

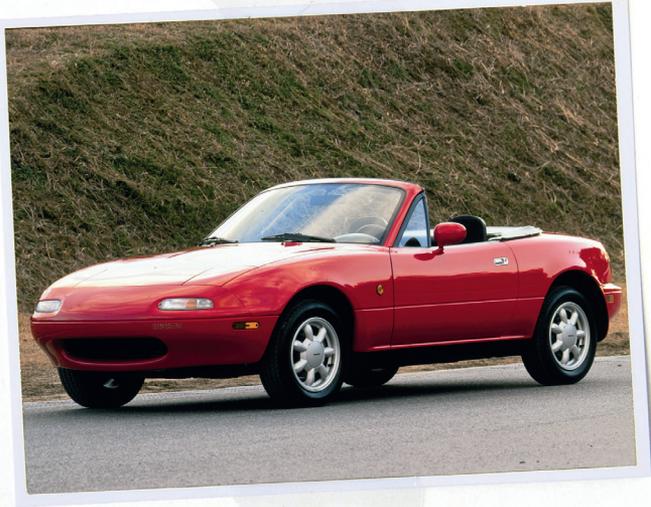


mazda

zoom-zoom

A
25TH
ANNIVERSARY

9. Februar 1989

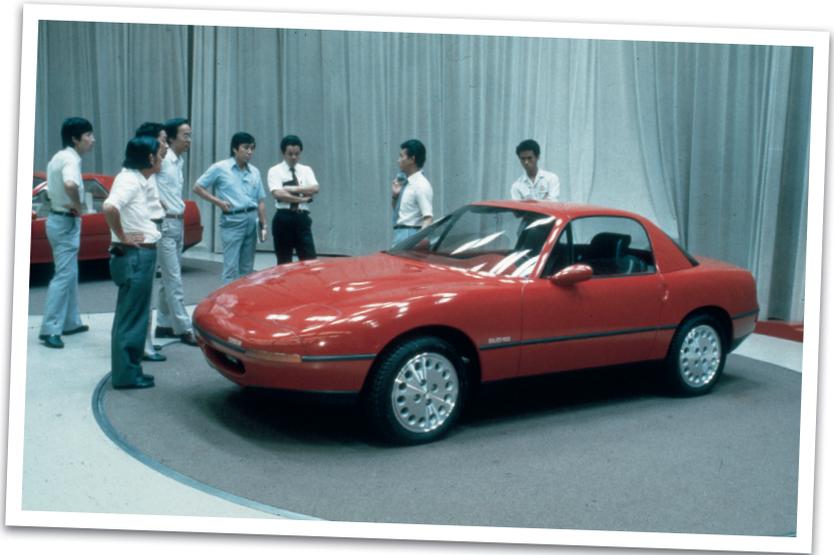


Anfangs herrschte Stille an diesem eisigen Februartmorgen in Chicago. Nur das gedämpfte Heulen des arktischen Winterwindes drang bis in die Hallen der besucherstärksten und ältesten amerikanischen Motorshow. Gemeinsam mit fast 100 anderen Debütanten aller großen Marken fieberte ich - Mazda MX-5 oder auch Miata, wie ich außerhalb Europas genannt werde - der großen Premierenparty am heutigen Pressetag der 72. Chicago Auto Show entgegen.

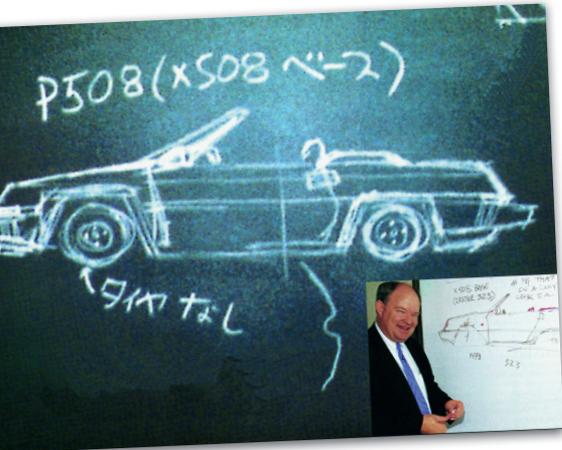
Neue Sportwagen stehen in diesem Jahr im Mittelpunkt der Messe, vor allem Muscle Cars wie Chrysler Viper oder Corvette ZR-1 und Ford Thunderbird SC, aber auch japanische Racer wie der Nissan 300 ZX. Starke Konkurrenz im Kampf um die Schlagzeilen für einen kleinen roten Roadster wie mich mit gerade einmal 85 kW/115 PS. Vorsichtshalber stellten mir meine Väter Bob Hall und Kenichi Yamamoto ein spoilerbewehrtes Miata-Showcar in strahlendem Mellow-Yellow zur Seite, das als klassischer Club Racer für die Lust auf schnelle Rundenzeiten steht.



Dagegen stehe ich für Alltagstauglichkeit und „California Dreaming“, also der Sehnsucht nach Sonne, die nirgendwo größer ist als hier in den USA, dem weltweit wichtigsten Cabriomarkt.



Tatsächlich wurde in Kalifornien, genauer gesagt am West Coast Highway in Newport Beach, vor genau zehn Jahren die Initialzündung zu meiner Geburt gesetzt. Der amerikanische Motorjournalist Bob Hall hatte in Newport Beach schon länger beobachtet, dass die Besitzer alter englischer Roadster nicht einmal dann von ihren Schätzchen lassen konnten, wenn deren Faltdächer nur noch in Fetzen von den Gestängen hingen. Schließlich schien die Gattung britischer Roadster gerade auszusterben. Der ideale Markt für einen neuen offenen Mazda also.



Anfang 1979 reiste Bob Hall ins Mazda Hauptquartier nach Hiroshima. Dort erklärte er dem damaligen Entwicklungsleiter von Mazda,

Kenichi Yamamoto anhand einer Kreideskizze, wie er sich einen offenen, erschwinglichen Sportwagen vorstellte.

Optisch als Evolution englischer Kult-Roadster nach dem Vorbild von Lotus Elan und MG B, technisch aber so zuverlässig, wie es damals nur Autos aus dem Land der aufgehenden

Sonne waren. Verkauft werden sollte der rassige Luftikus in erster Linie ins cabriobegeisterte Amerika, das zugleich wichtigster Exportmarkt für Mazda war. Fünf Jahre und mehrere Sportwagenstudien später gab Mazda dann tatsächlich das offizielle Startsignal zu meiner Entwicklung.



Kein Wunder, hatte doch inzwischen der bekennende Roadster-Fan Yamamoto (Ausfahrten in einem Triumph Spitfire hatten ihn „sonnensüchtig“ gemacht) die Führung der Mazda Motor Corporation übernommen und Bob Hall zum Produktplaner im neu eröffneten kalifornischen Mazda Entwicklungszentrum in Irvine ernannt. Hier in Kalifornien wurde auch mein klassisches Zweisitzer-Layout mit Frontmotor und Heckantrieb im Retrodesign entworfen. Dieses Konzept hatte sich im hausinternen Wettbewerb gegen zwei japanische Alternativen mit Frontantrieb oder Mittelmotor durchgesetzt.

Als Sportwagenprojekt mit dem Geheimcode 729 LWS sollte ich durch konsequenten Leichtbau für klassische Roadsterfans ein Stück vom Himmel sein, andererseits aber auch komfortgewohnte Romantiker unter den Cabriofahrern begeistern.



Weshalb ich ein wetterdichtes Verdeck erhielt, dazu eine wirksame Klimatisierung gegen Kälte oder große Hitze. Heute aber, hier bei meiner ersten Gala am Lake Shore Drive in Chicago brauchte ich weder Verdeck noch Klimaanlage. Um neun Uhr gingen die Türen der Hallen auf, die Scheinwerfer strahlten und die Journalisten drängten über die dicken roten Teppiche zu den automobilen Debütanten. Freundlich lachte ich die Reporter durch kultige Klappscheinwerfer an - und sofort wurde ich umringt und belagert. Offenbar hatten alle Medienleute nur einen Wunsch: Einsteigen und mit mir davon fahren, hinaus in die Wintersonne.



11. Februar 1989

„Roadster Revival“, „Road-Star“, Miata-Fieber“, die Weltpresse hat sich mit Lobeshymnen auf meine Medienpremiere vor zwei Tagen geradezu überschlagen. Der heutige Samstag war noch einmal aufregend, denn nach dem Fachbesuchertag durften nun endlich Mr. & Mrs. Smith, also alle potenziellen Miata-Käufer, die Chicago Auto Show stürmen. Obwohl die Messe fast nur von Amerikanern besucht wird, schien sich einmal mehr die ganze Autowelt um Chicago zu drehen - genauer gesagt um den Mazda-Stand. Jeder wollte einmal in mir und meinen MX-5-Brüdern Platz nehmen. Wobei ich schon ein wenig stolz war, dass viele Showbesucher die Scheckbücher wie Fähnchen schwenkten oder Banknoten boten in der Hoffnung, direkt vom Ausstellungsstand mit einem Miata nach Hause fahren zu können. Fast wurden wir erdrückt von der Masse der Enthusiasten.

Zum Glück ist Mazda im Kampf gegen das kurzzeitige drohende Chaos konsequent geblieben. Das Club Racer Concept Car in Mellow Yellow ist unverkäuflich und wird so nicht in Produktion gehen. Und alle Fans von mir als Serienversion müssen sich noch einen Monat gedulden. Pünktlich zum kalendarischen Frühlingsanfang im März werden wir dann in die Showrooms der US-Händler fahren. In Europa soll ich sogar erst im nächsten Jahr ausgeliefert werden. Aber ist Vorfreude nicht die schönste Freude?



10. Juli 1989



Die Titelseiten der Tageszeitungen kennen heute nur ein Thema: Bei den internationalen Tennismeisterschaften in Wimbledon gab es einen deutschen Doppelsieg durch Steffi Graf und Boris Becker. Dagegen mache ich die Schlagzeilen im neuen Mazda Pressespiegel, der die Berichte der Automedienwelt zusammenfasst. Das amerikanische Magazin „Road & Track“ führt mich in seiner Hitliste „World's best Cars“ - die amerikanischen Journalisten durften sogar schon im vergangenen Jahr einen ersten Miata Prototypen fahren.



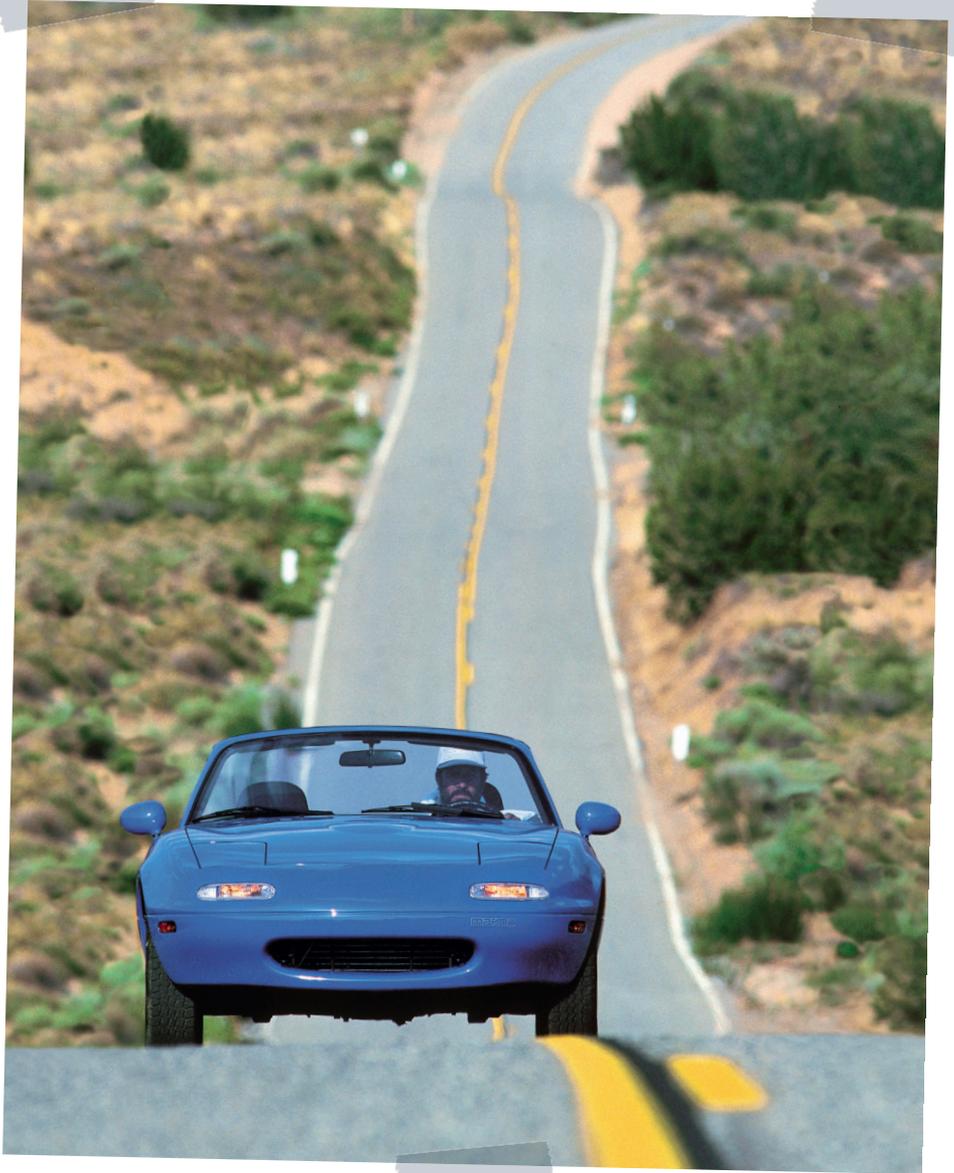
Mit „Most Fun“ würdigte mich dagegen die Redaktion von Autoweek, USA. „Miata-Mania“ zwischen San Francisco und San Diego fassten deutschsprachige Journalisten ihre Test-erlebnisse auf der Traumstraße Panamericana zusammen. Bei diesem Mazda stimme das

Grundsätzliche ebenso wie das Detail, begeisterte sich „auto motor und sport“.

