

Die Geschichte des Mazda MX5

Quelle: http://www.mx-5.net/mx5germany/www.mx5-germany.de/Die_Geschichte_des_MX-5/die_geschichte_des_mx-5.html

Es war einmal an einem schönen Tag im März 1979....

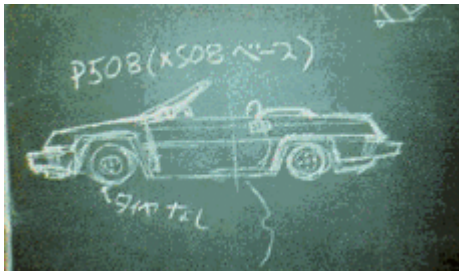


Der amerikanische Automobiljournalist Robert "Bob" Hall, Mitarbeiter der US-Zeitschriften "Automotive News" und "Autoweek" und damals 25 Jahre alt, war zu einem Interviewtermin im japanischen Mazda-Hauptquartier in Hiroshima eingeladen worden. Er hatte die Gelegenheit mit Kenichi Yamamoto, dem damaligen Entwicklungschef von Mazda, über die Zukunft von Mazda zu reden.

Nach dem eigentlichen Interview fragte nun aber Yamamoto seinerseits Bob Hall, was er denn seiner Meinung nach denke, was Mazda noch im Programm fehlen würde. Als Antwort bekam er zu hören: "Einen leichten



Sportwagen. Ein kleiner, preiswerter Roadster, in der Art der frühen MG; nur zuverlässig genug um auch im Regen anzuspriegen. Er muss nicht stark sein, aber er soll Spaß machen."



Um seine Worte zu verdeutlichen, schritt Bob Hall zu einer Tafel die im Raum stand, und skizzierte mit wenigen Kreidestrichen einen Wagen auf den Untergrund, ganz so wie er ihn sich vorstellte. Ein paar Monate später traf Bob Hall beim Concours d'Élegance im kalifornischen Monterey auf

Shunji Tanaka, einen Mazda-Designer. Auf seine Frage an Tanaka, was denn Mazda als Nächstes vorhabe zu bauen, hörte er erstaunt seine eigenen Worte aus Hiroshima: "einen leichten Sportwagen" Tanaka bezeichnete dieses Projekt weitsichtig mit den drei Buchstaben LWS (light weight sportscar). Im Jahr 1982 gab Mazda eine Studie in Auftrag um zu erfahren, wie sich die Amerikaner, dem für Mazda wichtigsten Markt, denn so einen Sportwagen vorstellten. Sie bestätigte im Großen und Ganzen Robert Halls Aussagen. Auch innerhalb des Konzerns hatte die Roadsteridee starken Zuspruch gefunden. Den Durchbruch allerdings brachte eine praktische Demonstration altenglischer Roadsterfreunden. Für eine Dienstreise mit Technikchef Yamamoto wählte Hirotaka Tachibana als Fahrzeug einen Triumph Spitfire.... Die Auswahl der Strecke tat ein übriges. Nach ein paar Stunden auf den kurvigen Straßen der Berge rund um den Hakone-See, zwischen Fujijama und Pazifik gelegen, ist nichts mehr wie es war: Kenichi Yamamoto ist nun endgültig mit dem Roadstervirus infiziert und somit ist ein einflussreicher Verbündeter gefunden. Zwischenzeitlich gründete Mazda 1981 in den USA (verkehrsgünstig im Süden von Los Angeles im kalifornischen Irvine an der Interstate 5 gelegen) ein Forschungs- und Entwicklungszentrum (MANA) Als Mitarbeiter wurde noch im selben Jahr Bob Hall gewonnen. Geleitet wurde das MANA R&D damals von Shigenori Fukuda; er sollte im Laufe der Entwicklung des MX-5 nochmals zur Geltung kommen. Im Mai 1983 übernahm Kenichi Yamamoto den Firmenvorsitz von Mazda und so konnte das Projekt " LWS" offiziell beginnen. Eine seiner ersten Amtshandlungen (November 1983) war ein Programm, welches unter dem Namen "Offline, Go, Go!!" herausfinden sollte, welche Konzepte neben den Alltagsmodellreihen von Mazda (121, 323, 626) zukunftsfähig sein würden. Von allen Vorschlägen war jener des LWS am stimmigsten und so bekam das Projekt endlich ein eigenes Budget. Von nun an konnte die Roadsterfraktion ganz offiziell ihrer Arbeit nachgehen.



