



PRESSE-INFORMATION

Vor 40 Jahren: Die Erfindung der Fahrspaß-Formel für den Mazda MX-5

- Mehr Fahrspaß wagen: Die Suche nach dem perfekten Antriebslayout für den Mazda MX-5 (NA)
- Besser in Balance: Mit Front-/Mittelmotor und Hinterradantrieb zum meistverkauften Roadster
- Fahrvergnügen in frischer Intensität: Der Mazda MX-5 2024 ist mehr Sportwagen denn je

Leverkusen, 6. August 2024: Es ist dieser einzigartige Fahrspaß, der den in ikonischen Formen designten Mazda MX-5 seit 35 Jahren und vier Generationen jung hält und bis heute immer neue Rekordmarken als meistverkaufter Roadster aller Zeiten setzen lässt. Von der 1979 in einem Brainstorming zwischen dem Publizisten Bob Hall und Kenichi Yamamoto, damals Leiter der Forschungsabteilung bei Mazda, gezündeten, visionären Idee für einen leichten, offenen Zweisitzer bis zum Serienstart des Mazda MX-5 brauchte es allerdings ein ganzes Jahrzehnt. Eine große Zeitspanne, in der das Jahr 1984 die Schlüsselrolle einnimmt. Denn vor genau 40 Jahren ließ Roadsterfan Yamamoto – nun Präsident der Mazda Motor Corporation – eine vollkommen neue Fahrspaß-Formel für das geheime „Lightweight Sportscar Project (LWS)“ mit der Codenummer P729, den späteren Mazda MX-5, ermitteln: Die perfekte Ausgewogenheit, Agilität und Leichtigkeit des puristischen Roadsters sowie die vollkommene Einheit von Fahrer und Fahrzeug, die Mazda „Jinba Ittai“ nennt.

Mit traditionellen Antriebskonzepten brechen und den Sportwagen neu definieren

Das Segment bezahlbarer offener Zweisitzer war 1984 fast ausgestorben, der künftige Mazda MX-5 sollte dennoch nicht einfach den klassischen Roadster revitalisieren, sondern ihn neu erfinden und in die Zukunft führen. Dazu initiierte Kenichi Yamamoto einen Wettbewerb zwischen den japanischen Mazda Entwicklungszentren in Hiroshima und Tokio und dem neu eröffneten MANA (Mazda Research and Development of North America) Atelier in Irvine/Kalifornien. Die Mission dieses Sportscar-Think-Tanks lautete: das Grundkonzept der Karosserie (Hardtop, T-Bar, Stoffverdeck oder doch ein Coupé) festlegen, vor allem aber, die Konfiguration des Antriebs definieren. Drei Möglichkeiten boten sich an: Frontmotor und Vorderradantrieb (wie ihn viele europäische und japanische Sportcoupés kultivierten), Mittelmotor und Hinterradantrieb (in Japan, USA und Italien populär) oder Frontmotor und Hinterradantrieb (nach dem Vorbild klassischer Roadster).

Die zwei Mazda Entwicklungszentren in Japan arbeiteten dabei an einer Version mit Mittelmotor und an einem Frontantriebskonzept; dagegen legten sich die Mazda Entwickler im nordamerikanischen Irvine auf einen Sportwagen mit Frontmotor und Hinterradantrieb fest. Schließlich verdankten die USA ihren Aufstieg zum weltweit größten Sportwagenmarkt den klassischen englischen Sportscars, die mit dieser traditionellen Antriebskonfiguration schon seit Ende der 1940er Jahre Erfolge erzielten. Deshalb gaben die Mazda Ingenieure in Kalifornien dem Projektcode LWS sofort eine neue Deutung: Litesome („geschmeidig und agil“), Wind-in-the-face, Sportscar.

Im April 1984 präsentierten die drei Mazda Entwicklungsteams ihre Entwürfe für das LWS-Entwicklungsprojekt, aber es war kein klarer Favorit zu erkennen. Weder das moderne Frontantriebskonzept noch das Layout mit dem Motor in der Mitte zugunsten optimaler Achslastverteilung für ein neutrales Fahrverhalten konnte sich durchsetzen. Gleiches galt für das Layout, das Fahrvergnügen durch Frontmotor mit Hinterradantrieb versprach. Die Mazda Entwicklungsteams gingen deshalb in die nächste Runde, verfeinerten in den folgenden vier Monaten ihre Entwürfe und stellten im August 1984 neue Fahrzeugstudien im Maßstab 1:1 vor. Während die in Japan finalisierten Sportwagenkonzepte auch