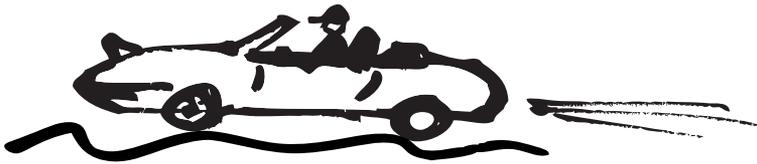
„A true sportscar“, lobte Automotive News, während „Autocar & Motor“ meine Rennqualitäten entdeckte „MX-5 shows racing face“.

Lobeshymnen überall, ich werde als Wiedergeburt des erschwinglichen Traumwagens gefeiert.

Kritik gibt es kaum, allenfalls wenn es darum geht, mich sofort kaufen zu können. Bis dahin dauert es aber noch einen Winter, zumindest für die europäischen Journalisten.



So dient es wohl eher dem Frustabbau, wenn manche Motorjournalisten anmerken, mein Fahrwerk vertrage noch mehr Pferdestärken als die derzeit verfügbaren 85 kW/115 PS. Dabei bin ich damit bereits ebenso schnell unterwegs wie die Blechdachträger der GTI-Fraktion - auch das müssen die kritischen Tester respektvoll anerkennen. Und so schieben sie rasch etwas Lob nach, was die Drehfreudigkeit und Genügsamkeit meines Herzstücks betrifft.



Nach der Jagd über schlechte Straßen wird die Verwindungssteifigkeit meiner Karosserie von „auto motor und sport“ sogar mit der „Felsenfestigkeit des 911-Cabrio“ verglichen. Alles Worte, die mir Wohlbehagen bereiten, denn wer will nicht geliebt werden?



24. September 1989

Es gibt Momente im Leben, die man nie vergisst. Die „Miata-Mania“, mit der mich die Amerikaner bei meiner Weltpremiere in Chicago feierten, gehört definitiv dazu. Doch war das nichts im Vergleich zu der Willkommensparty, die ich unter meinem europäischen Namen MX-5 auf der Frankfurter IAA erlebte.

Über 1,2 Millionen Besucher bemühten sich, einen Blick auf mich zu erhaschen. Solche

Menschenmassen hatte die Messe in der Mainmetropole noch nie erlebt. Schlange stehen war zwar bei allen Sportwagenpremiererungen angesagt, aber nirgendwo schien das Gedränge und Geschiebe so dicht wie auf dem Mazda-Stand.

Dabei bin ich doch gar kein superschneller und teurer Traumracer aus Maranello, sondern „nur“ ein erschwinglicher Roadster. Der jedoch „rasendes Verlangen“ auslöst, wie die Presse behauptet und deutsche Mazda Händler bestätigen, bei denen ebenso viele Vorbestellungen eingehen wie hier auf dem Mazda IAA-Messestand.



Und das obwohl Mazda schon jetzt Lieferzeiten von bis zu vier Jahren befürchtet, wenn ich im nächsten Frühling endlich für frischen Fahrspaß auf deutschen Straßen sorgen darf.

So lange wollen aber die ungeduldigsten Roadsterfans nicht warten. Sie bestellen mich bereits heute als Miata über Händler, die mich aus den  USA importieren. Bestätigt werden sie in ihrer Begeisterung von ersten Tests von Fachmedien und sogar einer spektakulären Cross-America-Testfahrt zum erfolgreich bestandenen Crashtest. Schließlich bin ich serienmäßig solide. Ob ich deshalb die bewundernden Blicke vieler Spider- und Spitfire-Piloten ernte? Wahrscheinlich liegt es eher daran, dass ich die klassischen Roadster nicht nur zitiere, sondern sie zugleich mit zeitgemäßer und zuverlässiger Technik fülle. Und außerdem über ein wetter- und waschstraßenfestes Verdeck verfüge.

Nach Meinung mancher Journalisten bin ich ein wahres Wunderauto, das sogar sprechen kann.



flüstere ich angeblich allen Cabriofans auf unwiderstehliche Weise zu. Vielleicht stimmt es ja. Jedenfalls habe ich nicht nur die Amerikaner, sondern auch meine japanischen Landsleute für mich begeistert. Das erfüllt mich mit besonderem Stolz, hatten Open-Air-Modelle in meiner Heimat doch bislang kaum eine Chance. 5.000 Käufer sollte ich nach den ursprünglichen Mazda-Planungen weltweit glücklich machen. Über 35.000 - so viel steht schon fest - werden es allein in diesem, meinem ersten Jahr in Amerika und Japan.



21. April 1990

Ein Wahnsinnstag!!!

Premiere bei den deutschen Mazda Händlern. Zwar stand ich schon im September auf der IAA im gleißenden Scheinwerferlicht, aber das war ja nur die Generalprobe für den heutigen offiziellen Verkaufsstart. Bis zuletzt beschäftigt Mazda nur ein Problem: Wie können genügend MX-5 aus Hiroshima beschafft werden, um die Händler mit Vorführwagen auszustatten und wenigstens die ungeduldigsten Kunden glücklich zu machen? So mancher hat sich seinen Miata sogar schon auf „grauem“ Weg aus Amerika beschafft.



Mazda Deutschland zeigt Verständnis und gewährt auch für diese amerikanischen Miata Garantie. Immerhin ist die Liste der Vorbestellungen für den europäischen MX-5 bereits endlos lang. Außerdem gibt es künftig mehr Mazda Händler als bisher zu beliefern. In der DDR wurde im März die erste Freie Volkskammer gewählt und Mazda findet jetzt auch in diesem Teil Deutschlands sensationell viele Fans.

Heute fühlte ich mich fast erdrückt von den Menschenmassen, die in die Schauräume stürmten. ~~Alle hatten sie einen Wunsch:~~ Einmal im Mazda MX-5 sitzen. Mich und meine Brüder fühlen, fahren und dann: kaufen. Schließlich sind wir die ersten bezahlbaren Roadster seit gut einem Jahrzehnt. 35.500 Deutsche Mark weist mein Preisschild aus, darin alles eingeschlossen, was bei anderen

Marken meist noch extra bezahlt werden muss. Vor allem das, was mich offenbar so verführerisch macht wie sonst nur die roten Renner aus Maranello. Tiefglänzender klassischer Lack (wahlweise gibt es auch dezenteres marineblau), schwarzes Interieur und wie angegossen passende Sitze.



Es ist eng in meinem Cockpit. Kein Gedanke an großzügigen Limousinen-Komfort. Aber die Menschen, die mit mir fahren wollen, spüren sofort: Wir bilden eine Einheit. Es ist alles vorhanden, was man in einem Roadster benötigt: Drehzahlmesser bis 8.000 Touren, Tacho bis Tempo 220 (echte 195 km/h Spitze sind mit meinen 85 kW/115 PS immer drin), Öldruck-, Kühlmitteltemperaturanzeige



und alle Anzeigen für Nebenfunktionen.
Und es funktioniert perfekt - was bei meinen
altenglischen Ahnen nicht immer so war.

Wer einmal in mir sitzt und einen Straßen-
horizont sieht, über dem der Himmel nicht
aufhören will, den habe ich erobert. Zudem
zähle ich zu den preiswertesten nach oben
offenen Verführungen am Markt. 2.000
MX-5 bekommt Mazda als erstes deutsches
Jahreskontingent zugeteilt. Viel zu wenig,
da bin ich sicher.

Nachtrag: Nach nur wenigen Tagen bin ich für
dieses Jahr ausverkauft. Zehntausende wollen
einen MX-5 haben. Es kommt zu dramatischen
Szenen, bei denen sich Kunden gegenseitig
überbieten, um einen der begehrten Kaufverträge
zu erhalten.

Es darf sein, was sein muß!



Die Autowelt ist uniform geworden, neue Ideen werden seltener realisiert, der Rotstift macht so manchen Designertraum zunichte. Mazda baut den MX-5. Ein unvernünftiges Auto. Nur Platz für zwei Personen und noch weniger Raum für das Gepäck. Aber mit diesem Auto lebt die alte englische Roadster-Tradition wieder auf. Und darum wollen ihn so viele haben: die Väter der Töchter gleichermaßen wie die Söhne der Mütter. Und umgekehrt. Mazda MX-5. Autofahren darf auch Spaß machen. **mazda**

Junge Gebrauchtwagen werden über Neupreis gehandelt, unsere Kaufverträge werden wie Wertpapiere im Kleinanzeigenmarkt angeboten. Auch als Mazda das erste MX-5-Kontingent für Deutschland verdoppelt, ändert sich wenig. Geschehnisse, die mir klar machen:

Ich bin der erste echte Traumwagen aus Japan



31. Dezember 1990

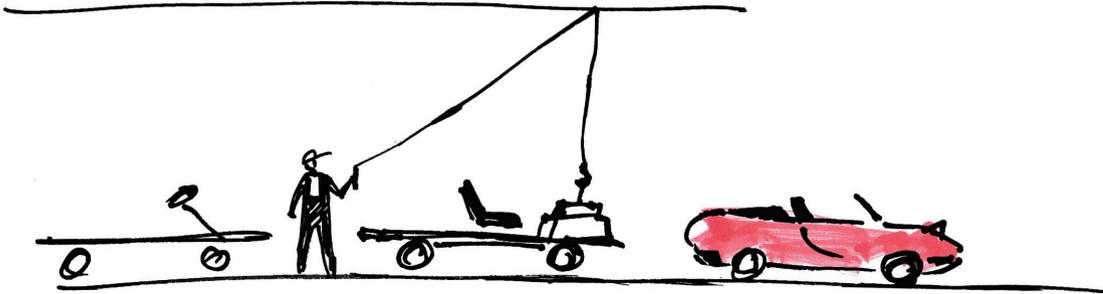


Heute erlebe ich meinen zweiten Jahreswechsel, und so wie die meisten Menschen an Silvester persönliche Bilanz ziehen und gute Vorsätze fassen, wage auch ich einen Blick zurück und nach vorn zugleich. Wirklich stolz bin ich auf alle Schlagzeilen, die mir galten: „Das Auto des Jahres“, titelte die Boulevard-Presse. Oder: „Das war ein tolles Autojahr. Der Mazda MX-5 verdient einen Schönheitspreis...“. Und „Wieder zeigen uns die Japaner, wo es lang geht.“ Schließlich: „MX-5 - eine perfekte Verführung“.

Tatsächlich konnte ich über 10.000 Deutsche zu einer verbindlichen Bestellung „verführen“ - und zwar sogar schon vor meinem Marktstart im vergangenen März.

Eine Zahl, die kein Experte für möglich gehalten hatte und die für den Beginn eines regelrechten Roadster- und Cabrio-Booms steht. So bin ich schon gespannt, mit welchen neuen Konkurrenten mich in den nächsten Jahren duellieren darf - in diesem Jahr gab es eigentlich nur den klassischen Alfa Spider und einige Exoten. Etwa den australischen Mercury Capri, der seine Antriebstechnik ebenfalls von Mazda bezieht. Bei der Wahl zum Medienpreis „Goldenes Lenkrad“ begegneten wir uns zum ersten Mal.





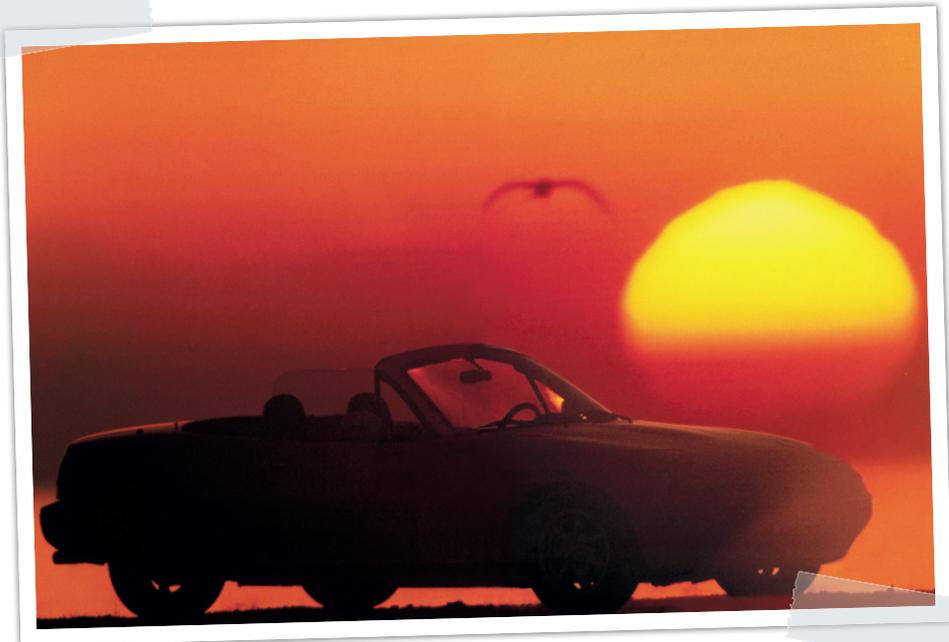
Was wünsche ich mir für das Jahr 1991?
Größere Produktionskapazitäten und
damit kürzere Lieferzeiten!

