



PRESSE-INFORMATION

Vor 45 Jahren: Die Geburtsstunde des Rekord-Roadsters Mazda MX-5

- Mut zu mehr Fahrspaß: Ein Brainstorming initiierte 1979 die Entwicklung des Mazda MX-5 (NA)
- Kreidezeichnung als Keimzelle: Aus einem Scribble entstand der weltweit erfolgreichste Roadster
- Jinba Ittai in Bestform: Der neue Mazda MX-5 2024 bietet ein noch intensiveres Fahrerlebnis

Leverkusen, 15. Mai 2024: Es war ein Brainstorming, das Automobilgeschichte schreiben sollte, auch wenn das die beiden Beteiligten, der Publizist Robert („Bob“) Hall und Kenichi Yamamoto, damals Leiter der Forschungs- und Entwicklungsabteilung bei Mazda, an jenem Frühlingstag im Jahr 1979 noch nicht ahnten. Das Gespräch der beiden Automobilexperten führte zur Geburt des Mazda MX-5, meistverkaufter Roadster aller Zeiten und ewig junge Marken-Ikone des unkonventionellen Automobilherstellers aus Hiroshima. Tatsächlich verkörpert der 1989 vorgestellte MX-5 und bis heute in vier Generationen kontinuierlich weiterentwickelte Sportwagen genau das, was die Marke Mazda ausmacht: Fahrspaß durch perfekte Ausgewogenheit, Agilität und Leichtigkeit sowie die vollkommene Einheit von Fahrer und Fahrzeug, die Mazda „Jinba Ittai“ nennt, aber auch Effizienz und Zuverlässigkeit. Die überraschende Initialzündung zur Konzeption des Mazda MX-5 setzte vor 45 Jahren eine provozierende Frage von Kenichi Yamamoto an den Motorjournalisten Bob Hall: „Hall-san, was für ein Auto sollen wir als Nächstes machen?“

Gegen den Strom denken: Die Neu-Erfindung des erschwinglichen Roadsters

Vielleicht war es genau der richtige Zeitpunkt für diesen inspirierenden Gedankenaustausch, denn die Sakura, die japanische Kirschblüte, als Symbol für neue Vitalität, frisches Leben und damit Visionen hatte 1979 in Hiroshima gerade begonnen, als sich der amerikanische Journalist Bob Hall mit Kenichi Yamamoto traf. Die beiden diskutierten zunächst ausführlich die Erfolge des damals neuen Sportcoupés Mazda RX-7 mit revolutionärem Kreiskolbenmotor, innovativen Leichtbautechniken und einem Fahrzeuglayout mit nahezu idealer Gewichtsverteilung von 51 zu 49 Prozent für maximalen Fahrspaß.

Mut, der sich lohnte, denn der Mazda RX-7 (FB) avancierte zur Stil-Ikone der 1980er und mit über 450.000 verkauften Einheiten zum global erfolgreichsten Kreiskolben-Modell, das seine Zuverlässigkeit überdies im Motorsport mit mehr als 100 Siegen bei IMSA-Rennen und Rallyes unter Beweis stellte. Eine spektakuläre Karriere, die sich schon abzeichnete, als Bob Hall und Kenichi Yamamoto zusammenkamen. Als Yamamoto am Ende des Gespräches wissen wollte, welches mutige Auto Mazda als Nächstes wagen sollte, war es bei genauer Betrachtung gar nicht so überraschend, dass Bob Hall antwortete: „Einen Sportwagen, der in Format und Preis noch unter dem RX-7 liegt. Einen kleinen, leichten, klassisch-britischen-Wind-in-den-Haaren-Roadster.“

Dazu nahm Bob Hall ein Stück Kreide in die Hand, schritt zur großen Tafel, die in Yamamotos Büro hing, und skizzierte in einfachen und klaren Linien, wie er sich einen bezahlbaren offenen Zweisitzer vorstellte, der die Idee der erfolgreichen britischen Roadster aus den 1960ern in die Zukunft führte. Der Amerikaner Bob Hall erzählte später, dass er in solchen Roadstern sozusagen aufgewachsen sei, denn sein Vater habe die Liebe zu den luftigen Zweisitzern entdeckt, als er seinen Militärdienst in England ableistete. Tatsächlich entwickelte sich Nordamerika in den Nachkriegsjahrzehnten zum wichtigsten Absatzmarkt für Roadster – im Gegensatz zu Japan, wo Cabriolets nur ein Nischendasein fristeten. Ende der 1970er allerdings waren auch die bezahlbaren Roadster der vielen britischen Sportwagenpezialisten fast ausgestorben.