Unter dem internen Projekt-Code P 729 (Projektleiter Masakatsu Kato) wurde ein Wettbewerb unter den Mazda-Designstudios in Japan und den USA ausgelobt. Von Anfang an sollten 3 verschiedene Konzepte verfolgt werden

- Motor vorne und Heckantrieb
- Motor vorne und Frontantrieb
- Mittelmotor

Der Auftrag für die erste Version ging an MANA, die beiden anderen Varianten sollten im Tokyo-Design-Studio entwickelt werden. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Leitung des Designstudios in Irvine von Tom Matano übernommen. Er sollte das Design des Wagens maßgeblich mitbestimmen. Auch kamen mit Mark Jordan und Norman Garrett III. zwei Amerikaner ins Team. Im April 1984 kam es zu einem ersten Zusammentreffen aller Entwicklungsgruppen. Hier steht das Mittelmotormodell, als Coupé angedacht, klar im Rampenlicht. Die MANA-Zeichnungen von Mark Jordan finden dagegen nicht den erwarteten Zuspruch; entschieden ist allerdings noch nichts. Gegen das Coupé spricht vor allem die Marktpositionierung. Diese Nische ist durch den Honda CRX und den Toyota MR-2 schon stark ausgereizt. Die Entscheidung über das Konzept wird auf den August 1984 vertagt. Bis dahin haben beide Gruppen Zeit von ihren Entwürfen 1:1-Modelle zu fertigen. Nun aber überzeugte das amerikanische Modell alle. Bedeutend besser als auf den Zeichnungen kam nun die Wirkung des Designs bei den Juroren an. Die Studie trug den Namen DUO 101 und war (daher der Name) als Cabrio und als Coupé konzipiert. Sogar ein Video wurde von MANA gedreht und Fukuda und Hall redeten sich den Mund fusselig, was sich schließlich auszahlte. Der MANA-Entwurf ging als klarer Sieger aus der Ausscheidung hervor und von nun an übernahmen die Mannen aus Irvine die Federführung über das Projekt P 729. Die Coupévariante wurde dann aber schnell fallengelassen und man konzentrierte sich ganz auf die offene Version.



Im September 1984 wurde das Projekt für 8 Monate quasi an die Mutterbrust des britischen Roadstertums gelegt. Die Firma IAD (International Automotive Design) aus dem englischen Städtchen Worthing in Sussex bekam von Mazda den Auftrag aus den Entwürfen einen ersten, fahrbereiten Prototyp zu fertigen. Tom Matano kannte den Besitzer von IAD, John Shute, noch aus seiner Zeit bei GM in Australien und wusste um die Kompetenz, die IAD bei der Prototypenfertigung besaß. So wurde sein Vorschlag von der Mazdaführung angenommen und der Auftrag ging nach England. Auch sollte der Wagen auf diese Weise ein gewisses britisches Flair bekommen, was bei einem Roadster so verkehrt ja nicht sein kann....

Als neuen Namen für das Vorhaben gab es nun die Bezeichnung V 705 mit auf den Weg über den Atlantik – ein Hinweis, dass es sich halt immer noch um einen Versuchsträger handelte. Bis zu seiner Fertigstellung im August 1985 wurde in Hiroshima und auch in Irvine nicht mehr viel an dem Projekt gearbeitet.

Die Ingenieure und Designer wurden anderweitig eingespannt. Am 17. September 1985 war es dann schließlich soweit: Eine Delegation unter Leitung des Projektverantwortlichen Masakatsu Kato traf im Worthing ein um den nun fertigen Prototyp zu begutachten. Auf einem abgesperrten Testgelände des brit. Verteidigungsministeriums unterzog man den Wagen etlichen Vergleichsfahrten mit anderen Fahrzeugen, u.a. mit Fiat X1/9, Toyota MR-2 und Reliant Scimitar. Das Ergebnis stellte alle Beteiligten zufrieden. Nun, nachdem die Funktionstüchtigkeit des Wagens festgestellt worden war, sollte er eigentlich per Flugzeug in die Zentrale nach Japan gebracht werden.