Kleinanzeigenpreise von 45.000
Mark für importierte amerikanische Miata
oder deutsche MX-5 (das sind fast 10.000
Mark über meinem regulärem Verkaufspreis!)
und damit einhergehende Schlagzeilen

wie „Spekulantenherzen schlagen höher“ sollen
schon bald der Vergangenheit angehören.
Die Gewinnmargen für solche Geschäftemacher
müssen in den Keller sacken!



Immerhin machte es Mazda in diesem Jahr bereits möglich, dass aus ursprünglich zugeteilten 2.000 MX-5 für den deutschen Markt am Jahresende doch stolze 4.728 Einheiten wurden. Was die Wartezeiten der Roadster-Besteller von zunächst fünf Jahren drastisch reduzierte. Aber das genügt natürlich noch nicht, denn ich will ebenso schnell verfügbar sein wie alle anderen Mazda-Modelle.



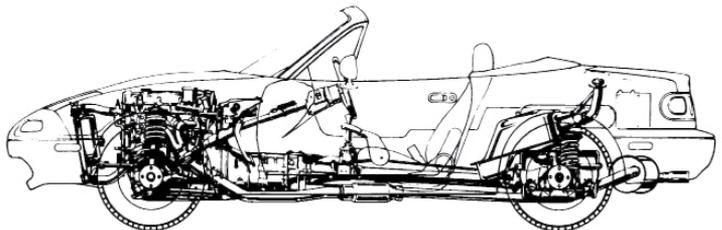


11. Februar 1991

Im Rheinland sollte es heute „Kamelle un Strüsjer“ regnen, Bonbons und Blumen, die die Karnevals-Jecken von ihren bunt geschmückten Rosenmontagswagen verteilen. Wären nicht viele Züge wegen des Zweiten Weltkriegs ausgefallen.

Dafür bekam ich ein Blumenbouquet - in Form von Lobeshymnen auf meine Zuverlässigkeit.

Waren es anfangs vor allem meine niedrigen Verbrauchswerte und Versicherungskosten, die von allen Fachmedien und Verbraucherzeitschriften gelobt wurden, sind nun die ersten Dauertestergebnisse veröffentlicht worden.





Bestanden
habe ich

den ersten

100.000-Kilometer-Härtetest

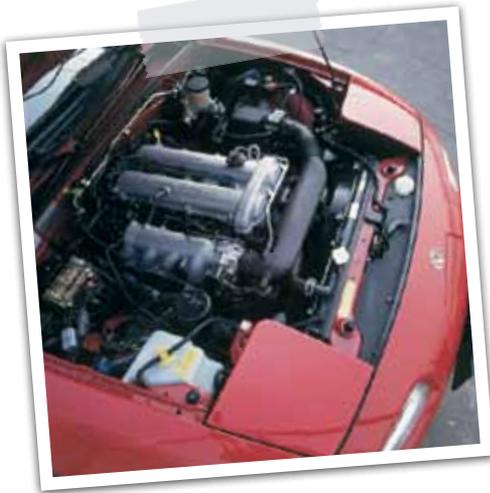
mit Bravour und der Note „Sehr gut“!



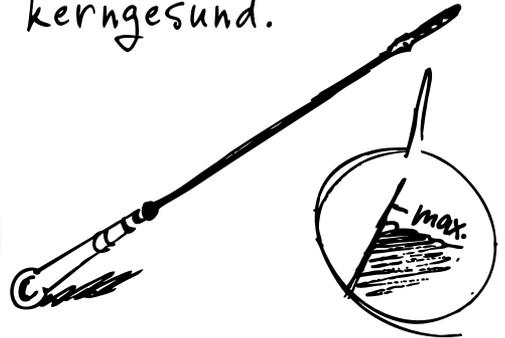
Abgesehen von Verschleißteilen wie Bremsbelägen (ich geb's ja zu: die Jagd nach schnellen Kurven liebe ich) und etwas weicher gewordenen Stoßdämpfern (kein Wunder bei den vielen Schlaglochstrecken im wiedervereinigten Deutschland) gab es nur die regelmäßigen Wartungsarbeiten in langen und deshalb preiswerten 10.000-Kilometer-Intervallen. Manche Marken rufen schon nach der halben Distanz zum Service.

„Fahrspaß zum wirklich günstigen Preis“,

das bescheinigen mir fast alle Testresümees. Mechanik und Motor zeigen sich Dauerbelastungen ebenso gewachsen wie Fahrwerk und Karosserie.



Von Rost oder erhöhtem Ölverbrauch keine Spur. Im Gegenteil: Ich bin kerngesund.



Nur einen ganz kleinen Kritikpunkt finden sogar meine Fans: Die Kunststoff-Heckscheibe. Zwar ist mein Verdeck allen Wolkenbrüchen gewachsen, womit ich wahrscheinlich einer der ersten ganzjahresgeeigneten Roadster bin. Aber das Kunststofffenster im Verdeck bleibt eine Achillesferse, unvorsichtiger Umgang sorgt

für Knicke und Kratzer. Ein Problem, mit dem sogar teure Supersportwagen kämpfen und das nur durch eine Glasscheibe gelöst werden kann.

Wahrscheinlich ist es sogar gut, wenn die Mazda-Entwickler hier noch eine kleine Aufgabe zu lösen haben. Sonst wäre ich so perfekt, dass die Gefahr der Langeweile bestünde. Übrigens gibt es für kalte Wintertage wie diesen Februar längst ein ebenso stabiles wie schickes Hardtop mit Glasfenster im Zubehörkatalog.

„Offen, aber selten ehrlich“, titelt eine Gebrauchtwagenberatung, die vor altersschwachen und von Defekten geplagten Roadstern warnt und nur mich uneingeschränkt empfehlen



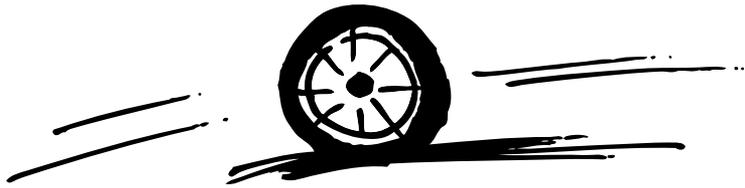
kann. Eigentlich nicht ganz fair, bin ich doch wesentlich jünger als meine europäischen Frischluft-Rivalen. Aber ich nehme es mir zum Ansporn, auch in künftigen Zuverlässigkeitsstatistiken zu den Mängelzwerge zu zählen.

8. April 1991

Gerade ein Jahr bin ich nun in Deutschland auf dem Markt, aber meine Lieferzeiten scheinen immer noch endlos lang. Absatzförderung brauche ich wirklich nicht.

So fühle ich mich geehrt, nein geadelt, als Mazda ein erstes Sondermodell von mir auflegt mit der Farbe „British Racing ~~Green~~ Green. Eine vornehme Farbe, die dokumentiert, dass die Welt mich als modernen Nachfolger der britischen Roadster-Aristokratie angenommen hat. Und liebt - immerhin sind die 360 Einheiten der Limited Edition bereits heute, also nach nur drei Tagen, vergriffen. Aber wer kann schon widerstehen, wenn verchromte Tür- das beige Leder- englischer Club-  sogar Details wie einstiegslisten und interieur von atmosphäre künden?

Über den Zubehörhandel gibt es sogar Goodies wie verchromte Speichenfelgen mit Zentralver-schlüssen. „Let the good times roll!“, lauteten die Kommentare, als ich mich in diesem klassischen Outfit vorstellte.

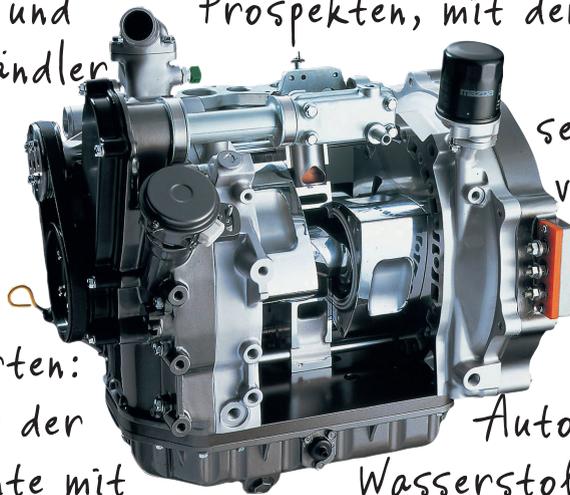


Tatsächlich hat Mazda bereits angekündigt, dass es in absehbarer Zeit eine zweite Auflage meiner Sonderserie in „British Racing Green“ geben soll, dann mit 750 Einheiten. Damit möglichst viele Sammlergaragen gefüllt werden können ...

21. Mai 1993

Unsere Lebensgrundlagen, insbesondere Luft und Licht, waren heute die Themen des Tages. Die gesamte Nordhalbkugel der Erde wurde von einer partiellen Sonnenfinsternis bedeckt, die gut zu beobachten war. „Luft zum Leben. Wasserstoff zum Fahren.“, stand dagegen auf den Plakaten und Prospekten, mit denen die Mazda Händler

neue, Version Wasser-Wankel-informierten: Roadster der geschichte mit



über eine sensationelle von mir mit stoff-motor der erste Automobil-Wasserstoffantrieb.

Ein Prototyp, der in den Feldversuch geht. So wie im vergangenen Jahr schon ein MX-5 mit Elektroantrieb, bei dem 16 Nickel-Cadmium-

Batterien für fast geräuschlos und dabei emissionsfreien Vortrieb sorgten.



Anlass, dass ich mich einmal mit den alternativen Antrieben beschäftige, mit denen Mazda uns Roadster erprobt. Schon seit 1970 versucht Mazda umweltfreundliche Fahrerlebnisse ohne Einbußen bei Dynamik und Fahrspaß zu bieten. Den Anfang machte damals der Hybrid-Prototyp EX 005, der von einem Elektromotor und einem Zweischeiben-Kreiskolbenmotor angetrieben wurde. 1991 feierte Mazda den Start des Flügeltürers HR-X.

Ein Concept Car, das von einem Zweischeiben-Kreiskolbenmotor mit Wasserstoff beschleunigt wird. Tatsächlich war der Einbau eines Rotary-Triebwerks unter meine Roadster-Motorhaube bereits während meiner frühen Entwicklungsjahre zum Serienmodell angedacht, realisiert wurde die Implantierung des Wankelmotors aber erst jetzt zur Erprobung des Wasserstoffantriebs.

Als Versuchsfahrzeug mit Elektroantrieb fühlte ich mich letztes Jahr noch nicht so richtig wohl. Die schwergewichtigen Batterien bremsten mein Temperament und meine Dynamik deutlich ein. Ganz anders jetzt mit Wasserstoffantrieb. Hierbei ermöglicht der 80 kW/109 PS starke Zweischeiben-Wasserstoff-Wankel flotte Fahrleistungen, die denen des Benziners entsprechen. Nur meine Höchstgeschwindigkeit muss bei Tempo 150 abgeregelt werden.



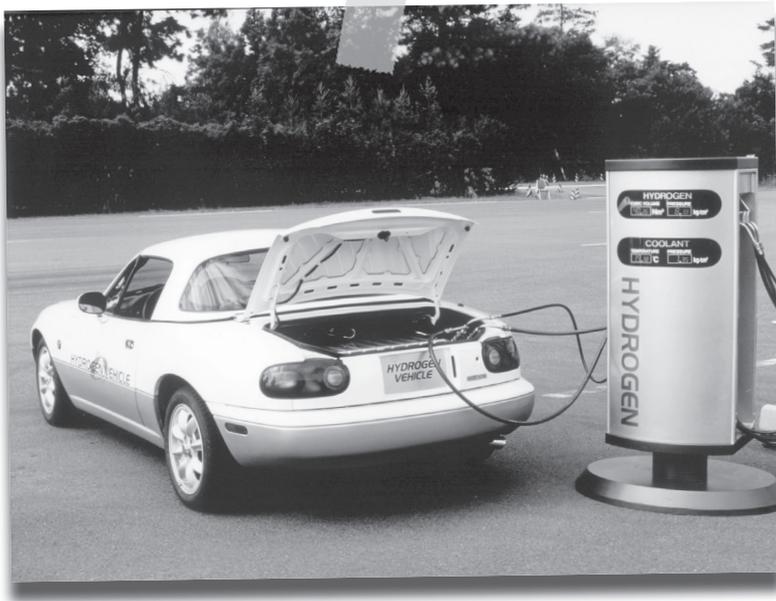
Die internationale Motorpresse äußerte sich nach ausgiebigen Testfahrten sogar begeistert über die flotte - und vor allem absolut zuverlässige und saubere - Fortbewegung mit der neuen Technik in mir als MX-5 HEV. Kreiskolbenmotoren sollen im Gegensatz zu herkömmlichen Hubkolbenmotoren besonders gut für den Betrieb mit Wasserstoff geeignet sein, so ist etwa ihr Zündverhalten gut zu regulieren.

Wie bei einem konventionellen Hybridfahrzeug wurde mein Rotary-Aggregat mit einem Elektromotor gekoppelt. Dieser E-Motor arbeitet im Schiebetrieb als Generator und wandelt kinetische Energie in Strom um, den ich dann zur Beschleunigung nutzen kann.



