

## 25 Jahre Mazda MX-5: Von der Kreidezeichnung zum erfolgreichsten Roadster der Welt

**Der Mazda MX-5 ist ein Roadster nach klassischem Layout mit Frontmotor und Hinterradantrieb und wird seit dem Jahr 2000 im Guinness Buch der Rekorde als meistverkaufter zweisitziger Sportwagen in der Automobilgeschichte geführt. Über 927 000 MX-5 wurden bisher ausgeliefert, davon über 113 000 Stück in Deutschland. Zahlen, die vor einem Vierteljahrhundert kaum jemand für möglich hielt, als der MX-5 bzw. Miata, wie er in Amerika heißt, am 11. Februar 1989 auf der Chicago Auto Show seine Premiere feierte.**

Der MX-5 war die Vision des amerikanischen Motorjournalisten Bob Hall und des Entwicklungschefs und späteren leitenden Direktors von Mazda, Kenichi Yamamoto. Die beiden Automobilenthusiasten hatten einen bezahlbaren offenen Roadster nach englischem Vorbild konzipiert, kombiniert allerdings mit der Ganzjahrestauglichkeit moderner Cabriolets und zuverlässiger Technik.

Eine Kreideskizze war die Keimzelle für die Entstehung des Roadsters. Auf einer eher zufällig an der Wand hängenden Tafel fassten der Publizist Bob Hall und der Ingenieur Kenichi Yamamoto im Februar 1979 das Ergebnis eines Gesprächs und Brainstormings zusammen. Yamamoto, der sich gerade über den Erfolg des Kreiskolbenmotor-Sportwagens Mazda RX-7 auf dem amerikanischen Markt freute, hatte Hall am Ende eines Interviewtermins gefragt, was Mazda als nächstes machen sollte. Für den Journalisten Hall war die Antwort klar. Der erschwingliche Roadster wartete auf ein Revival. Wachsende Anforderungen an Sicherheit und Komfort, aber auch die mangelnde Zuverlässigkeit vieler Typen hatten damals das Schicksal der offenen Zweisitzer gerade besiegelt. Wie aber einen neuen Roadster rentabel machen?

Fünf Jahre und zahlreiche Sportwagenstudien später war die Antwort gefunden und Mazda gab grünes Licht für die Entwicklung eines neuen preiswerten Roadsters. Inzwischen hatte Kenichi Yamamoto die Führung der Mazda Motor Corporation übernommen und sich bei Ausfahrten in den japanischen Hakone-Bergen durch einen Triumph Spitfire vom Roadster-Virus infizieren lassen. Schließlich verdankte Mazda seine

größten Erfolge von Anfang an ganz besonders den sportlichen Modellen, die zugleich immer wieder überraschende Trends setzten. Sei es 1960 mit dem winzigen Mazda R360 Coupé als erstem sportivem Lifestyle-Modell im sonst so pragmatischem Kei-Car-Segment oder eben ab 1978 mit dem Mazda RX-7 als revolutionärem Kreiskolbenmotor-Sportwagen. Genau wie der RX-7 sollte auch der Mazda MX-5 vor allem Amerika und dabei besonders die klimatisch begünstigten Staaten wie Kalifornien als Hauptabsatzmarkt gewinnen. Statt des ebenfalls angedachten Wankel-Motors wie im RX-7 wählten die Japaner dann aber doch einen traditionellen Hubkolben-Vierzylinder.

Inzwischen war zudem Bob Hall zum Produktplaner im 1981 eröffneten kalifornischen Mazda-Entwicklungszentrum Irvine ernannt worden. Das Roadster-Projekt mit der Codenummer 729 nahm nun Formen an. In Irvine entstand das Konzept eines klassischen Zweisitzers mit Frontmotor und Hinterradantrieb, das sich gegen zwei japanische Parallelentwürfe mit Mittelmotor und alternativ Vorder- bzw. Hinterradantrieb behaupten konnte. Vor allem als Shinzo Kubo (Japan) und Mark Jordan (USA) unter der Leitung von Shigenori Fukuda (Japan) in der Sonne Kaliforniens die Linien des charismatischen Roadsters zeichneten. Trotz scheinbarer formaler Nähe zu legendären englischen Vorbildern fand das Designteam eigenständige Linien für den offenen Mazda. Während der Prototypenbau und erste Fahrerprobungen des Mazda MX-5 anschließend im roadsteraffinen England erfolgten, war Hiroshima zuständig für die finale Entwicklung des Zweisitzers.