Dagegen hatte allerdings der Chef des neuen Mazda Entwicklungszentrums, Masataka Matsui, Einwände. Seiner Ansicht nach könne man den wahren Wert der Studie nur in ihrer natürlichen Umgebung sehen – und das waren die USA. Dafür wurde er gebaut. Also flog man den "Kleinen" kurzerhand nach Los Angeles.....

Als dann Matsui Mitte Oktober nach Amerika flog, um die Aktion zu leiten, hatten die MANA-Mitarbeiter schon eine Begleitgruppe vergleichbarer Fahrzeuge zusammengestellt: Einen Triumph Spitfire, einen Mazda RX-7 und einen offenen Honda CRX. Mit diesen Wagen ging es dann nach Santa Barbara. Der V 705 folgte dem Tross abgedeckt und huckepack auf einem Truck. Schon als der Wagen ausgeladen wurde, verursachte dies einen Menschauflauf. Jeder der ihn sah wollte sofort einfach alles über ihn wissen. Wegen eines unglücklichen Zufalls (wohl aber auch wegen des guten Wetters) saß in einem Straßencafé unweit der Entladestelle auch eine Gruppe amerikanischer Autojournalisten - selbst auf Probefahrt.

Wie es Bob Hall gelang sie vom fotografieren des Prototyps abzuhalten, bleibt sein Geheimnis. Gerüchteweise hat er ihnen angedroht, dass, wenn sie jetzt über das Auto berichteten, es nie zu einer Serienproduktion kommen würde. Jedenfalls hatte er damit Erfolg – bis November 1988 erschien kein Bericht in den einschlägigen Motorzeitschriften.



Überwältigt von so viel Zustimmung wurde im Dezember 1985 das zweite 1.1-Modell bei MANA gefertigt. Zu dieser Zeit kam es auch zu einer einschneidenden Änderung im Führungsteam des Projektes. Masakatsu Kato, der Projektleiter nahm einen Posten im technischen Forschungszentrum an und stand somit dem Projekt P 729 nicht mehr zur Verfügung. Sein Nachfolger wurde der damals 50-jährige Toshihiko Hirai. Mitte März 1986 hatte MANA dann auch das dritte lebensgroße Tonmodell fertiggestellt, welches auf dem gemeinschaftlichen Designentwurf von Tom Matano und Koichi Hayashi aufbaute. Mark Jordan und Wu-Huang Chin unterstützten die Beiden.



Dieses Modell ging nun zu weiteren Korrekturen in die Zentrale nach Hiroshima. Hier war es nun an Shunji Tanaka, dem Projekt-Chefdesigner, letzte Hand an die Karosserieform anzulegen. Er arbeitete ungefähr 100 Tage an dieser Aufgabe. Als er die Arbeiten abgeschlossen hatte, stand die endgültige Form des Wagens fest.



Das MANA-Team um Tom Matano sah dem Ganzen eher skeptisch entgegen. War man doch weit von Hiroshima entfernt, und Gerüchte verbreiten sich nun mal schnell.....

Unter anderem kam den Boys in Irvine zu Ohren, das Tanaka recht brutal mit dem Modell umgegangen sei und mit Änderungen nicht zimperlich war. Umso mehr muss sie dann das Ergebnis beeindruckt haben, als sie das fertige Modell zum ersten Mal in Realität sahen. Umgehend wurde Tanaka ein Glückwunschtelegramm nach Hiroshima geschickt. Als dann noch in einer sogenannten "Produktklinik" das Fahrzeug anonym einer größeren Anzahl von Menschen vorgestellt wurde, und als Ergebnis einhellige Begeisterung aufbrachte, war das Projekt gesichert.

Nun zweifelte niemand mehr am Erscheinen des Wagens.