Zur Speicherung des Wasserstoffes hat Mazda einen neuartigen Metallhydrid-Tank entwickelt, der auf die bislang immer notwendige aufwändige Kühlung verzichtet.

Was tatsächlich einmal aus der revolutionären Brennstoffzellentechnik in große Serie gehen wird, ist heute noch schwer zu sagen. Das Thema Verbrauch und Emissionen ist zwar in aller Munde, aber noch fehlen Infrastruktur und Tankstellennetz. Immerhin: Den Anfang haben wir gemacht!



12. März 1994



Frühlingssonne satt für nach oben offenen Fahrspaß gibt es schon die ganze Woche. Die Meteorologen meinen bereits, es sei viel zu warm in diesem März. Offen gesagt: Mich stört das weniger, will ich mich doch an diesem Wochenende allen Sonnenanbetern und natürlich vor allem den MX-5 Fans frisch aus einer Fitnesskur vorstellen. Alt fühlte ich mich zwar nicht, aber die Kunden verlangen nach einer Vitaminspritze in Form von mehr Kraft und Mazda spendiert

obendrein ein Sicherheitspaket. Schließlich gelte ich in der von mir revitalisierten Roadsterszene als richtungsweisender „Leader of the Pack“, der allen neu hinzu gekommenen Rivalen voraus fährt und mit seinen markanten, inzwischen sogar fast einzigartigen Klappscheinwerfern den Weg ausstrahlt.

Was also ist verändert worden

Unter meiner Motorhaube arbeitet nun ein innovativer 1,9-Liter-Vierzylinder mit 16-Ventil-Technik und hydraulischem Ventilspielausgleich. Seine 96 kW/131 PS - 16 PS mehr als bisher - haben mit meinen 990 Kilogramm so leichtes Spiel, dass ich in gerade einmal 8,2 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 spurte und fast die 200-km/h-Marke knacke. Der entscheidende Lustgewinn für alle Frischluftfreaks ergibt sich jedoch beim



Cruisen, wenn das entspannte Dahingleiten durch duftende und sonnendurchflutete Landschaften durch nichts gestört sein soll. Hier verlange ich nun weniger Schaltarbeit, weil ich mehr Drehmoment (152 Nm statt 135 Nm) bei niedrigeren Drehzahlen (5.000/min statt 5.500/min) abgebe.

Falls es doch der klassische Kurventanz sein soll: Mehr Karosseriesteifigkeit gewährleistet eine zusätzliche Strebe hinter den Sitzen.

Außerdem erhalte ich Airbag, ABS (beides vorerst optional) und

(ABS)





Weiterentwicklungen wie größere Bremsscheiben, Seitenaufprallschutz, zusätzliche Verstrebungen am Unterboden und höhenverstellbare Kopfstützen, denn Sicherheit neuester Stand ist für Mazda Selbstverpflichtung.

Optisch erkennen nur wahre Fans mein Facelift - meist an den neu designten 14-Zoll-Alurädern. Mehr darf nicht sein. Denn ich will auf direktem Weg vom Kultauto zum Klassiker reifen!



24. Oktober 1997

Große Gefühle bei Millionen faszinierter Fernsehzuschauer weckte in den letzten Wochen ein kleines Fahrzeug namens Sojourner, das ganz allein, nur von seinem „Mutterschiff“, der Raumsonde Pathfinder, kontrolliert und fotografiert, auf dem fernen Mars unterwegs war.

An diese Einsamkeit auf fremden Planeten musste ich heute fast ein wenig sehnsüchtig denken, als ich von beinahe 100.000 Besuchern bedrängt wurde, die meine Weltpremiere in zweiter Generation auf der Tokyo Motor Show nicht verpassen wollten.



Denn heute war der Tag, an dem ich alles neu und noch besser, aber doch nicht anders machen musste. Die Entwicklung des MX-5, Typ NB, wie Mazda meine Neuauflage intern nennt, war für alle beteiligten Designer und Ingenieure die vielleicht ultimative Herausforderung. Galt es doch einen Klassiker zu aktualisieren, ohne seinen Charakter zu zerstören.

Projektmanager Takao Kijima hatte die Vorgabe einer Evolution gegeben, nicht einer Revolution. Ganz im Sinne meines Urvaters Bob Hall.

Hatte Hall doch bereits 1975 erläutert: „Die erfolgreichsten Sportwagen aller Zeiten haben grundsätzlich eine überdurchschnittlich lange Produktionszeit, die deutlich über den üblichen Zyklus von vier bis sechs Jahren hinausgeht.“



Und so mussten Fans und Fachwelt heute auf der Tokyo Motor Show zweimal hinsehen, bis sie zufrieden feststellten: Ja, der MX-5 ist tatsächlich neu, aber doch unverwechselbar ein MX-5 geblieben.

Endlich kann ich die Welt erobern mit meinen neuen bezaubernd lächelnden Mandelaugen, die besser zum dynamischen Fluss meiner Silhouette passten als die bisherigen Klappscheinwerfer.

Lange Schnauze, knackiges Heck mit integrierter dritter Bremsleuchte in prägnanter Abrisskante und ein eleganter Hüftschwung mit muskulöseren Flanken, die Designer haben mich mit perfektem Augenmaß verschönert.

Auch im Cockpit und unter dem Blech bin ich noch besser und verführerischer konfiguriert.

Sportlenkrad, Sitze mit mehr Seitenhalt, zusätzliche Ablagen, zwei Airbags, größerer Kofferraum - und endlich das ersehnte Verdeck mit Glasheckscheibe.

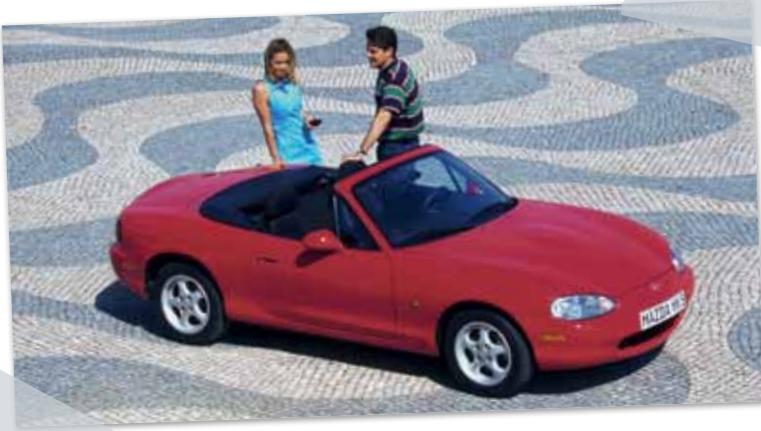
05. März 1998



Bitte
einsteigen



Heute begegnete ich als neuer Typ NB das erste Mal meinen kritischsten Käufern, den europäischen Sportwagenfans. Natürlich war ich ein wenig aufgeregt, aber die geradezu euphorischen Lobeshymnen in der Medienberichterstattung nach meiner Weltpremiere auf der Tokyo Motor Show ließen mich doch zuversichtlich zu dieser Generalprobe auf dem Genfer Salon reisen. Die eigentliche Bewährungsprobe steht mir ja noch bevor, wenn ich in die Schauräume der Händler fahre. Und dafür hat mir der heutige Tag ein gutes Gefühl mit auf den Weg gegeben. Überall auf der Messe entblätterten sich Faltdachmodelle im gleißenden Scheinwerferlicht, aber ich war der neue alte Sonnenkönig!



21. März 1998

Gestern war kalendarischer Frühlingsanfang. Der richtige Anlass für alle deutschen Mazda Partner, heute die warme Jahreszeit willkommen zu heißen - mit mir, dem MX-5, Typ NB, als neuem Roadster für die ewige Jagd nach sonnigen Zielen jenseits des Horizonts.

Für Begeisterung sorgt dabei auch der sensationelle Einführungspreis von 35.500 Deutschen Mark. Das ist präzise der Preis, mit dem ich vor acht Jahren mein Deutschlanddebüt feierte.

Kaum ein Bauteil, das Mazda für meine zweite Generation nicht optimiert hätte - und trotzdem keine zusätzlichen Kosten für den Kunden.

Kein Wunder, dass ich in frischer Form ein noch glücklicheres Grinsen in die Gesichter meiner Fans zaubere. Heute standen sie schon Schlange, um einen zeitnahen Liefertermin zu ergattern. Es sieht alles so aus, als könne ich meine bisherigen Absatzrekorde nochmals übertreffen.

Wie zuletzt haben sie die Wahl zwischen zwei Triebwerken. Beides Vierzylinder mit Vierventiltechnik und als soundstarke Doppelnockenwellenmotoren. So wie es bei Sportwagen sein muss. Während der 1,6-Liter eine Leistung von 81 kW/110 PS entwickelt, sind es beim 1,9-Liter sogar 103 kW/140 PS.

Trotz der umfassenderen Sicherheitsausstattung bin ich dem Prinzip des Leichtbaus treu geblieben, was sich in besseren Fahrleistungen und günstigeren Verbrauchswerten niederschlägt. Als MX-5 1.9 knackte ich sogar erstmals die 200-km/h-Marke.

19. Dezember 1998

Der Blick aus dem Fenster zeigt winterliches Weihnachtswetter, aber Mazda macht allen MX-5 Fans bereits heute ein Geschenk für die nächste Sommersaison: Zur Feier meines zehnten Geburtstages gibt es mich im neuen Jahr als limitierte 10th Anniversary Edition!

Kein reguläres Sondermodell, sondern eine einmalige Edition mit eingebautem Sammlerstatus. Nur 7.500 Mal werde ich weltweit ausgeliefert, davon sind 1.500 Jubiläums-MX-5 für Deutschland reserviert. Jeder stolze Besitzer erhält eine vom Mazda-Präsidenten persönlich unterzeichnete Urkunde, aus der die Serien- und Fahrgestellnummer seines Fahrzeuges hervorgehen. Passend zur speziellen Jubiläumsplakette, die neben dem vorderen Radhaus die Seriennummer ausweist. Dazu gibt es ein Geschenkset mit zwei Seiko-Chronometern, Schlüsselanhänger und Modellauto.





Vor allem aber mich: In tief glänzendem Nachtblau mit blauem Verdeck und entsprechender Persenning. Mein Cockpit präsentiert sich ebenfalls in exklusiven Farben und Materialien, so etwa das lederbezogene Nardi-Lenkrad und der Schaltknopf in edlem Schwarz-Blau. Damit nicht genug: Als erster MX-5 überhaupt verfüge ich über ein Sechsgang-Schaltgetriebe, das über einen joystick-ähnlichen kurzen Schaltknüppel bedient wird. Genügend Power liefert der 103 kW/140 PS starke 1,9-Liter-Vierzylinder. Das sind doch mal heiße News an einem kalten Wintertag!



31. Dezember 1999



Ein Jahrhundert, nein ein ganzes Jahrtausend geht zu Ende!

Während viele Computerfachleute ein globales Chaos befürchteten, wenn um Mitternacht die digitale Datumsangabe von 1999 auf 2000 springt - ältere Rechner mit nur zweistelliger Datumsanzeige könnten das Jahr 2000 als 1900 interpretieren - denke ich an etwas ganz anderes.

Ich hatte mein bisher bestes Jahr und das zur Jahrtausendwende!

Auf der größten deutschen Silvesterparty feiern in Berlin zwei Millionen Menschen ins Jahr 2000. Wie viele von den Partygästen wohl Roadsterfahrer sind?

Fast 10.000 von uns Mazda MX-5 sind im zu Ende gehenden Jahr in Deutschland zugelassen worden, meldet die Statistik. So viele wie noch nie.

Dabei habe ich doch inzwischen mindestens ein Dutzend Konkurrenten, denn Roadster, Spider, Speedster und sportive Cabrios werden immer begehrt. Erfolg findet eben Nachahmer... Die Menschen wollen ihre Haare wieder wie einst im Wind wehen lassen und Frischluft schnuppern. Ein wenig stolz bin ich ja schon, dass ich trotz der vielen Rivalen von Jahr zu Jahr begehrt werde.

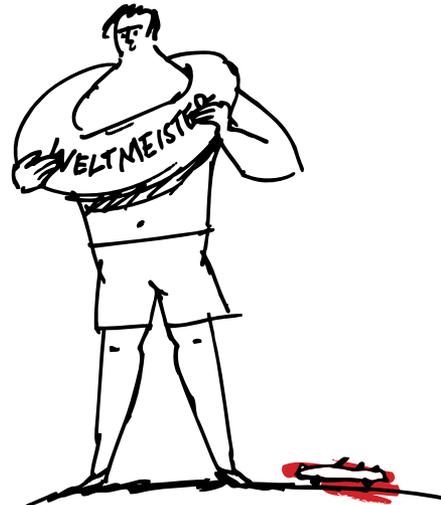
Einige Analysten erklären meine weiterhin zunehmende Beliebtheit und die florierende Fanszene der Miata- und MX-5 Clubs damit, dass ich für die Erfindung des Roadsters an sich stehe. Unglaublich! Dabei habe ich vor elf Jahren nur eine Idee revitalisiert, die fast so alt ist wie das Automobil selbst.



Kann mir aber nur recht sein, wenn mich die Menschen als Inbegriff des Roadsters sehen. Schließlich will ich Ziele erreichen, die mir wirklich einen Ehrenplatz in der Hall of Fame der Sportwagen verschaffen. Im vergangenen Frühjahr feierte Mazda bereits eine halbe Million verkaufte MX-5 bzw. Miata. Niemals zuvor war ein Roadster in so kurzer Zeit in dieser Auflage produziert worden.