Die erste Generation präsentierte sich mit modisch-markanten Klappscheinwerfern. 3,97 Metern Länge und 955 Kilogramm Leergewicht. Anfangs genügten dem MX-5 für den Fahrspaß 1,6 Liter Hubraum und 85 kW / 115 PS, ab dem Jahr 1995 zeitweise sogar 66 kW / 90 PS als Basismotorisierung.

Die Presse überschlug sich von Beginn an in Lobeshymnen und der kleine Sportwagen sammelt bis heute internationale Auszeichnungen und Trophäen wie kaum ein anderer. Fast 200 bedeutende Awards sind es bereits, dabei Titel wie „Car of the Year“ in Japan oder „Automobile of the Year“ in den USA und – außergewöhnlich für einen Roadster – auch Zuverlässigkeitspreise wie „Top Trouble Free Car“. In Tests und Fahrberichten ist der Mazda MX-5 ohnehin von Beginn an auf Sieg abonniert, so absolvierte er als einer der ersten Roadster der Automobilgeschichte problemlos einen 100 000-Kilometer-Dauertest. Nur ein ernster Problempunkt musste anfangs ausgeräumt werden: Die viel zu kleinen Produktionskapazitäten. Der MX-5 entfachte einen globalen Hype, der alle Erwartungen übertraf und zu langen Lieferzeiten führte. So wurde der Roadster in Deutschland erst im Frühling 1990 eingeführt, obwohl er schon im Herbst 1989 auf der Frankfurter IAA sein Europa-Debüt feierte. Es dauerte keine drei Tage bis das erste für

Deutschland bestimmte Jahreskontingent verkauft war, eine Knappheit, die Mazda nur allmählich mit immer größeren Lieferkontingenten lösen konnte.

Tatsächlich stiegen die Verkaufszahlen in Europa bis ins Spitzenjahr 1999 auf über 21 000 MX-5 pro Jahr an. Aus der Lust auf den sympathischen Luftikus war wahre Liebe geworden, gefördert durch immer neue limitierte Sondermodelle und Collector-Editions. Den Anfang machte im Jahr 1991 – wie sollte es anders sein? – der MX-5 in „British Racing Green“ als stilvolle Hommage an die englische Roadstertradition. Bis heute sind allein in Deutschland über 30 Sonderserien des MX-5 verkauft worden. Vom peppigen „Sun Racer“, über den kirschroten „Bi-Color“ und den eleganten „Cosmo“ bis hin zum sentimentalsten „Memories“ und dem exotischen „Mithra“ reicht die Palette – und nicht zu vergessen die limitierten Jubiläums-Sammlermodelle „10th Anniversary“ bzw. „20th Anniversary“.

Automobilfans sind sich einig: Der MX-5 bietet den Fahrspaß früherer offener englischer Sportwagen, zusätzlich aber Zuverlässigkeit, Wetterschutz und alltagstauglichen Komfort für alle Jahreszeiten. Kaum ein anderer Roadster verfügt über eine so große Club- und Forenszene wie der japanische Sportwagen. Weit über 200 MX-5- und Miata-Clubs wurden seit 1989 weltweit gegründet. Immer neue Weltrekorde zählen fast schon zum Pflichtprogramm der Mitglieder. Zum ersten Mal fuhr der MX-5 im Mai 1993 ins Guinness Buch der Rekorde. Der Miata Club of America versammelte damals 242 Roadster auf der Rennstrecke von Indianapolis. Im Juni 2013 stellte der MX-5 seinen jüngsten Weltrekord auf als im niederländischen Lelystad ein Korso aus 683 MX-5 für einen neuen Eintrag im Guinness Buch sorgte. Auch im Motorsport hat der MX-5 eine weltweite Fangemeinde. In Japan, verschiedenen europäischen Ländern und in den USA gibt es seit den frühen 1990er Jahren Markenpokalserien bei Rundstreckenrennen.

Die erste Generation des Mazda MX-5 mit dem internen Seriencode „NA“ blieb über die gesamte Laufzeit von knapp neun Jahren fast unverändert. Kleine Facelifts vermittelten ausreichend Frische bis zum Modellwechsel im Januar 1998 nach 431 506 Einheiten. Davon fanden 33 911 den Weg nach Deutschland.