PRESSE-INFORMATION

modische Coupés inkludierten – im Land der aufgehenden Sonne waren Open-Air-Modelle bis dahin wenig populär – kam für das MANA-Team (zu dem inzwischen auch Bob Hall als Produktplaner zählte) weiter nur ein zweisitziges Cabrio in Leichtbauweise in Betracht. Mit langer Motorhaube, die nur ein Frontmotor realisieren konnte, und mit neu gedachtem Hinterradantrieb, wie er damals gerade das Sportcoupé Mazda RX-7 auf Rennstrecken zu rekordverdächtig vielen Siegen beschleunigte und in den US-Verkaufsstatistiken auf die Pole Position seiner Klasse katapultierte. Auch der künftige Mazda MX-5 bzw. Miata, so die Bezeichnung für Nordamerika, sollte die Herzen der Amerikaner im Sturm gewinnen – mit konstruktiven Genen des disruptiven Mazda RX-7. Dazu zählten insbesondere innovative Leichtbautechniken und das im RX-7 realisierte Fahrzeuglayout mit nahezu idealer Gewichtsverteilung von 51 Prozent vorn zu 49 Prozent hinten für maximalen Fahrspaß.

Aufregend anders gedacht: Die Parameter für den erfolgreichsten Roadster aller Zeiten

Anders als im Mazda RX-7, dem weltweit meistverkauften Fahrzeug mit Kreiskolbenmotor, vertraute der Mazda MX-5 von Beginn an auf einen drehfreudigen Vierzylinder-Benziner, der jedoch dank der Front-/Mittelmotorbauweise eine perfekte Gewichtsverteilung von 50 zu 50 Prozent ermöglichte und ebenfalls die Hinterräder antrieb. Da der Motor längs im Motorraum installiert wurde, rückte er näher an den Schwerpunkt des Fahrzeugs als bei einem Quereinbau und optimierte so Handling und Agilität des Fahrzeugs. Von einem vergleichbaren Konzept im Mazda RX-7 inspiriert ist beim MX-5 eine Aluminium-Rahmenkonstruktion im Bereich des Kardanwellentunnels. Dieser wie ein Rückgrat wirkende Z-förmige Träger verbindet Getriebe und Differenzial. Als erster Mazda verfügte der MX-5 zudem über Doppelquerlenker-Aufhängungen vorn und hinten. Penibel ermittelten die Ingenieure alles, was das Fahrgefühl ausmacht – auch die Kürze des Schaltwegs oder den dafür erforderlichen Kraftaufwand. Nicht zu vergessen, ein durch und durch konsequenter Leichtbau bis in jedes Detail.

Der Mazda MX-5 dachte den Roadster zukunftsweisend neu, und blieb zugleich japanisch. So sollten die kleinen Türen und das intime Interieur die Empfindungen spiegeln, die beim Betreten eines japanischen Schreins geweckt werden. Nicht zu vergessen die Jinba-Ittai-Philosophie, die Pferd und Reiter als Einheit betrachtet. Übertragen auf den Mazda MX-5 bedeutet dies, dass Fahrer und Maschine eine enge Verbindung eingehen.

Das im August 1984 zum Showdown des LWS-Wettbewerbs realisierte Roadster-Concept des amerikanischen MANA-Teams berücksichtigte diese Alleinstellungsmerkmale des fünf Jahre später in Serie gehenden Mazda MX-5 noch nicht in allen Details; aber die unter der Sonne Kaliforniens entwickelte Sportwagenstudie zeigte bereits klar, welche Parameter aus einem Roadster eine Fahrspaß-Ikone machen. Und genau deshalb gewann dieses Concept den LWS-Wettbewerb, der erste Schritt auf dem Weg zum populärsten Roadster aller Zeiten, von dem bis heute schon über 1,2 Millionen Einheiten produziert wurden.

Mit noch höherem Fahrspaß-Faktor: Der Mazda MX-5 2024

Roadster-Vergnügen in neuer Bestform, dafür steht der zum Modelljahr 2024 umfassend aufgewertete Mazda MX-5 der mittlerweile vierten Modellgeneration. Optisch zu erkennen ist der aktualisierte Kultroadster an den schärfer gezeichneten LED-Scheinwerfern und Rückleuchten. Vor allem aber bietet der Mazda MX-5 noch mehr Fahrspaß als bisher: Ein neuer Track Mode macht den handlichen Zweisitzer, der weiterhin als Roadster mit Stoffverdeck und als RF mit festem Klappdach angeboten wird, noch



PRESSE-INFORMATION

fahraktiver. Und für zusätzliche Fahrstabilität in Kurven sorgt das Software-basierte Kinematic Posture Control System (KPC).

Wer die spannende Geschichte des weltweit beliebtesten Roadsters in allen Einzelheiten kennenlernen will, sollte die Ausstellung von Mazda Classic – Automobil Museum Frey in Augsburg besuchen. Dort werden Mazda MX-5 aller Generationen vorgestellt, auch Raritäten, die sogar die Herzen ausgewiesener Roadsterfans schneller schlagen lassen. Über Öffnungszeiten und die Exponate informiert dieses Mazda Museum unter www.mazda-classic-frey.de oder über www.facebook.com/MazdaClassicFrey

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](#)