Jetzt trennen mich vom Weltrekord
als meistgebafter offener Zweisitzer
aller Zeiten nur noch wenige
tausend Einheiten, denn mein
Produktionszähler steht aktuell
bei 516.755 Exemplaren!



26. Mai 2000



531.890: Mit dieser Zahl stehe ich seit neuestem im Guinness Buch der Rekorde - als meistverkaufter zweisitziger offener Sportwagen der Welt. Wer hätte vor elf Jahren, als ich mich in Chicago erstmals der Weltöffentlichkeit präsentiert habe, an einen solchen Erfolg geglaubt? Ich jedenfalls nicht - und die Mazda Ingenieure, die so viel Arbeit und Herzblut in meine Entwicklung investiert haben, sicher auch nicht. Sie wollten einfach nur ein Auto auf die Räder stellen, das leicht und erschwinglich ist und jede Menge Fahrspaß bietet - ein Auto, das ihnen selbst gefällt. Umso größer ist die Freude darüber, dass dieses Auto - also ich ;-) - bis heute mehr als 500.000 Kunden auf der ganzen Welt glücklich gemacht hat ... und jeden Tag kommen neue hinzu.

12. Januar 2001

Als frischgebackener und ganz offizieller Guinness-Rekordhalter darf ich mich, finde ich, ganz unbescheiden eine Ikone nennen. Und wie das mit Ikonen so ist: Überarbeitungen werden nur ganz behutsam umgesetzt. Mit der zweiten Modellgeneration bin ich noch sportlicher und rassiger geworden, habe meine Klappscheinwerfer gegen herkömmliche Leuchten getauscht, bin aber immer noch auf den ersten Blick als MX-5 zu erkennen.



Dieses Prinzip der vorsichtigen Veränderung haben meine Entwickler nun auch beim neuen Facelift umgesetzt. Außen wurde nur die Front modifiziert - die aber durchaus markant: Mein neuer, angedeuteter Fünfpunkt-Grill schlägt eine Brücke zu den übrigen Mazda Modellen und verleiht mir eine noch angriffslustigere Optik.

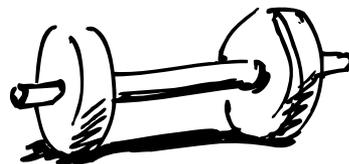
Mehr hat sich innen getan: Die Mittelkonsole und das Audiosystem sind jetzt in Silber gehalten, es gibt neue Sportsitze, und wer sich für das Touring-Paket entscheidet, bekommt Lenkrad, Schalthebel und Handbremshebel mit schickem Nardi-Leder bezogen sowie ein neues Windschott mit integrierten Lautsprechern.

Und eine neue Motorvariante habe ich auch im Programm: einen 1,9-Liter-Motor mit 107 kW/146 PS - wahlweise sogar mit Automatik, das haben sich viele Kunden gewünscht, die mit mir offenbar am liebsten gelassen cruisend unterwegs sind.

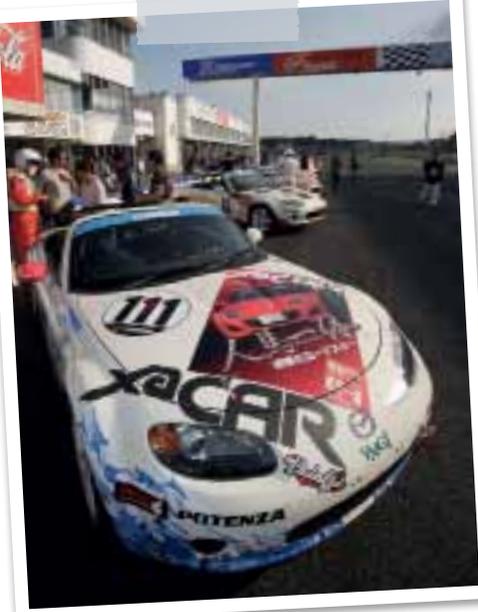


Wer das Maximum an Sportlichkeit aus mir herausholen möchte, greift stattdessen zum neuen 1.9 l „Sportive“: Mit Bilstein-Fahrwerk und zusätzlicher Domstrebe biete ich in dieser Variante ein Höchstmaß an Fahrdynamik und Fahrstabilität. Kein Wunder also, dass Mazda zur Premiere meines Facelifts titelt:

„Der MX-5 kommt aus dem Fitness-Studio.“



8. Juni 2001



Die Liebe, die mir von meinen Fans entgegengebracht wird, macht mich manchmal sprachlos. Überall auf

der Welt schließen sich MX-5 Fans den mehr als 200 Clubs an und organisieren zahlreiche Events und Treffen, die mich in den Mittelpunkt

rücken. Immer größer wird auch die Fangemeinde, die mich und meine Brüder für motorsportliche Aktivitäten einsetzt - und damit den Fahrspaß, den ich verspreche, auf die Spitze treibt. Kürzlich hat sogar in Portugal und Spanien eine Markenpokalserie mit mir als Wettbewerbsfahrzeug begonnen.

Überrollkäftig,
Fahrwerks-
verstärkungen:
Abgesehen davon
jagen mich die
begeisterten Piloten



in praktisch serienmäßiger Ausführung über die
Rennstrecken - in engen Rennen, in denen es vor
allem auf den gekonnt-gefühlvollen Umgang mit
Gaspedal, Bremse und Lenkrad ankommt.

Mit Abstand am populärsten sind die Rennen des
Playboy Mazda MX-5 Cup in Nordamerika: auf
traditionsreichen Rundkursen wie etwa auf dem
Mazda Raceway in Laguna Seca. Der Kurs mit
seiner legendären Korkenzieherkurve ist Mazdas
Hausstrecke in der neuen Welt und wird häufig
für Fahrzeugtests genutzt. Auch ich musste
meine Fahrkünste erst auf dem Mazda Raceway
in Laguna Seca beweisen, ehe Ingenieure und Vor-
stand das „Go“ für die Serienproduktion gaben.

25. Oktober 2003

So langsam steigt die Spannung:
Bevor ich in dritter Modellgeneration vorgestellt werde, wird es zwar sicher noch mindestens ein Jahr dauern, aber die Besucher auf der Tokyo Motor Show bekommen heute schon mal ein paar Hinweise darauf geliefert, in welche Richtung die Reise gehen könnte. Auf jeden Fall wird es bei zwei Sitzen, wenig Gewicht und schnörkellosen Formen bleiben: Dies legt die Studie Ibuki nahe, um die sich die Messebesucher heute scharen.

Der Name klingt schon mal vielversprechend;
Er bedeutet so viel wie „neue Energie atmen“
oder
„Vitalität, steigern“.





Damit könnten die Entwickler das neue Antriebskonzept meinen: Den Motor haben sie um 400 mm weiter nach hinten verlagert und die Klimaanlage hinter den Sitzen platziert. Das verspricht eine noch bessere Gewichtsverteilung und damit noch mehr Fahrspaß. Ob aus mir in Zukunft wirklich ein Mittelmotorsportler wird?

1. März 2005



Nach 17 Jahren und mehr als 800.000 produzierten Fahrzeugen beginnt für mich ein neuer Lebensabschnitt: Auf dem Genfer Automobilsalon können mich Journalisten und Publikum erstmals in der dritten Generation bewundern. Erwachsener bin ich geworden, athletischer und wohl auch männlicher ... so jedenfalls ist es hier überall zu hören. Dafür ist wohl unter anderem der Verzicht auf die „Cola-Taille“ verantwortlich: jene Verjüngung

der Karosserie zu Front und Heck hin, wegen der ich mir in den ersten beiden Modellgenerationen wohl immer wieder anhören durfte, ich sei ein Frauenauto. Was natürlich totaler ~~Quatsch~~ ist: Dazu muss man nur mal ein Treffen von eingefleischten MX-5 Fans besuchen.

Aber wie dem auch sei: Auch in meiner Neuauflage bin ich auf den ersten Blick als ~~klassischer MX-5~~ zu erkennen - schnörkellos, harmonisch und stilsicher gezeichnet. Aber das neue Design und die etwas größeren Räder, verbunden mit einem wahrnehmbaren Plus an Breite, Länge und Radstand, sorgen schon dafür, dass ich mich irgendwie ein bisschen stattlicher und maskuliner fühle. Auf den Leib geschneidert haben mir diese Karosserie die Designer aus dem japanischen Mazda Designstudio: Ihr Entwurf setzte sich im internen Wettbewerb gegen die Vorschläge aus den USA und Europa durch.

Die Europäer durften im Gegenzug meinen neuen Innenraum gestalten und in typischer geschmackvoller Funktionalität einrichten. Das Interieur bleibt natürlich perfekt auf Fahrer und Beifahrer zugeschnitten, die sich aber über ein Plus an Bewegungsfreiheit vor allem im Schulterbereich freuen dürfen. Selbst mein Kofferraum ist nun etwas größer geworden und vor allem cleverer geschnitten. So passt jetzt auch eine Getränkekiste stehend hinein - wenn das kein Fortschritt ist!



Wahren Fortschritt messe ich dann aber doch lieber in anderen Einheiten: beispielsweise in den 15 Sekunden, die ich beim Umrunden der Nordschleife nun schneller bin als die zweite Generation. Oder anhand der Tatsache, dass ich trotz mehr Ausstattung und Komfort sowie einer steiferen Karosserie praktisch nicht an Gewicht zugelegt habe - ein Ergebnis der ausgeklügelten Mazda Gramm-Strategie, auf die ich bei Gelegenheit noch einmal zurückkommen werde.



1. August 2005



Das Warten hat ein Ende: Rund fünf Monate nach meiner Premiere in Genf beginnt heute der Verkauf für meine dritte Modellgeneration, und zwar als exklusive Sonderedition „3rd Generation“. Damit gibt es bei Mazda erstmals eine Limited Edition eines Roadsters, der noch gar nicht auf dem Markt ist.

Bis die ersten Kunden mich endlich fahren dürfen, dauert es aber trotzdem noch einmal bis Ende Oktober, und als reguläres Serienmodell starte ich sogar erst im Januar 2006.



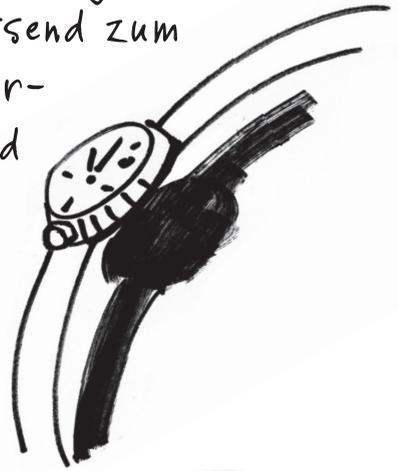
Meine Fans werden diesmal also wirklich auf die Folter gespannt. Schon allein deshalb werden sich bestimmt viele für meine neue Sonderedition entscheiden.

Belohnt werden sie zum Beispiel mit einem Bose®-Sound-System sowie dem Drei-Speichen-Lederlenkrad mit Bedienelementen für das Audio-System. Eine charakteristische Optik ist bei einem Sondermodell Pflicht: Alle 500 Exemplare sind in Tornado-Rot-Metallic lackiert, während Windschutzscheibenrahmen, Frontgrill und Türgriffe mit Chromeinfassungen versehen sind. Im Innenraum trage ich als Sondermodell eine „3rd Generation Limited“-Plakette mit der jeweiligen Seriennummer auf der Mittelkonsole.



Mit mir ist man als Fahrer natürlich immer passend angezogen, aber in meiner neuen Sonderedition gehe ich nun noch einen Schritt weiter: Als erster Roadster stecke ich meine

Käufer nämlich in passende Kleidung. Bestandteil sind nämlich ein Fila Polo-Shirt, eine Levis Jeans der klassischen 501- bzw. 529-Reihe und exklusiv für Mazda hergestellte Sportschuhe der Kult-Marke Puma. Und als besonderes Bonbon gibt es eine Fliegeruhr der Uhrenmanufaktur Sinn. Passend zum „3rd Generation“ ist das Zifferblatt in Wagenfarbe lackiert und das Armband aus dem Leder meiner Sitze gefertigt. Sammlerherz, was willst Du mehr?



31. Januar 2007



Mein Debüt vor fast 18 Jahren kann man ja durchaus mit einer Revolution vergleichen: In einer Zeit, in der kleine bezahlbare Roadster komplett von der Bildfläche verschwunden waren, habe ich ein ganzes Fahrzeugsegment neu belebt. Jetzt ist es Zeit für eine neue Revolution: Seit ein paar Tagen gibt es mich auch als Roadster Coupe.

So nennt Mazda die neue MX-5 Variante mit festem, elektrisch betriebemem Klappdach, die ab sofort parallel zu meiner „klassischen“ Version mit Stoffverdeck angeboten wird.

Unter uns: Diese Entscheidung fiel nicht ganz aus freien Stücken. Man braucht sich ja nur auf den Straßen umschauen: Überall fahren jetzt diese sogenannten C+C-Modelle mit ihren Klappdächern durch die Gegend, sehen dabei zwar ein bisschen pummelig aus, punkten dafür aber mit uneingeschränkter Ganzjahrestauglichkeit. Ich habe mir zwar sagen lassen, dass das mit echtem Roadster-Fahrspaß eher wenig zu tun hat, schließlich zieht sich bei den meisten dieser Fahrzeuge die Windschutzscheibe bis über die Köpfe von Fahrer und Beifahrer.

