

Presseinformation

Mazda MX-5 Roadster Coupe

Offen für alles: Der MX-5 mit Klappdach

- **Attraktiv geformtes und leichtgewichtiges Verbundkunststoff-Hardtop**
- **Kofferraumvolumen von 150 Litern bleibt komplett erhalten**
- **Gewichtszunahme auf lediglich 37 Kilogramm beschränkt**

Auf der heute in London beginnenden British International Motor Show (Publikumstage vom 20. - 30. Juli) feiert das Mazda MX-5 Roadster Coupe Weltpremiere. Damit erhält die dritte Generation des japanischen Kult-Mobils nach insgesamt 17 Jahren Bauzeit erstmals ein Schwestermodell mit Klappdach zur Seite gestellt. Die Markteinführung in Deutschland startet Ende des Jahres. Das dreiteilige Hardtop des Mazda MX-5 Roadster Coupe besteht aus einer sehr leichten und qualitativ hochwertigen Verbundkonstruktion aus Kunststoff. Es faltet sich so kompakt hinter den Sitzen zusammen, dass der Kofferrauminhalt von 150 Litern vollständig erhalten bleibt. Damit ist Mazda der weltweit erste Hersteller, dem dieses Kunststück in Sachen Raumökonomie gelang.

Dank einer denkbar einfachen, halb-automatischen Bedienung dauert die Verwandlung vom kompakten Coupé zum rassigen Roadster nur zwölf Sekunden. Ähnlich wie im Mazda MX-5 mit Softtop will zuerst ein zentraler Verschluss am oberen Scheibenrahmen manuell entriegelt werden - danach erfolgt das Absenken und das erneute Aufspannen vollautomatisch per Knopfdruck.

Eine ausgeklügelte Gewichtsstrategie beschränkt die durch den festen Aufbau und einige Karosserieverstärkungen bedingte Gewichtszunahme auf lediglich 37 Kilogramm. Perfektioniert hat Mazda beim MX-5 Roadster Coupe auch noch einmal das Windmanagement: Um Turbulenzen in Form von Windwalzen zu unterdrücken, kommt am 40 Millimeter höheren Heckdeckel zusätzlich zum bereits bekannten Windschott ein weiteres Leitprofil aus transparentem Polypropylen zum Einsatz.

Das Design weist das Roadster Coupe eindeutig als Mitglied der Mazda MX-5-Reihe aus - nur im Bereich des Heckdeckels und der hinteren Kotflügelausschnitte versprüht es eine individuelle Note. Ansonsten hat Mazda den gesamten Vorbau samt Aluminium-Motorhaube, die Türen sowie den hinteren Stoßfänger inklusive der dort integrierten Kombinationsleuchten original vom MX-5 übernommen. Der Kofferraumdeckel besteht jetzt aus Stahl statt Aluminium, um seine etwas komplexere Formgebung in der Produktion sauber realisieren zu können.

Mazda reagiert auf starken Trend zum Coupé/Cabrio

In den letzten Jahren haben speziell in Europa zahlreiche Coupés mit elektrischen Stahlklappdächern den Spaß am Offenfahren weiter angefacht. Der Trend zum „C+C“-Prinzip ließ auch im Hause Mazda Stimmen nach einer solchen Variante auf Basis des 2005 in Genf neu vorgestellten MX-5 laut werden. Mazda-MX-5-Programmdirektor Takao Kijima: „Wir wissen von vielen Kunden, die mit dem Kauf eines MX-5 liebäugeln, jedoch aus Sicherheits- und Komfortabwägungen die Kaufentscheidung noch hinausschieben.“ Mit dem leicht zu bedienenden Hardtop, einem in Teilen eigenständigen Design und dem unverändert dynamischen Fahrwerk des Roadster Coupes sei Mazda nun in der Lage, den weltweiten Kreis der MX-5-Fangemeinde nochmals deutlich zu erweitern, ist Kijima-san überzeugt.

Ein Ziel stand im Lastenheft des neuen Mazda MX-5 Roadster Coupes ganz oben: Die Aura vom leichtgewichtigen Sportwagen sollte in keinem Fall verwässert werden. Folgerichtig hielten die Konstrukteure den Gewichtszuwachs mit 37 Kilogramm in engen Grenzen. So bringt zum Beispiel das Dach dank einer innovativen Glasfaser/

Kunststoff-Verbundbauweise nur neun Kilo mehr auf die Waage als die Stoffkapuze des MX-5. Weil auf den Einbau eines formgepressten Dachhimmels verzichtet werden konnte, ist das Hardtop gerade einmal 20 Millimeter dick.