Tanaka war es im Übrigen auch, der den Miata-Schriftzug entworfen hat. Bei einem kleinen Wettbewerb im Designstudio in Hiroshima überzeugte er einstimmig die Jury. Sein "Gegner" war niemand geringerer als ein in Japan sehr bekannter Kalligraph. MIATA entstammt aus dem altgermanischen Sprachgebrauch und bedeutet in weitläufiger Übersetzung etwa soviel wie Belohnung. Diese Wahl ist treffend – schließlich belohnt sich der Fahrer mit dem Kauf eines Miatas selbst am meisten. Der Begriff stammt vermutlich von Rod Bymaster, dem ehemaligen Verkaufsleiter von Mazda Nordamerika. Sie wurde nur in Nordamerika und Hong Kong verwendet. In Japan hieß der Wagen nur EUNOS Roadster, benannt nach der Mazda-Vertriebsorganisation EUNOS, welche am 4. April 1989 zum Vertrieb des Wagens gegründet wurde. In allen anderen Märkten nannte man das Auto technisch-schlicht MX-5.

Die Nummer 5 bot sich an, da es zuvor schon die Experimental-Prototypen MX-02 (1983), MX-04 (1985) und MX-06 (1987) gab. Auf die 0 vor der 5 wurde zugunsten der besseren Aussprechbarkeit verzichtet.



Dass Mazda, als weltweit einziger Hersteller des Kreiskolbenmotors (Wankelmotor) diesen nicht auch in den P 729 einbaute, war schon zu Beginn der Planungen sicher. Diesen besonderen Motor wollte man nur für hochpreisige Modelle wie z.B. den RX-7 reservieren, um dem Image dieses Motortypus gerecht zu werden. Auch wurde ein Wankelmotor aus dem Grund ausgeschlossen, das die Mehrleistung gegenüber einem Ottomotor eine Verstärkung der Karosserie nötig machen würde und dies dann auf das Fahrzeuggewicht drückt. Dies widersprach aber dem Grundgedanken des LWS, des leichtgewichtigen Sportwagens. Das man nun bei der anstehenden Einführung der

nächsten MX-5-Generation im Jahre 2004 doch an den Einsatz eines Kreiskolbenmotors denkt, liegt wohl auch an der veränderten Rahmenlage. Nun gibt es etliche Konkurrenten, und die sind fast alle schwerer als der MX-5. A als zu Beginn seiner Laufbahn im Jahre 1989.

Ob sich Mazda aber mit dieser Entwicklung zu einer "höherwertigeren" Marktpositionierung einen Gefallen tut bleibt abzuwarten.

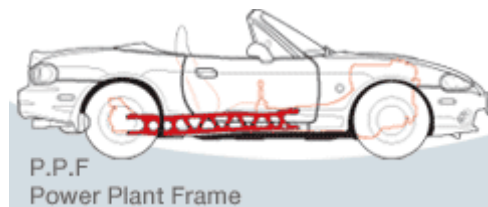
Man kann nur hoffen, dass man sich in Hiroshima dann auch wieder auf die ursprünglichen Werte besinnt und als Ergänzung der Idee des LWS, zumindest in einer Sondervariante, Rechnung trägt. Der MX-5 wurde nicht zuletzt deshalb ein weltweiter Erfolg, weil er klassenlos ist. Er vermittelt reinen Fahrspaß, deutlich unterhalb der Neidschwelle. Er war nie ein Schnäppchen, aber er sah dabei auch nicht billig aus. Er ist seinen Preis wert, ohne dabei nach "Geld"



auszusehen. Bei all diesen Überlegungen kam die bereits frühe Entscheidung des technischen Layout-Ingenieurs Norman Garrett III., sich nicht auf kostspielige technische Wagnisse einzulassen, sondern sich, streng nach dem Konzept, schon im Mazda Programm vorhandene Baugruppen auszusuchen, und sie auf ihre Verwendungsmöglichkeiten hinsichtlich des Projektes P 729 zu untersuchen, gerade recht. Dies sollte viel Zeit und Kosten sparen. Man entschied sich schließlich für den 1.6l- Reihenvierzylinder aus dem 323 GT. Doch auch diese Wahl war nicht optimal und bedurfte einiger Änderungen. So wurde der Motor nur als Ausgangsaggregat genommen und in vielen Punkten hinsichtlich der Optik und Technik der zu erwartenden Nutzung angepasst. Zu Beginn der Serienproduktion im April 1989 gab es nur eine Motorvariante für alle Märkte weltweit. Bis zum heutigen Tag hat sich diese Zahl auf über 10 erhöht.