Aber es kommen nun mal immer mehr Kunden zu Mazda, die sich für das aufregende Open-Air-Feeling eines MX-5 interessieren, dabei aber höhere Komfortansprüche stellen und ihr Fahrzeug möglichst das ganze Jahr über genießen möchten.





All diesen potenziellen Interessenten macht Mazda mit mir als Roadster Coupe Variante nun ein passendes Angebot. Und abgesehen vom Klappdach hat das mit den neumodischen CC-Modellen nun wirklich nichts zu tun. Das sieht man schon auf den ersten Blick: Von einem dicken Hintern kann hier nämlich überhaupt keine Rede sein. Das Kunststoffdach faltet sich so elegant und intelligent hinter den Rücksitzen zusammen, dass man von außen betrachtet den Unterschied zur Stoffdach-Version praktisch gar nicht bemerkt.

Mit anderen Worten: Bei geöffnetem Dach gehen wir glatt als Zwillingenbrüder durch. Man kann sich vorstellen, dass da ein ganz schöner konstruktiver Aufwand hintersteckt. Das lässt sich übrigens auch daran ablesen, dass wir beide das gleiche Kofferraumvolumen bieten - und dass mein Klappdach-Pendant nur 37 Kilogramm mehr auf die Waage bringt als ich. Das Hardtop selbst wiegt nur 18 Kilogramm mehr als mein Stoffverdeck und faltet sich auf Knopfdruck in nur zwölf Sekunden zusammen. Ja, ich weiß: Ein echter MX-5 Fahrer findet Elektro-Dächer natürlich uncool ... aber beeindruckend sieht das trotzdem aus.



15. Juli 2007

Vor kurzem sind in Japan die letzten Exemplare des Toyota MR2 von den Bändern gelaufen ... und ich drehe künftig im Segment der bezahlbaren Roadster wieder allein meine Kunden.

Wen habe ich nicht alles kommen und gehen sehen in den letzten 18 Jahren! Fiat Barchetta, der Honda CRX mit herausnehmbarem Dach, Lotus und Kia Elan, zuletzt noch der Ford Streetka - alle inspiriert von der Revitalisierung des Roadster-Segments, die ich 1989 angestoßen habe.

Dass davon nun niemand mehr übrig ist, verfolge ich aber nicht mit Genugtuung, sondern eher mit einem weinenden Auge: Auch wenn wir Rivalen waren, hatten wir doch alle das gleiche Ziel: unseren Fahrern maximalen Fahrspaß im kompakten Format zu erschwinglichen Kosten zu bieten.



12. Februar 2009



Vier Jahre sind nun schon wieder vergangen, seit ich in der dritten Modellgeneration auf dem Genfer Salon debütiert habe ... und sogar 20 Jahre seit meiner Weltpremiere damals im winterlichen Chicago.

Aber jetzt bloß nicht sentimental werden - schließlich tut Mazda alles dafür, um mich frisch zu halten und meinen Charakter dabei nicht zu verwässern.

Im Gegenteil: Front und Heck, die im Zuge des Facelifts modifiziert wurden, wirken jetzt noch kraftvoller und irgendwie maskuliner.

Die Puristen unter meinen Fans werden sich aber auch mit dem Gedanken anfreunden müssen, dass es mich jetzt auch mit Automatik gibt.

Wer jemals die Gänge locker-leicht aus dem Handgelenk durch meine knackig kurzen Schaltgassen führte, wird sich zwar fragen, wozu so ein Automat nötig sein soll.



Aber meine Fangemeinde ist so groß, dass sich darunter auch jede Menge Fahrer befinden, die eine komfortorientierte Fahrweise bevorzugen.

Und die werden mit dem neuen Sechsstufen-Getriebe bestens bedient. Ehrensache, dass man die Gänge natürlich auch per Hand über die Schaltwippen am Lenkrad wechseln kann.





13. Juni 2009

Das nenne ich eine gelungene Geburtstagsparty:
Zu meinem 20. versammeln sich heute und
morgen 200 MX-5 Fahrer aus ganz Europa, um
gemeinsam meinen Ehrentag zu feiern. Und wo
könnte ich mein Jubiläum stilvoller begehen als
an einem Ort, der wie kaum ein anderer für Spaß
und Nervenkitzel der automobilen Fortbewegung
steht: dem legendären Rundkurs von Le Mans.

Der Circuit de la Sarthe steht übrigens auch für einen historischen Moment in der Motorsportgeschichte: Hier gewann Mazda mit dem 787B im Jahr 1991 als erster japanischer Hersteller das 24-Stunden-Rennen - und zwar erstmals mit einem Fahrzeug mit Kreiskolbenmotor. Ein bis heute konkurrenzloser Doppelerfolg.

Aber heute soll es ja um mich gehen: Aus ganz Europa sind meine Fans und Fahrer angereist, um mit mir zu feiern, mein schönstes Exemplar zu küren und sich das diesjährige 24-Stunden-Rennen aus nächster Nähe anzuschauen.

Organisiert hat meine Geburtstagsfeier Mazda gemeinsam mit den vielen europäischen MX-5 Fanclubs, die meinen Werdegang in den letzten 20 Jahren mit großer Begeisterung begleitet haben - und dies sicher auch in Zukunft tun werden. Auf die nächsten 20 Jahre!

14. Mai 2009



Man lernt ja nie aus. Bis heute hatte ich zum Beispiel von dem Begriff „Doodle“ oder auch der damit verbundenen Tätigkeit, dem „Doodlen“, noch nie etwas gehört. Aber nun habe ich erfahren, dass es sich dabei um hübsche Kritzeleien handelt, die ganz nebenbei entstehen, zum Beispiel beim Telefonieren. Manche Leute sind dabei offenbar ziemlich geschickt: Das Ergebnis bin ich als MX-5 in Doodle-Optik, den Mazda im Rahmen eines Gewinnspiels verlost. Verziert mit hübschen blumenartigen Malereien auf der weißen Karosserie, bin ich ein wahres Unikat - ein MX-5 Sondermodell im besten Sinne.

Das hat ja ohnehin eine lange Tradition: Sondermodelle, die bei anderen Marken häufig eher ein Mittel der Verkaufsförderung sind, waren bei mir schon immer Sammlerstücke mit exklusiven Lackierungen, neuen Verdeckfarben und hochwertigen Ausstattungsmerkmalen, die

im normalen Optionsprogramm oft gar nicht zu bekommen sind. Die limitierten Editionen beweisen übrigens auch, dass mir - im Unterschied zu den meisten anderen Fahrzeugen - unglaublich viele Farben  stehen: zum Beispiel das klassische Sportwagengrün in meinem Sondermodell „British Racing Green“ von 1990 oder das kräftige „Speed-Yellow“ von mir als Sunracer. Oder man denke an meinen Innenraum im Niseko von 2008. Dunkelbraunes Leder mit hellblauen Nähten, dazu die neue Sonderfarbe Pontosblau Metallic, 17-Zoll-Felgen im 10-Speichen-Design und viele Chrom-Applikationen am Exterieur: Exklusiver geht es nicht.

Bis heute ist die Zahl meiner Sonderserien allein in Deutschland auf rund 30 angewachsen, viele davon sind auch bei Gebrauchtwagenkunden besonders begehrt. Wer sich jemals von Fan zu Fan mit einem anderen MX-5 Fahrer unterhalten hat, weiß wovon ich spreche: Da werden Details zu Farbtönen, Extras und Baujahren ausgetauscht - mit einem Maß an Wissen und Kompetenz, das sonst wohl nur die MX-5 Entwickler selbst haben.



15. September
2009

Das Rampen-
licht am Mazda
Messestand auf

der IAA ist diesmal nicht auf mich gerichtet, sondern auf meinen jüngsten Bruder: den MX-5 Superlight. Wenn ich mir diesen auf das Nötigste reduzierten, kompromisslosen Roadster so ansehe, ist das ungefähr so, als würde ich in einen Spiegel blicken, der einen schlanker macht als man ist. Die Journalisten würden sich heute am IAA-Pressetag glatt die Nasen an den Scheiben des Superlight plattdrücken ... wenn er denn überhaupt welche hätte. Hat er aber nicht, weder Windschutz- noch Seitenscheiben, und auch kein Faltdach und keine Komfort-Extras. Damit bleibt mein superleichter Bruder deutlich unter der 1.000-Kilo-Marke.

In einer Zeit, in der praktisch alle neuen Autos immer größer und schwerer werden, ist das ein starkes Signal, das die Branche aufhorchen lässt.



Entworfen wurde das Super-Leichtgewicht im europäischen Designzentrum in Oberursel bei Frankfurt, wo sich Chefdesigner Peter Birtwhistle freut, er habe schon lange davon geträumt, eine solch radikale Version zu bauen. Aber auch in der klassischen Variante habe ich mir mit meinen 1.075 Kilogramm Leergewicht nichts vorzuwerfen. Schon allein weil ich so konsequent auf Leichtbau getrimmt wurde, werde ich bestimmt in die Mazda Geschichte eingehen. Schließlich bin ich der erste Mazda, der mit der sogenannten Gramm-Strategie entwickelt wurde. Dabei haben unsere Ingenieure praktisch jedes Bauteil in die Hand genommen, um Potenziale zur Gewichts- einsparung zu finden. Mit Erfolg: Trotz steiferer Karosserie und mehr Komfort bin ich genauso leicht wie meine zweite Generation.

20. Februar 2010



Jetzt wird es mir aber doch ein bisschen zu bunt mit diesem Rummel um mich als Superlight. Auf der IAA hatte ich ja insgeheim noch gedacht, dass dieser abgespeckte Roadster ein reines Showstück und gar nicht fahrbereit sei ... aber jetzt war die „auto motor und sport“ tatsächlich mit dem Leichtgewicht unterwegs. Und während der Autor seine Begeisterung kaum verhehlen kann, verteilt er gleich noch ein paar Seitenhiebe gegen mich als Klassiker: Ich sei ein Frauenverstehler und zeige als Superlight nun endlich meine „behaarte Brust“.

Sei's drum ... immerhin kommt er zu dem Fazit, dass in mir und meinen Brüdern immer ein echter, kerniger Roadster steckt. Damit kann ich leben - und mich weiterhin darüber freuen, dass meine Mischung aus Fahrspaß, Leichtbau und Alltagskomfort unerreicht bleibt.



4. März 2010



Erst letztes Jahr um diese Zeit habe ich den 20. Jahrestag meiner Weltpremiere in Chicago gefeiert, da heißt es nun in diesem Frühjahr: 20 Jahre MX-5 in Europa.

Passenderweise haben wir die Feierlichkeiten an den Genfer See verlegt - den Ort meines damaligen Debüts, wo sich ab heute wieder die Branche zum Frühjahrstreff versammelt. Auf dem Mazda Stand präsentiere ich mich als Sondermodell 20th Anniversary - streng limitiert auf 2.000 Einheiten. Nur 500 sind für Deutschland vorgesehen. Ich bin sicher: Die MX-5 Liebhaber werfen schon wieder einen Blick auf ihr Konto; das Optikpaket mit Chromelementen und die exklusive Außenfarbe Nereusblau Metallic sind einfach zu verführerisch.

18. September 2010



Das wusste ich
bisher auch noch nicht:

2005 haben in Neuseeland meine Fans den längsten
MX-5 Korso der Welt mit 249 Teilnehmern
veranstaltet und damit einen Guinness-Welt-
rekord aufgestellt. Doch diese Marke ist seit
heute Geschichte: Auf dem Gelände der

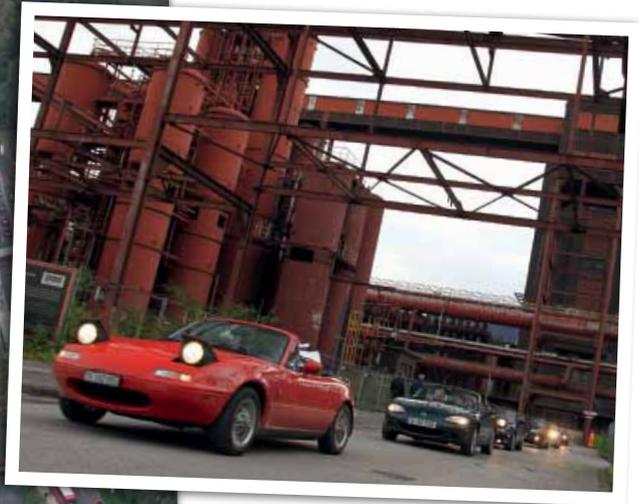
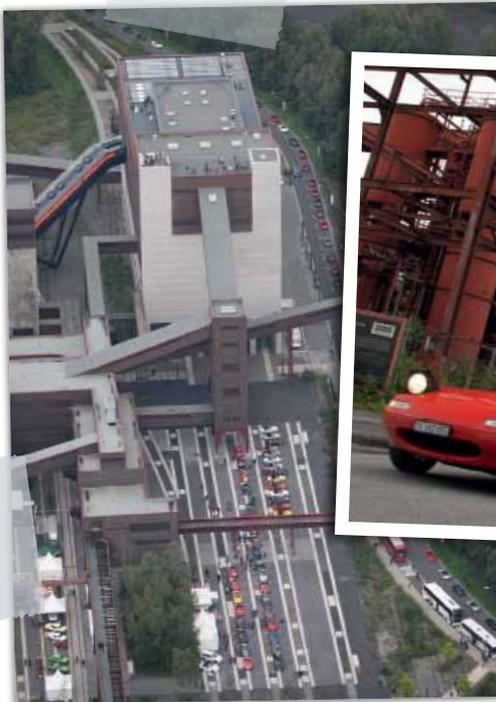
Zeche Zollverein in Essen kamen heute fast
600 meiner Brüder aus drei Generationen

zusammen - die meisten aus Deutschland, viele
weitere aus anderen europäischen Ländern, und
einer sogar aus dem 2.800 Kilometer entfernten
Moskau. Die Leidenschaft meiner Fans scheint
tatsächlich keine Grenzen zu kennen.