Gezielte Verstärkungen im Bereich der Verdeckwanne

Da der im Roadster Coupe zum Verstauen des Klappdachs benötigte Ausschnitt in der Karosserie größer als die entsprechende Öffnung im Softtop-Modell ausfällt, mussten gezielte Verstärkungen im Bereich der Verdeckwanne den leichten Verlust an Karosseriesteifigkeit auffangen. Dank dieser gezielten, nur minimales Zusatzgewicht kostenden Maßnahmen hat die Rohkarosserie des MX-5 Roadster Coupes eine vergleichbar hohe Verwindungssteifigkeit wie das Modell mit Stoffverdeck.

Gleiche Proportionen und ein gut durchtrainiertes Heck

Die Formgebung des neuen Mazda MX-5 Roadster Coupes sollte nach dem Willen der Designer so eng wie möglich an der Original-Version bleiben. In der Tat haben die Silhouette mit niedriger, fließender Schulterpartie und der im Gegensatz zu fast allen Coupé/Cabrios knappe Hecküberhang das athletische Erscheinungsbild des Mazda MX-5 voll konserviert. Das gleiche gilt für die Proportionen, wobei hier vor allem die Heckpartie im Fokus stand. Gerade in diesem Bereich legt so manches Coupé mit faltbarem Stahlklappdach mächtig zu - mit dem negativen Effekt eines massig wirkenden hinteren Überhangs.

Keine Spur davon beim bestens durchtrainiert wirkenden MX-5 Roadster Coupe: Die Proportionen sind ebenso stimmig wie die Dachoptik. Hintergrund: Die Designer betonten auch bei dieser MX-5-Spielart primär den Offen-Charakter und funktionierten nicht erst nachträglich ein Coupé zum „C+C“ um.

Eigenständiger Heckbereich gibt dem Roadster Coupe eine eigene Note

Die Notwendigkeit zur Unterbringung des Klappdachs führte zu subtilen Veränderungen im Bereich der hinteren Kotflügel und des Kofferraums. Der beim MX-5 Roadster nicht benötigte Verdeckkasten trägt an der Vorderkante 40 Millimeter höher auf.

Damit das MX-5 Roadster Coupe dadurch nicht zu hochbeinig wirkt, zogen die Designer den Kofferraumdeckel um 20 Millimeter nach oben und lassen das Heck so betont sanft nach hinten abfallen. Zugleich halten stärker ausgeformte hintere Radkästen den Wagen optisch weiter tief am Boden.

Einen weiteren spannenden Designakzent setzt die dritte Bremsleuchte. Sie sitzt weiter vorn als am Softtop-Roadster, ist etwas schlanker geformt und verfügt nun über weiße (statt rote) Leuchtdioden.

Bis auf zehn Millimeter mehr Höhe identische Außenabmessungen

Das leichtgewichtige Hardtop gab den Designern dank hochmoderner Kunststoff-Verbundbauweise viel Spielraum bei der Gestaltung. Sein Glasfenster ist etwas größer als das im Original-MX-5, so dass eine sehr gute Rücksicht gewährleistet ist. Ist das Dach geschlossen, legt das Mazda MX-5 Roadster Coupe in der Höhe gerade einmal um zehn Millimeter zu - ansonsten sind alle wichtigen Maße absolut identisch mit denen des Mazda MX-5.

Das Dach sollte nach dem Willen der Designer möglichst kompakt und stilvoll wirken. Die gespannten Kurven lassen die Fahrgastkabine kompakt erscheinen; nur der Zwang, das Hardtop komplett hinter den Sitzen statt im Kofferraum verstauen zu müssen, verhinderte eine flachere, keilförmige Führung des hinteren Dachabschlusses. Damit das Dach trotzdem nicht zu aufrecht wirkt, lockern schlanke B-Säulen die Optik auf. Rinnenartige Längssicken zu beiden Seiten stellen überdies eine optische Verbindung zwischen vorderem und mittlerem Dachsegment her. „Das Schöne ist: Der Wagen sieht auch mit geschlossenem Dach sehr gut aus“, betont Programm-Manager Kijima.

Im Innenraum gibt es bis auf die beiden Drucktasten zum Bedienen des Verdecks sowie den Wegfall der Ablagen in der hinteren Schottwand nichts Neues. Bei der Wahl der Polsterstoffe haben Kunden neben einer dunklen Stoff-Version die (optionale) Alternative einer Lederausstattung in schwarz.

Bordeigenes Audio-System kompatibel mit iPod

Eine Premiere im Entertainment-Bereich ist für Mazda die Kompatibilität des bordeigenen Audio-Systems mit einem iPod. Dessen Funktionen - wie zum Beispiel das Hören von MP3-Titeln - laufen praktischerweise über die Bedientasten der bordeigenen Audio-Anlage. Für die sichere Installation des iPod gibt es einen speziellen Anschluss im Handschuhfach des MX-5 Roadster Coupes.