PRESSE-INFORMATION

Sollte Mazda gegen alle Widrigkeiten des Marktes ein Revival des kleinen Roadsters wagen? Immerhin hatte Mazda unter Kenichi Yamamoto bereits erfolgreich den kompakten und leichtgewichtigen Kreiskolbenmotor in Millionenaufgabe gebracht, während andere Hersteller ihre Modelle mit Kreiskolbenmotoren einstellten. Im August 1979 traf Bob Hall beim Concours d'Elegance in Pebble Beach/Kalifornien Shunji Tanaka, einen der leitenden Konstrukteure des Mazda RX-7, und Tanaka erklärte, dass Halls Roadster-Idee inzwischen zum inoffiziellen Projekt LWS (Light Weight Sportscar) gereift war. Als dann im April 1980 Kenichi Yamamoto einen englischen Triumph Spitfire auf der Panoramastrecke in den Hakone-Bergen zwischen Fujiyama und Pazifik erlebte, hatte ihn der Roadster-Virus endgültig infiziert.

Auf dem Weg zum offiziellen Start des LWS-Projekts fügte sich nun ein notwendiges Puzzlesteinchen zum anderen: Im Frühjahr 1981 eröffnete Mazda auch in Irvine/Kalifornien ein Forschungs- und Entwicklungszentrum und noch im selben Jahr gewann Mazda USA Bob Hall, den Initiator des Roadster-Revivals, als Mitarbeiter. Im nächsten Schritt stellte Mazda 1982 anhand einer Studie fest, dass die amerikanischen Autofans sehnsüchtig auf einen kleinen, bezahlbaren Roadster als zuverlässigen Fahrspaßgaranten warteten. Als dann im Januar 1983 der amerikanische Designer Mark Jordans in Irvine mit der Arbeit an einem kompakten Cabrio auf Basis des Mazda 323/Familia begann und vier Monate später der inzwischen bekennende Roadsterfan Kenichi Yamamoto als Präsident die Führung der Mazda Motor Corporation übernahm, hieß es plötzlich: „Offline, Go, Go!“

Vom disruptiven „Offline“-Projekt zum populärsten Roadster der Welt

„Offline“ bedeutete bei Mazda, es ging nicht um die Erneuerung einer etablierten Modellreihe, sondern um ein disruptives Projekt, das gängige Sichtweisen in Frage stellte. So fanden die ersten Arbeiten am künftigen Roadster größtenteils außerhalb der Arbeitszeiten auf einem Parkplatz statt. Das „Offline“-Team leistete so kreative Arbeit, dass das Projekt bald „Grünes Licht“ für eine reguläre Entwicklung bekam. Vor 35 Jahren, im Frühjahr 1989, wurde das Ergebnis als Mazda MX-5 bzw. Miata, wie der Roadster in Nordamerika heißt, präsentiert.

Als weltweit einziger Roadster hat der Mazda MX-5 mittlerweile die Herzen von mehr als 1,2 Millionen Käufern gewonnen. Möglich macht dies der kontinuierlich weiterentwickelte Jinba-Ittai-Fahrspaß mit perfekter Gewichtsverteilung von 50:50 und eine Leichtbaustrategie, die jedes überflüssige Gramm eliminiert. Leicht und agil avancierten schon die frühen Mazda MX-5/Miata zu Topathleten im Rennsport: Mit dem Miata (NA & NB) rangen in Nordamerika über viele Jahre an Wochenenden mehr als 1.500 Nachwuchs- und Profi-Racer um den Sieg – eine weltrekordverdächtige Zahl an Startern.

Die Legende noch begehrenswerter machen: Der Mazda MX-5 2024

Längst steht der Mazda MX-5 für ein Lebensgefühl, die meisten seiner zwischenzeitlichen Wettbewerber hat der Kultroadster überlebt. Für Mazda Anlass, den MX-5 zum Modelljahr 2024 in frischer Bestform zu präsentieren, mit schärferer Optik für die LED-Scheinwerfer und Rückleuchten, aktualisiertem Infotainment für mehr Konnektivität, vor allem aber mit einem noch faszinierenderen Jinba-Ittai-Fahrerlebnis. Ein neuer Track Mode macht den handlichen Zweisitzer, der weiterhin als Roadster mit Stoffverdeck und als RF mit festem Klappdach angeboten wird, noch fahraktiver. Und für zusätzliche Fahrstabilität in Kurven sorgt das Software-basierte Kinematic Posture Control System (KPC). Hinzu kommen zahlreiche weitere Updates, die bewirken, dass der Mazda MX-5 von seinen Fans geliebt wird wie kein anderer Roadster.



PRESSE-INFORMATION

Wer die ganze Geschichte des Königs der Roadster kennenlernen will, sollte die Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg besuchen. Dort sind alle Generationen des Mazda MX-5 zu entdecken, inklusive rarer Sonderserien. Über Öffnungszeiten und die Exponate informiert dieses Mazda Museum unter www.mazda-classic-frey.de.

Ihre Ansprechpartner

für Journalistenanfragen:

Christoph Völzke, Supervisor Produkt- und Unternehmenskommunikation

+49 (0)2173 - 943 303

cvoelzke@mazda.de

für Kundenanfragen:

Mazda Kundeninformationszentrum

+49 (0)2173 - 943 121

[Zum Kontaktformular](#)