Die 3,2 kilometer lange Strecke absolvierten schließlich 459 Fahrzeuge - und sicherten mir damit einen neuen Eintrag im Guinness Buch der Weltrekorde.



Dort stehe ich ja mittlerweile schon seit zehn Jahren unangefochten als meistverkaufter offener Zweisitzer aller Zeiten.



4. Februar 2011

Und noch ein Rekord: 21 Jahre und zehn Monate nach dem Start der Serienproduktion ist in Hiroshima der 900.000. MX-5 vom Band gelaufen. Als Jubiläumsmodell glänze ich in stilvollem Carminrot Metallic.

Bestimmt bin ich für den deutschen Markt: als Dankeschön der Mazda Zentrale an meine deutsche Fangemeinde, die neben Großbritannien die größte in Europa ist. Mazda hat aus Anlass des Jubiläums mal durchgezählt. Seit 1989 habe ich weit über 100.000 Kunden in Deutschland überzeugt, 81.000 meiner Brüder sind immer noch unterwegs. Ein großer Liebesbeweis der MX-5-Fans und ganz nebenbei auch ein eindrucksvoller Beleg für meine hohe Zuverlässigkeit.



15. Juni 2013



Was Rekorde angeht, habe ich ja eine gewisse Erfahrung: Seit dem Jahr 2000 darf ich mich, vom Guinness Buch der Rekorde ganz offiziell bestätigt, der meistverkaufte zweisitzige offene Sportwagen nennen, und das Schöne ist: Mit jedem neuen Kunden baue ich diese Bestmarke weiter aus. ;-) Mittlerweile sind es schon fast eine Million!



Doch die Menschen, die hinter dieser Zahl stehen, lerne ich viel zu selten kennen, und deswegen ist mir mein neuer Rekord samt Eintrag ins Guinness Buch der Weltrekorde mindestens genauso viel wert: Heute haben sich 1.450 MX-5 Fahrer und Fans in Lelystad nördlich von Amsterdam getroffen, um den längsten Mazda Korso aller Zeiten auf die Räder zu stellen und die Marke zu überbieten, die ich und meine Brüder drei Jahre zuvor in Essen  aufgestellt wurde.

Und das ist gelungen: Exakt 683 Brüder von mir haben heute auf den Straßen rund um die niederländische Provinzhauptstadt die längste Kolonne ihrer Art gebildet - vorneweg eine spezielle Rennversion mit unserem Europa-Chef Jeff Guyton und dem holländischen Formel-1-Moderator Allard Kalff im Cockpit, dahinter zahllose Fans mit manchmal besonders schönen, manchmal besonders authentischen, aber immer sehr gut gepflegten Roadstern.



Die Veranstaltung hat wirklich gezeigt, wie eng die MX-5 Fahrer mit uns verbunden sind.

Das zeigt sich übrigens auch in den weltweit mehr als 200 MX-5 und Miata Clubs, in denen die Fans ihrer Liebe zu uns Ausdruck verleihen. Mazda hat mal nachgerechnet und geht davon aus, dass allein in Europa mindestens 10.000 Freunde von mir in Clubs organisiert sind. Ob das wohl auch ein Rekord ist?





22. August 2013

So langsam nähert sich mein 25. Geburtstag, kommenden Februar ist es soweit. Ein Vierteljahrhundert voller Erfolge, Auszeichnungen, Rekorde ... begleitet von einer Fangemeinde, die so loyal und leidenschaftlich ist wie wohl bei kaum einem anderen Auto.

Denken will ich anlässlich des bevorstehenden Jubiläums aber auch mal an meine Kritiker, obwohl: Allzu viele gibt es von denen ja gar nicht. Am Anfang hat man mir zum Beispiel

gelegentlich ein etwas zu feminines Design vorgeworfen, aber mit der Zeit haben meine Designer mich an den richtigen Stellen nachgewürzt. Trotzdem, na klar: Es gibt immer irgendwen, der mich auch heute noch „Frauenauto“ nennt.

Was sonst noch war? Der enge Innenraum und der schwierige Einstieg bei geschlossenem Dach vielleicht, aber wenn man gleichzeitig kompakte äußere Abmessungen und einen sportlich engen Zuschnitt im Cockpit wünscht, muss man eben



damit leben. Stimmt schon, dass in meiner ersten Generation manche Fahrer mit europäischem Gardemaß bei geschlossenem Dach nur geduckt sitzen konnten, aber spätestens seit der zweiten Generation ist dieses Problem gelöst.

Mokiert haben sich manche Zeitgenossen auch über meine auf dem Papier etwas schwachbrüstig wirkenden Motoren, doch die Kritiker verstummten meist, sobald sie hinterm Steuer saßen und die Lebendigkeit und Drehfreude meiner Triebwerke kennenlernten, die mit mir als Federgewicht schon immer leichtes Spiel hatten. Und wer trotz sportlicher Fahrleistungen einen angemessenen kraftvollen Motorsound vermisste, für den habe ich spätestens seit dem letzten großen Facelift eine Antwort parat.

Die Mazda Ingenieure haben sich nämlich bemüht, mir einen besonders sportlichen und noch entschlossener wirkenden Triebwerkssound zu komponieren, der zudem in Abhängigkeit von

der Fahrsituation und der Stellung des Gaspedals variiert.

Dazu wurden alle Komponenten bearbeitet, die den Klang des Motors beeinflussen: der Resonator im Ansaugtrakt, die Ansaugkanäle selbst und die Abgasanlage.



Besonders intensiv klinge ich nun in der Topversion mit dem 2,0-Liter-Motor und Schaltgetriebe. Dort kommt nämlich ein sogenannter Induction Sound Enhancer zum Einsatz, eine Art Verstärker, der die akustischen Impulse beim Öffnen der Drosselklappe und beim Ansaugen der Luft verstärkt und über spezielle Kanäle in den Innenraum leitet. Das funktioniert bei offenem und geschlossenem Dach gleichermaßen gut und lässt jene verstummen, die mir bislang ein für einen Sportwagen zu dünnes Stimmchen unterstellten.

4. September 2014

Eine Automesse, ein neues Auto - so einfach war das damals bei meinem Debüt vor 25 Jahren.

Ein Vierteljahrhundert später verkündet man Neuigkeiten in der Autobranche deutlich spektakulärer. Jedenfalls dann, wenn es sich um ein entsprechend spektakuläres Modell handelt, und dafür halten die Leute bei Mazda mich ganz offensichtlich.

Tja, und ich mich irgendwie auch 😊

Und so präsentiere ich mich heute in meiner vierten Generation zeitgleich an drei Orten auf drei Kontinenten.



Journalisten, Freunde der Marke und vor allem leidenschaftliche MX-5 Fans sind aus der ganzen Welt nach Barcelona, Monterey in Kalifornien und nach Urayasu bei Tokio gekommen - und zwar Tausende! Und wer nicht live dabei war, konnte meine Enthüllung per Livestream im Internet verfolgen.

Sie alle wollen mich in meiner komplett neu entwickelten Version kennenlernen: wie ich aussehe, was ich in Sachen Technik und Ausstattung zu bieten habe und ob ich auch in Zukunft schon im Stand jenen Fahrspaß verspreche, den ich meinen Fahrern seit 25 Jahren schenke.

Ob ich dieses Versprechen dann auch einhalte, muss ich zu einem späteren Zeitpunkt beweisen: Fahren darf mich heute noch niemand. Selbst meine amerikanischen Freunde nicht, obwohl die gleich nach der Premiere weiterreisen zum Mazda Raceway in Laguna Seca. Dort zeige ich mich dann direkt noch einmal inmitten meiner berühmten Vorgänger.

Auch die Gäste in Barcelona haben sich richtig ins Zeug gelegt:

Mitten in der Nacht sind sie aufgestanden, um pünktlich um drei Uhr morgens bei meiner feierlichen Enthüllung dabei zu sein.



Sie haben es nicht bereut, das war an ihren ersten Reaktionen ganz klar zu erkennen. Denn mit meiner vierten Generation gibt es das höchst emotionale KODO Design erstmals auch im Roadster-Format - und damit in einer Form, zu der diese Designsprache besonders gut passt.

Das wird sicher auch den rund 200 MX-5 Fans gefallen, die am kommenden Wochenende nach Barcelona kommen. Sie lernen mich im neuen **Mazda Space** kennen - einer Eventlocation,



die mitten im angesagten Viertel El Born auf die Beine gestellt wurde und in der sich auf 2.000 Quadratmetern alles um die Marke Mazda dreht.

Mit meiner Premiere wird dieses neue Forum offiziell eröffnet - eine große Ehre, die ich genauso genieße wie die Aufmerksamkeit, die mir Fachleute und Fans auf der ganzen Welt in diesen Tagen entgegen bringen. Aber ich freue mich auch schon jetzt darauf, endlich zu den ersten Testfahrten aufbrechen zu können.





15. September 2014

Das Echo auf die Enthüllung meiner vierten Generation vor knapp zwei Wochen war überwältigend. Schön, dass ich die Menschen offenbar auch 25 Jahre nach meiner Premiere immer noch verzaubern kann.

Was viele besonders beachtlich finden: Es ist den Mazda Ingenieuren gelungen, mich tatsächlich noch einmal 100 Kilogramm leichter zu machen.

Das Zauberwort heißt SKYACTIV - diese innovativen Technologien, die schon den anderen Mazda Modellen zu Bestwerten bei Gewicht und Verbrauch verholfen haben. Außerdem bestehen Motorhaube, Kofferraumdeckel, Stoßfänger und

die vorderen Kotflügel jetzt aus Aluminium, und selbst das Gewicht des Stoffverdecks konnte nochmals gesenkt werden.

Meine neuen Motoren, das Fahrwerk und auch die Karosserie - alles im Rahmen der SKYACTIV Technikoffensive neu entwickelt - sind deutlich leichter als bei meiner dritten Generation. Das trägt auch dazu bei, dass ich mich noch handlicher und agiler durch die Kurven steuern lasse. Zumal die Diät zugleich mit einem Zugewinn an Steifigkeit bei Karosserie und Fahrwerk einhergeht.

Man sieht: Kompromisse mache ich, auch in meiner vierten Auflage nicht!!!



4. Oktober 2014

Ein hinreißender Pulsbeschleuniger, maskuliner und erwachsener, und ein Cockpit im Stile „grandioser Schlichtheit“: So feiern mich die Journalisten, seit ich mich vor vier Wochen erstmals in meinem neuen Gewand vorgestellt habe. Manche konstatieren angesichts der schmalen Scheinwerfer und des größeren Kühlergrills gar einen „bösen Blick“. Tief im Innern bleibe ich aber ein netter Kerl, dem es nur um eines geht: den Menschen ein Lächeln ins Gesicht zu zaubern.

Dazu habe ich in den kommenden zwei Wochen genügend Gelegenheit.

Denn hier auf dem Automobilsalon in Paris präsentiere ich mich ab heute erstmals dem europäischen Messepublikum.



Inmitten neuer SUVs, Limousinen und Kleinwagen stehe ich für eine Art der automobilen Fortbewegung, die so einfach und puristisch ist wie vor 25 Jahren und genau deshalb so viel Spaß macht.

Ein Vierteljahrhundert nach meinem Debüt in Chicago schließt sich hier in Paris ein Kreis, und ein neuer beginnt. Mit dem Versuch, den Mythos britischer Roadster neu mit Leben zu füllen, fing ich an - und wurde bald zu einer Ikone, die andere inspirierte. Heute bin ich in meiner Fahrzeugklasse wieder fast genauso allein wie damals. Liegt das Schicksal des Roadsters in meinen Händen? Ich will jedenfalls alles dafür tun, erneut eine Ära zu prägen:

Lang lebe der Roadster,

lang lebe
der MX-5 !!!





