindlichen Kunststoffes. Kritikpunkt beim Vorgängermodell war der durch die Batterie und das Reserverad zerklüftete Kofferraum. Nach wie vor ist der MX-5 kein Auto für den Familienurlaub, aber weil das Ersatzrad und der Stromgeber unter den Kofferraumboden wanderten, gibt es jetzt eine ebene Ladefläche. Das bringt mit 144 Litern 20 Liter mehr als früher und reicht für zwei Golf-Bags.

Wieder gibt es zwei Triebwerke, beides Vierzylinder, beide mit Ventilttechnik, oben mit jeweils zwei oberliegenden Nockenwellen. Während der 1,6-Liter eine Leistung von 81 kW (110 PS) entwickelt, leistet der 1,9-Liter 103 kW (140 PS).

Das die Sicherheitsausstattung auf dem jüngsten Stand ist, versteht sich von selbst. Es gibt Fahrer- und Beifahrerairbags und Dreipunkt-Gurte mit Gurtstraffern. Die Fahrgastzelle wurde vor allem im Bereich der A-Säule und der Flanken äußerst steif ausgelegt.

Seit Frühsommer 1998 ist der neue MX-5 auf dem deutschen Markt, und trotz einer Fülle von Mitbewerbern haben sich 5.524 Käufer gefunden. Im übrigen sind auch gebrauchte MX-5 außerordentlich wertstabil, wie die entsprechenden Analysen zeigen.

Zur Feier ein Limitierter

Mazda hat allen Grund, den großen Wurf, nämlich diesen einmaligen Roadster, zu feiern. Es ist der erfolgreichste Roadster aller Zeiten, am 8.2.99 lief der 500.000ste vom Band, und nie zuvor hat ein Fahrzeug dieser Spezies eine solche Produktionszahl erreicht, vor allem nicht in einem so kurzen Zeitraum.

Die jetzt für das Frühjahr anstehende Sonderversion wird nur 7.500 mal gebaut, 3.700 Einheiten sind für die Märkte Europas vorgesehen. Das Sondermodell gibt es ausschließlich in Nachtblau mit blauem Verdeck und entsprechender Personierung. Die Farbe Blau findet sich auch bei der Gestaltung des Innenraums in Kombination mit Schwarz wieder. Der Mittelteil der Sitze weist ein wildlederartiges Material auf und wird durch schwarzes Leder an den Seiten begrenzt, ebenso die Kopfstützen. Das lederbezogene Nardi-Lenkrad und der Schaltknauf sind ebenfalls in Schwarz-Blau gehalten. Als Triebwerk wird die aktuelle 1,9-Liter-Vier-zylinder-Maschine mit 103 kW (140 PS) offeriert. Besonderheit: Die Kraftübertragung erfolgt über ein Sechsgang-Schaltgetriebe, das mittels eines joystickähnlichen kurzen Schaltknüppels bedient wird. Der Jubiläums-Flitzer unterstreicht sein straffes, sicheres Fahrverhalten durch serienmäßige Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer. Die übrige Ausstattung entspricht dem Standard der "normalen" 1,9-Liter-Version. Diese limitierte Auflage wird durch eine spezielle Jubiläumsplakette neben dem vorderen Radkasten ausgewiesen, denn sie zeigt die entsprechende Produktionsnummer, z.B. 0001/7500. Außerdem erhält jeder stolze Besitzer eine vom Mazda-Präsidenten James E. Miller unterzeichnete Urkunde, aus der die Serien- und die Fahrgestellnummer seines Fahrzeuges hervorgehen. Für Deutschland werden – unwiderruflich – nur 1.500 Jubiläums-MX-5 zur Verfügung stehen, und auf Mazda-Deutschland-Geschäftsführer Klaus Tarlatt werden wohl weniger Verkaufs- als Verteilungsprobleme zukommen.