Weltpremiere feierte die zweite Generation (interner Code „NB“) auf der Tokyo Motor Show 1997, in Deutschland startete der neue MX-5 im Frühling 1998. Als Trendsetter genoss der japanische Roadster weltweiten Kultstatus, wurde aber inzwischen von einer ganzen Meute an Rivalen gejagt. Entsprechend groß war der Aufwand, mit dem Mazda seine Ikone vorsichtig veränderte und weiterentwickelte. Evolution ohne Veränderung des Charakters, war die Vorgabe von Projektmanager Takao Kijima. Zu erkennen gab sich die zweite Serie des MX-5 an einem etwas stattlicheren Auftritt und der Front mit

mandelförmigen Scheinwerfern anstelle der bisherigen Klappscheinwerfer. Unter der Motorhaube arbeiteten neue Vierzylinder-Motoren mit Vierventil-Technik. Zur Wahl standen ein 81 kW / 110 PS starkes 1,6-Liter-Aggregat und ein 103 kW /140 PS freisetzendes 1,9-Liter-Triebwerk. 2001 stieg dessen Leistung durch eine variable Ventilsteuerung auf 107 kW / 146 PS, womit der MX-5 die auf manchen Märkten psychologisch wichtige 200-km/h-Marke knackte. Hinzu kam ein Sechs-Gang-Getriebe, das vorher nur für Sondermodelle verfügbar war. In Deutschland fand die zweite Modellgeneration 50 923 Fans.

Zurück zu den Ursprüngen, lautete die Richtlinie, die Mazda Chefdesigner Yasushi Nakamuta für die Entwicklung der dritten Generation des MX-5 mit dem internen Code „NC“ ausgab. Extrem leichtgewichtig und handlich wie einst, aber etwas geräumiger im Interieur für großgewachsene Roadsterfans sollte die Ikone werden. Dazu gab es mehr Gepäckraumvolumen. Derart nachgeschärft gelingt es dem Roadster nach seinem Debüt auf dem Genfer Automobilsalon 2005 die bereits eindrucksvolle Bestzeit des Vorgängers auf der legendären Nürburgring-Nordschleife um nicht weniger als 15 Sekunden zu unterbieten.

Zur Wahl stehen ein 118 kW / 160 PS starkes 2,0-Liter- und ein für den Fahrspaß völlig ausreichender 1,8-Liter-Motor mit 93 kW / 126 PS. Als zusätzliche Karosserievariante wurde Anfang 2007 das Roadster Coupe mit elektrisch faltbarem Hardtop eingeführt. In rekordverdächtig zwölf Sekunden öffnet oder schließt sich das feste Dach und legt sich hinter den Sitzen ab. Im Unterschied zu konventionellen Coupé-Cabrios bleibt das Kofferraum-Volumen des MX-5 uneingeschränkt erhalten.

Nach zwei Facelifts in den Jahren 2009 und 2012 und mittlerweile 927 000 verkauften MX-5 ist die vierte Modellgeneration bereits in Planung.

Anlässlich des Jubiläums hat Mazda Japan für die weltweiten MX-5 Fans und Kunden eine globale Jubiläums-Website ([http://www.mazda.com/mazdaspirit/craftmanship/mx-5/mx-5\\_25th/](http://www.mazda.com/mazdaspirit/craftmanship/mx-5/mx-5_25th/)) ins Leben gerufen, die die Erfolgsgeschichte über bislang drei Modellgenerationen erzählt. Nach und nach wird diese Seite mit weiteren Details und Stories gefüllt. Den Anfang macht die ausführliche Chronik zu den japanischen Sondermodellen. ([ampnet/jri](http://www.mazda.com/mazdaspirit/craftmanship/mx-5/mx-5_25th/))

## Bilder zum Artikel

---



Drei Generationen Mazda MX-5.

---



Drei Generationen Mazda MX-5.

---



Drei Generationen Mazda MX-5.

---



Drei Generationen Mazda MX-5.

---



Drei Generationen Mazda MX-5.



Drei Generationen Mazda MX-5.



Drei Generationen Mazda MX-5.



Drei Generationen Mazda MX-5.

---



Drei Generationen Mazda MX-5.



Drei Generationen Mazda MX-5.



Drei Generationen Mazda MX-5.



Mazda MX-5 (1990 - 1997).

---



Mazda MX-5 (1990 - 1997).

---



Mazda MX-5 (1990 - 1997).

---



Mazda MX-5 (1990 - 1997).

---



Mazda MX-5 (1990 - 1997).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).

---



Mazda MX-5 (1998 - 2005).



Mazda MX-5 (1998 - 2005).



Mazda MX-5.

---



Mazda MX-5.

---



Mazda MX-5 Roadster Coupé.



Mazda MX-5.



25 Jahre Mazda MX-5.

---



25 Jahre Mazda MX-5.

---