CHRONIK



mazda

zoom-zoom



25TH
ANNIVERSARY



1979

1984-1986

25 JAHRE MAZDA MX-5 DREI GENERATIONEN AUF EINEN BLICK

Entstehungsgeschichte

- **Februar 1979:** Der amerikanische Motorjournalist Bob Hall macht dem Entwicklungsleiter von Mazda, Kenichi Yamamoto, einen Vorschlag: Mazda solle einen kleinen Roadster bauen
- **Oktober 1979:** Mazda erstellt Studie: Was erwarten Amerikaner von einem Sportwagen?
- **Mai 1981:** Mazda eröffnet in Irvine, Kalifornien ein Forschungs- und Entwicklungszentrum
- **Mai 1983:** Roadster-Fan Kenichi Yamamoto übernimmt die Führung der Mazda Motor Corporation
- **Januar 1984:** In den USA und in Japan beginnt die Arbeit an drei Studien mit unterschiedlichem Konzept: klassischer Antrieb, Frontantrieb, Mittelmotor
- **August 1984:** Das Konzept der amerikanischen Version mit Frontmotor und Heckantrieb setzt sich gegen die Alternativen durch. Der Amerikaner Mark Jordan stellt ein 1:1 Modell eines Roadster-Entwurfs vor, das als Basis für den MX-5 die Richtung überzeugt
- **September 1984:** Im Entwicklungszentrum von Mazda in Hiroshima beginnt die Arbeit am MX-5
- **Januar 1986:** Die Arbeiten an einer Produktionsstudie für den MX-5 sind abgeschlossen. Finale Design-Tonmodelle und die technischen Komponenten werden entwickelt
- **Mai 1987:** Bei einer Car-Clinic mit Teilnehmern aus aller Welt ist die Begeisterung für den MX-5 einstimmig
- **April 1988:** In Hiroshima werden die ersten zwölf komplett der späteren Serie entsprechenden Prototypen des MX-5 gebaut und anschließend den üblichen Tests unterzogen
- **Juli 1988:** In den USA erscheinen die ersten Presse-Fahrberichte über den MX-5



1989



1990



1991



1. MX-5 Generation (NA; 1990 - 1997)

- **9. Februar 1989:** Weltpremiere für die Serienversion auf der Chicago Motor Show für die Presse, Publikumspremiere am **11. Februar 1989**. Abgeleitet von der Serienversion debütierte gleichzeitig das erste Show Car, der „Mazda MX Club Sport“
- **März 1989:** Markteinführung in USA, US-Bezeichnung: Mazda Miata
- **August 1989:** Erste Mazda Miata werden inoffiziell nach Deutschland exportiert
- **September 1989:** Europapremiere IAA, Frankfurt
- **Februar 1990:** Europa-Export startet offiziell
- **März 1990:** Erste Pressefahrvorstellung für deutsche Journalisten auf Mallorca
- **April 1990:** Marktstart in Deutschland mit 1,6-Liter-Motor (85 kW/115 PS) zum Einführungspreis von 35.500 DM. Das erste Jahreskontingent von 2.000 Fahrzeugen ist nach wenigen Tagen ausverkauft
- **April 1991:** Erstes Sondermodell noch ohne eigene Bezeichnung in Lackierung „British Racing Green“ mit beige Leder, limitiert auf 360 Exemplare, rasch ausverkauft. Preis: ab 41.250 DM
- **1991:** Premiere des Concept Cars „Miata Electric Vehicle Energia“ und des Concept Cars „Mazda Miata Speedster“
- **Juli 1992:** Sondermodell „British Racing Green“, limitiert auf 750 Einheiten, Preis ab 42.750 DM
- **September 1992:** Seitenaufprallschutz serienmäßig
- **1992:** Das Concept Car „Miata Coupé“ zeigt, wie eine Coupé-Interpretation des Roadsters aussehen könnte
- **1993:** Praxistests mit Mazda MX-5 Hydrogen Concept Car
- **Mai 1993:** Erster Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde. Der Miata Club of America versammelt dazu 242 Roadster auf der Rennstrecke von Indianapolis/USA



1991



1993



1995-1996



- **17. Dezember 1993:** Der 300.000 MX-5 wird produziert
- **März 1994:** Modellpflege: 1,9-Liter-Motor (96 kW/131 PS) ersetzt 1,6-Liter-Motor (85 kW/115 PS), 14-Zoll-Aluräder, modifizierte Bremsanlage, neue Sitze mit Kopfstützen, auf Wunsch mit Fahrerairbag und ABS erhältlich
- **Januar 1995:** Neues 1,6-Liter-Basistriebwerk (66 kW/90 PS) bestellbar. Optional mit Beifahrerairbag lieferbar
- **Oktober 1995:** Kleine Modellpflege: Die Wegfahrsperrung ist jetzt serienmäßig
- **März 1995:** Sondermodell „Sunracer“, limitiert auf 400 Einheiten, Preis ab 39.190 DM
- **März 1996:** Sondermodell „Cosmo“, limitiert auf 530 Einheiten, Preis ab 39.990 DM
- **Mai 1996:** Sondermodell „Bi-Color“, limitiert auf 600 Einheiten, Preis ab 39.240 DM
- **März 1997:** Das letzte Sondermodell vor dem Generationswechsel trägt den Namen „Classic“, ist auf 800 Einheiten limitiert und kostet ab 40.390 DM
- **Januar 1998:** Produktionseinstellung nach 431.500 Einheiten
- **Zulassungen 1. Generation Mazda MX-5 in Deutschland insgesamt:** 33.911





1997



1998



2000



2. MX-5 Generation (NB; 1998 - 2005)



- **Oktober 1997:** Weltpremiere auf der Tokyo Motor Show
- **März 1998:** Markteinführung in Deutschland mit 1,6-Liter-Motor (81 kW/110 PS) und 1,9-Liter-Motor (103 kW/140 PS) zum Einführungspreis von 35.500 DM
- **Dezember 1998:** Sondermodell „10th Anniversary“, auf weltweit 7.500 Einheiten, davon 1.500 Exemplare für Deutschland limitierte Sonder-Edition zum 10. Geburtstag. Die offizielle Auslieferung der Sondermodelle nach Deutschland beginnt im April 1999. Ausstattung u.a. mit nummerierter Plakette, Bilstein-Sportfahrwerk, saphirblauem Metallic-Lack
- **8. Februar 1999:** Der 500.000. Mazda MX-5 verlässt das Band. Niemals zuvor ist ein Roadster im Laufe von nur zehn Jahren in dieser Auflage produziert worden
- **April 1999:** Der MX-5 erhält sein eigenes Kundenmagazin für deutsche Roadster-Fahrer, der Titel lautet „BlueSky“
- **Juni 1999:** Sondermodell „Magic“, limitiert auf 1.900 Einheiten
- **September 1999:** Sondermodell „Four Seasons“ mit Hardtop in Wagenfarbe
- **31. Dezember 1999:** Bis heute das erfolgreichste Verkaufsjahr des MX-5 in Europa mit 21.269 Einheiten. Insgesamt fand der Roadster bis Ende 1999 schon über 100.000 Käufer in Europa
- **April 2000:** Sondermodell „Miracle“, limitiert auf 850 Einheiten
- **Mai 2000:** Sondermodell „California“, limitiert auf 500 Einheiten
- **Mai 2000:** Eintrag im Guinness Buch der Rekorde als meistverkaufter Roadster der Automobilgeschichte mit 531.890 verkauften Einheiten
- **September 2000:** Sondermodell „All Seasons“ mit Hardtop
- **2000:** Premiere des Concept Cars „Miata Monoposto“
- **Januar 2001:** Modellpflege mit Änderungen im Innen- und Außenbereich durch neue Scheinwerfer, größeren Lufteinlass, neue Sitzen und 1,9-Liter-Motor mit variabler Ventilsteuerung und mehr Leistung (107 kW/146 PS). Optional ist ein



2001



2002



2003



2004

4-Gang-Automatikgetriebe bestellbar; verstärkte Karosseriesteifigkeit und weitere Verbesserungen addieren sich zu einer noch hochwertigeren Version

- **April 2001:** Sondermodell „Memories“, limitiert auf 1.200 Einheiten
- **2001:** Premiere der Studie „Mazda Roadster MPS“
- **März 2002:** Sondermodell „Phoenix“, limitiert auf 2.500 Einheiten
- **Mai 2002:** Sondermodell „Sunracer“, limitiert auf 500 Einheiten
- **Oktober 2002:** Sondermodell „Trilogy“ mit Schlüsselanhänger aus 925er Silber mit drei Diamanten, zusammen 0,25 Karat. Sondermodell limitiert auf 333 Einheiten
- **Dezember 2002:** Sondermodell „Memories“, limitiert auf 1.500 Einheiten
- **2002:** Sondermodell „Unplugged“
- **Februar 2003:** Sondermodell „Silver Blues“, limitiert auf 2.500 Einheiten
- **2003:** Premiere „Mazda MX-5 Turbo Concept“. Die Studie „Ibuki“ gibt Hinweise auf die dritte Generation des MX-5
- **März 2004:** Modellpflege mit geändertem Design der 16-Zoll-Leichtmetall-Felgen, neuem Stoff für Sitzbezüge, neu gestalteter Mittelkonsole, in das Windschott integrierten Lautsprecher etc.
- **5. März 2004:** Der 700.000. Mazda MX-5 läuft vom Band
- **September 2004:** Sondermodell „Memories“, limitiert auf 527 Exemplare
- **2004:** Debüt „Mazda Roadster Coupe TS Concept“
- **Januar 2005:** Sondermodell „Impuls“, limitiert auf 1.500 Exemplare
- **Juni 2005:** Das auf 240 Einheiten limitierte Sondermodell „Youngster“ mit schwarzer Lederausstattung zum Preis ab 22.280 Euro beendet die Karriere der zweiten MX-5 Generation
- **Oktober 2005:** Produktionsauslauf
- **Zulassungen 2. Generation Mazda MX-5 in Deutschland insgesamt:** 50.923



2005



2006



2007



2008

3. MX-5 Generation (NC; ab 2006)

- **März 2005:** Premiere auf dem Genfer Automobilsalon, auf der New York International Auto Show debütiert die weltweit auf 3.500 Exemplare limitierte Sonderedition „3rd Generation“, für Deutschland sind 500 Einheiten bestimmt
- **Herbst 2005:** Einführung des Sondermodells „3rd Generation“
- **November 2005:** Der deutsche Vorverkauf für die dritte MX-5-Generation startet
- **Januar 2006:** Markteinführung in Deutschland des kompletten Modellangebotes mit 1,8-Liter-Motor (93 kW/126 PS) und 2,0-Liter-Motor (118 kW/160 PS) in den Ausstattungen Emotion, Energy und Expression zum Einführungspreis ab 21.190 Euro
- **Oktober 2006:** Sondermodell „Black & White“, limitiert auf 252 Einheiten
- **Januar 2007:** Deutschlandstart für das MX-5 Roadster Coupe mit elektrischem Klappdach
- **März 2007:** Sondermodell „Mithra“, limitiert auf 800 Einheiten
- **März 2008:** Vorstellung des Sondermodells „Niseko“ mit 17-Zoll-Alurädern, braunem Leder, Chromapplikationen und braunem Stoffverdeck, optionales Plus Paket mit Bose-Sound-System und Xenon-Hauptscheinwerfern, ab 21.700 Euro (Roadster) und 23.700 Euro (Roadster Coupe) mit Kundenvorteil bis zu 2.400 Euro
- **Oktober 2008:** Auf dem Pariser Salon wird der modellgepflegte MX-5 vorgestellt
- **Juni 2009:** Markteinführung Modellpflege mit leichten optischen Veränderungen an Front und Heck, optionaler 6-Stufen-Automatik, verbrauchsoptimierten Motoren, optimiertem Motorsound, Anhebung des Drehzahllimits und überarbeitetem Fahrwerk, das Roadster Coupe mit optimiertem Geräuschkomfort und neuen Ausstattungslinien Center-Line und Sports-Line. Preise ab 22.000 Euro (Roadster), 24.400 Euro (Roadster Coupe)
- **September 2009:** Weltpremiere der Leichtbaustudie Mazda MX-5 Superlight Version auf der Frankfurter IAA



2009



2010



2011



- **Februar 2010:** Die Produktion des MX-5 erreicht 875.000 Einheiten
- **Februar 2010:** MX-5 Open Race als Geburtstagsrennen für den Kult-Roadster mit 150 Fahrern und 30 Renn-MX-5
- **März 2010:** Das weltweit auf 2.000 Exemplare limitierte Jubiläums-Sondermodell „20th Anniversary“ feiert Weltpremiere auf dem Genfer Automobilsalon. 500 Einheiten des Jubiläumsmodells in den Farben Rot, Blau und Weiß sind für den deutschen Markt zu einem Preis von 21.990 Euro vorgesehen
- **18. September 2010:** Bis dahin längster MX-5 Korso der Welt erzielt mit 459 Fahrzeugen Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde
- **Februar 2011:** Die Produktion des MX-5 erreicht am 4. Februar 900.000 Einheiten, Nr. 900.000 geht an einen Kunden in Deutschland.
- **Februar 2011:** Der Mazda MX-5 startet beim Ice Race in Schweden, einem Vier-Stunden-Rennen für Journalisten, TV-Zuschauer und Leser
- **März 2011:** Sondermodell „Kaminari“, limitiert auf 900 Exemplare
- **Mai 2011:** Start für die Mazda MX-5 Challenge mit drei Qualifikationsläufen und Finale in Hockenheim
- **Sommer 2011:** Sondermodell „Karai“, limitiert auf 165 Einheiten
- **März 2012:** Auf dem Genfer Salon debütiert das MX-5 Sondermodell „Hamaki“ mit Premium-Flair und neuen Komfortextras
- **1. Juni 2012:** Auf der Leipziger Auto Mobil International (AMI) debütiert der MX-5 Prototyp „Yusho“ mit 241 PS starkem Kompressormotor
- **Juni 2012:** Sondermodell „Senshu“, limitiert auf 200 Exemplare
- **September 2012:** Modellgepflegter MX-5 debütiert auf dem Pariser Salon. Neues Sicherheitsfeature: Erstes Mazda Modell mit aktiver Motorhaube für erhöhten Fußgängerschutz



25TH
ANNIVERSARY

2013

- **März 2013:** Sondermodell „Kenko“
- **Juni 2013:** Neuer MX-5 Weltrekord in Lelystad/Niederlande. Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde mit 683 MX-5 als längster Korso von Mazda Fahrzeugen
- **Juli 2013:** Neue Foliendesigns mit Doppel- oder Dreifachstreifen für den MX-5
- **Februar 2014:** Sondermodell „Sendo“
- **2014:** Mazda feiert das 25. Jubiläum des MX-5