Auch das Mazda MX-5 Roadster Coupe kommt mit den gleichen temperamentvollen Vierzylindern wie der reguläre MX-5 auf den Markt. Beide gehören zur MZR-Motorenfamilie von Mazda, haben vier Ventile pro Zylinder und Hubräume von 1,8 und 2,0 Liter. Die drehzahlfreudigen Aggregate schicken ihre Kraft an die Hinterräder und sind in so genannter Front-Mittelmotor-Bauweise längs im Motorraum installiert. Damit rücken sie näher an den Schwerpunkt des Fahrzeugs als bei einem Quereinbau und verbessern so unmittelbar das Handling.

Temperamentvolle Vierzylinder mit 126 und 160 PS Leistung

Der 2,0-Liter leistet 118 kW/160 PS bei 6.700/min, er erreicht sein maximales Drehmoment von 188 Nm bei 5.000 Umdrehungen pro Minute. Zwischen 2.500 und 6.700 Touren stehen immer mindestens 90 Prozent davon bereit - so macht im Mazda MX-5 Roadster Coupe auch drehzahlarmes Cruisen Spaß. Das 1,8-Liter-Aggregat bringt es auf 93 kW/126 PS bei 6.500/min und 134 Nm Drehmoment.

Geschaltet wird mit manuellen Schaltgetrieben, die im 2,0-Liter je nach Ausstattung auch über sechs statt nur fünf Vorwärtsgänge verfügen.

Potenzielle Neukunden schätzen das Plus an Komfort

Das Fahrwerk wurde mittels eines größeren vorderen Querstabilisators und einer neuen Feder-/ Dämpferabstimmung an die allerdings nur leicht veränderte Gewichtsverteilung angepasst. Insgesamt behält so auch das Mazda MX-5 Roadster Coupe das gewohnt flüssige Fahrverhalten des Originals, wirkt dabei aber noch einen

Tick komfortabler und gelassener als der betont agil und feinnervig ausgelegte Ur-Roadster. Zusätzlich sinkt bei schneller Autobahnfahrt und aufgespanntem Dach das Geräuschniveau im Interieur. Eine Charakteristik die - so glaubt MX-5-Programmleiter Kijima - haargenau zum neuen Modell und dessen nach Premium-Qualität suchenden Kundenkreis passt.

Eine schon im Mazda MX-5 eingeführte und nun auch im neuen MX-5 Roadster Coupe installierte Innovation trägt zum hohen Schutz der Insassen bei. Die neuartigen Kopf-Seiten-Airbags schützen Thorax und Kopf der Insassen. Sie sind in den äußeren Partien der Sitzlehnen integriert und haben zwei Kammern, die von einem gemeinsamen Gasgenerator mit Hilfe einer einzigen Zündung aktiviert werden. Die einmalige Auslösung bringt gegenüber einem konventionellen Zweistufen-Airbag, bei dem beide Kammern nacheinander mit Gas gefüllt werden, entscheidende Zeitgewinne. Darüber hinaus wird die obere, größere Kammer (sie dient zum Schutz des Kopfes) im Vergleich zur unteren länger und fester aufgeblasen. So erreicht Mazda einen ähnlichen Effekt wie bei einem in Autos mit festem Dach üblichen „Curtain-Airbag“.

Erfolgreichster zweisitziger Roadster der Automobilgeschichte

Das neue Mazda MX-5 Roadster Coupe basiert auf dem seit 1989 zum absoluten Klassiker gereiften Mazda MX-5. 2005 stellte ihn das Unternehmen auf dem Genfer Salon in dritter Generation vor; schon seit 2000 steht er als erfolgreichster offener Zweisitzer im *Guinness Buch der Weltrekorde*. Bis Ende Mai 2006 gelangten weltweit 769.454 Exemplare des Mazda MX-5 auf die Straßen.

Das Ursprungs-Konzept mit vorn längs eingebautem Motor, ausgeglichener Gewichtsverteilung sowie einem klassischem Zweisitzer-Design mit langer Haube und kurzem Heck hat bis heute nichts an Faszination eingebüßt. Dazu kommt ein immer weiter perfektioniertes Fahrwerk. Bei der Optimierung des Handlings galt den Mazda-Ingenieuren das Ideal des *Jinba Ittai* als Vorbild. Bei diesem historischen Wettkampf schießt ein Bogenschütze vom Rücken eines laufenden Pferdes einen Pfeil auf eine Zielscheibe. Nur wenn Reiter und Tier perfekt harmonieren, geht der Schuss auch ins

Schwarze. Analog dazu strebte Mazda bei der Konstruktion des neuen MX-5 nach der perfekten Symbiose zwischen Mensch und Maschine. So bereitet der Kult-Roadster auch ohne V6-Motor oder 200 PS immer wieder aufs Neue ein Maximum an Fahrvergnügen.