Eines der besten Kapitel des MX-5 ist seine Schaltung. Sie ist wohl mit Abstand die knackigste und präziseste ihrer Art in dieser Klasse. Aufgebaut auf dem Mazda intern Typ M genannten 5-Gang-Getriebe aus dem RX-7 betrafen die Modifikationen vor allem die Schaltweglänge. Mit nur 5 cm erinnern sie eher an den Abzug einer Pistole als an traditionelle Getriebe anderer Konkurrenten. Die Kraft wird dann über eine einfache Kardanwelle an die Hinterräder übertragen. Bei manchen Sondermodellen war und ist auch ein TORSEN-Sperrdifferential als Extra zu bekommen.

Einen nicht unwesentlichen Anteil an der guten Straßenlage des MX-5 hat auch der PPF (Power Plant Frame) genannte Hilfsrahmen aus Aluminiumprofilen. Er verbindet die Motor/Getriebeeinheit mit dem Differential und verhindert so unerwünschte Schwingungen, was wiederum das Ansprechverhalten des Wagen verbessert.



Das Gaspedal verfügt über einen um 50 % längeren Weg als bei anderen Modellen aus dem Hause Mazda. Damit kann der Fahrer nun viel genauer mit dem Kraftfluss spielen und so den Einsatz der Leistung besser dosieren. Fahrwerkstechnisch besitzt der MX-5 eine Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecksquerlenkern aus Stahl. Die Verwendung von Aluminium schied aus Kostengründen aus.

Auch bei den Bremsen sieht man die Liebe zum Detail. Sind die Bremssättel bei den Vorderrädern nach hinten hin angeordnet, so befinden sie sich an den Hinterrädern in Fahrtrichtung nach vorne. Dies legt wieder ein paar Gramm mehr in die Mitte und trägt so zur guten Fahrstabilität bei. Die Karosserie des MX-5 besteht in weiten Teilen aus Kostengründen aus Stahl. Lediglich die Motorhaube ist aus leichtem Aluminium. Beide Stoßfänger, vorne wie auch hinten, bestehen aus Kunststoffen; vorne aus Urethan, hinten kommt Polypropylen zum Einsatz. Der CW-Wert des Wagens liegt bei 0,38 in geschlossenem Zustand.

Doch wer fährt schon geschlossen?????

Der in der Praxis viel wichtigere offene Wert liegt hier bei 0,44. Das Dach ist nach alter englischer Tradition nur als Notverdeck anzusehen. Nichtsdestotrotz ist es bei Bedarf absolut dicht. Es ist ungefütert und erlaubt durch seine geniale Konstruktion auch alleinfahrenden Piloten bis ca. 60 Km/h das Dach während der Fahrt zu öffnen und zu schließen. Da die US-Ausführung darüber hinaus auch

noch 2-teilige Sonnenblenden besitzt, welche die Verschlusshefen nicht bedecken, fällt dies in einem Miata noch um einiges leichter. Hierbei kommt dem Fahrer die heraustrennbare Heckscheibe zugute, auf die leider beim Nachfolgemodell ab April 1998 zugunsten einer Glasscheibe verzichtet wurde. Sie mag zwar im Winter beschlagfrei sein (da beheizbar), macht es einem Fahrer aber enorm schwer, das Dach während der Fahrt zu schließen, da sich der Fahrtwind so im Verdeck "fängt".

Nachdem nun alle Arbeiten am Design des Wagens abgeschlossen waren und auch die Technik feststand, konnte man mit der Fertigung und Einrichtung der Werkzeuge und Produktionsmaschinen beginnen. Im Jahre 1988 wurden so 12 Vorserienexemplare von Hand in Hiroshima. Sie dienten u.a. auch als Pressefahrzeuge. Die erste Veröffentlichung des Wagens in der Presse geschah aber erst im November 1988 – allerdings noch lange bevor Mazda selbst mit der Veröffentlichung beginnen wollte.

Das Gleiche passierte auch zur Einführung des Nachfolgers NB im Jahre 1997. Unbekannte stellten ein fertiges Mazda-Präsentationsvideo schon im Juli 1997 ins Internet – die offizielle Präsentation des Wagens erfolgte aber erst auf der Tokyo-Motor-Show am 22.10.1997.



Die Entwicklung des Nachfolgers verlief aber insgesamt schneller. Begonnen wurde die Arbeit am NB bereits im Frühjahr 1994, einem Zeitpunkt, an dem in Europa gerade mal die ersten dezenten Änderungen in die Serie eingeführt wurden. Der "Neue" musste ja auch nicht komplett von Null an entwickelt werden. Aber auch hier stand ein Designwettbewerb am Anfang allen Strebens. Nur gab es mittlerweile 4 Teilnehmer: Den Designzentren in Hiroshima und Irvine standen nun ein weiteres in Japan (Yokohama) und in Europa (Oberursel bei Frankfurt) zur Seite. Dabei musste man nun den Spagat wagen, ein erfolgreiches Modell zu verbessern, ohne jedoch den Vorgänger alt aussehen zu lassen.



Bereits in der ersten Runde aber schied Europa aus. Nun ging es in die zweite Runde, wiederum mit den 1:1 Tonmodellen. Hier erwischte es den Vorschlag aus Yokohama. Blieben also nur noch, wie schon vor 12 Jahren, die Teams aus Hiroshima und Irvine im Rennen. Richtig los ging es mit dem neuen Projekt im November 1995. Zuvor wurde Takao Kijima zum Chefingenieur des Projektes ernannt.

Er war schon Mitglied des ursprünglichen Teams um Tochihiro Hirai. Als Chefdesigner wurde Koichi Hayashi bestimmt. Auch er war schon im Team der ersten Generation. Schon alleine diese Auswahl der Führungsspitze macht deutlich, dass Mazda bei der Entwicklung des Nachfolgers mehr auf Evolution als auf Revolution setzte. Es sollte eine Weiterentwicklung der ursprünglichen Idee



des leichten und günstigen Sportwagens sein – zu radikale Formen und Auswüchse waren also schon im Vorfeld nicht zu erwarten.



Als "Schmankerl" für die Kunden erwies sich die Tatsache, dass der Scheibenrahmen und der größte Teil des Daches vom NA übernommen wurden. So passte auch das Hardtop von der ersten Generation auf den Neuen und umgekehrt. Als Motorisierung wählte man schon zu Beginn der Produktion mehrere verschiedene Motor- und Getriebevarianten. So konnten z.B. die japanischen Kunden unter einer 1.6l-Version mit 125 PS und einer 1.9l-Variante mit 145 PS wählen

Auch gab es hier die Wahl zwischen einem 5- Gang, einem 6-Gang sowie einem 4-Gang-Automatikgetriebe. Den Amerikanern stand man diese Wahl nicht zu. Wie auch schon beim Vorgänger gab es

hier immer nur die größte Motorvariante; allerdings wegen anderen Abgasbestimmungen nur mit 140 PS oder 138 in einigen Bundesstaaten.

In Europa hatte der 1.6l Motor 110 PS und der 1.9l kam auf 140 wohlgenährte Pferdchen. Der CW-Wert des neuen Modells verbesserte sich durch all diese Detailmaßnahmen auf 0,36 bei geschlossenem Dach sowie 0,38 bei offener Fahrweise.

Insgesamt wurde das Chassis des Neuen um ca. 38 % steifer als das seines Vorgängers. Durch all diese Veränderungen kam der Neue auf ein Gewicht von rund 1.050 Kg; das waren rund 100 Kg mehr als der NA bei seiner Präsentation 1989 und immer noch rund 60 Kg mehr als die letzten Modelle aus dem Modelljahr 1997.