

Quelle: <http://ww2.autoscout24.de/bericht/25-jahre-mazda-mx-5/von-der-serviette-zum-welterfolg/4319/406644/>

Von der Serviette zum Welterfolg

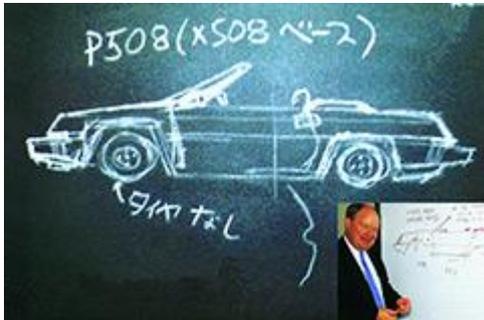
11.02.2014

Es ist eine Geschichte wie aus Hollywood. Nur dass nicht der rebellische James Dean in seinem Porsche 550 Spyder zum Rennen in Laguna Seca rast und auch nicht Dustin Hoffman alias Benjamin Braddock im roten Alfa Spider zu Simon and Garfunkels „Scarborough“ über die Brücke nach Berkeley fährt, um auf Miss Robinson zu warten. Vor 25 Jahren feierte Amerika den Mazda Miata beziehungsweise MX-5 (so die europäische Modellbezeichnung) als neuen Sonnenkönig. Tatsächlich hätte der anfangs ausschließlich rot, gelb oder blau lackierte Roadster den Oscar als beliebtester Nebendarsteller mit bis heute über 350 Filmrollen verdient. Sogar dem kultigen Peugeot 403 Cabrio von TV-Inspector Columbo stahl er bei mehreren Gastauftritten beinahe die Show.

[Galerie](#)

Viel wichtiger war aber für Mazda: Der bezahlbare Miata alias MX-5 war anfangs begehrter als mancher Supersportler aus Maranello und wurde weltweit in größeren Stückzahlen verkauft als jeder andere offene Zweisitzer. Insgesamt rund 936.000 MX-5 in drei Generationen konnte Mazda seit 1989 bislang ausliefern. Dabei eroberte das kleine Kultcabrio nicht nur die Herzen der Amerikaner, sogar für überzeugte Blechdachliebhaber wie die Japaner ließ er als Eunos Roadster die Sonne aufgehen. Und in England stieß der kleine Racer bereits verblichene, aber unvergessene Roadsterikonen wie MG B und Triumph Spitfire vom Sockel des ewigen Bestsellers. So wurde der MX-5 rasch zum Vorbild vieler neuer Spider und Sportler – von denen er die meisten überlebte.

Skizze auf Serviette



Manchmal entspringen die größten Ideen einigen kleinen Strichen auf einer Papierserviette oder Kreidetafel. So auch das Konzept des Mazda MX-5 als Anfang 1979 der amerikanische Motorjournalist Bob Hall nach Japan kam. Anhand einer Kreideskizze erklärte Hall dem damaligen Entwicklungsleiter von Mazda, Kenichi Yamamoto, wie er sich einen offenen, erschwinglichen Sportwagen vorstellte. Optisch als Evolution englischer Kult-Roadster nach dem Vorbild von Lotus Elan und MG B, technisch aber so zuverlässig, wie es damals nur Autos aus dem Land der aufgehenden Sonne waren. Verkauft werden sollte der Luftikus in erster Linie ins sonnenhungrige Amerika, das zudem wichtigster Exportmarkt für Mazda war. Fünf Jahre und mehrere Sportwagenstudien später gab Mazda tatsächlich das offizielle Startsignal zur Entwicklung des offenen Zweisitzers. Kein Wunder, hatte doch inzwischen der bekennende Roadster-Fan Yamamoto die Führung der Mazda Motor Corporation übernommen und Bob Hall zum Produktplaner im neu eröffneten kalifornischen Mazda Entwicklungszentrum Irvine ernannt. Hier in Kalifornien wurde auch das klassische Zweisitzer-Layout mit Frontmotor und Heckantrieb im Retrodesign entworfen, das sich im hausinternen Wettbewerb gegen zwei japanische Alternativen mit Frontantrieb oder Mittelmotor durchsetzte. Damit nicht genug. Das Sportwagenprojekt mit dem Geheimcode 729 LWS sollte dank konsequenten Leichtbaus für klassische Roadster-Fans ein Stück vom Himmel sein, andererseits aber auch komfortgewohnte Romantiker unter den Cabriofahrern begeistern. Weshalb Mazda seinem kleinen Sonnensegler ein wetterdichtes Verdeck spendierte,

dazu eine wirksame Klimatisierung gegen Kälte oder große Hitze und später sogar eine wenig geliebte, weil unspartliche Getriebeautomatik.

Verfolgungswahn



Kurz, der Mazda MX-5 wurde ein Auto, wie es die Welt so noch nicht gesehen hatte. Ein offenherziger Traum mit verführerischen Linien und modischen Klappscheinwerfern für relativ kleines Geld. Welche Wirkung er entfaltete, davon konnte sich Mazda-Chefdesigner Shigenori Fukuda mit ersten Prototypen im Roadster-Paradies Kalifornien überzeugen. „Die Reaktion war überwältigend. Wir wurden von Fahrern in Camaros und Porsches verfolgt“, erzählte Fukuda später über seine Testfahrten. „Schließlich flüchteten wir in den Garten eines Privathauses, nur um unseren Verfolgern zu entkommen. Da kam ein grauhaariger Mann herausgestürzt. Wir versuchten unser Eindringen zu entschuldigen, aber er winkte sein Scheckbuch und wollte unbedingt das Auto kaufen“.

Der Anfang eines Roadster-Rush, der im Februar 1989 mit der Premiere der Serienversion auf der Chicago-Motor Show die ganze Welt erfasste. 35.000 Roadster für amerikanische und japanische Käufer hatte Mazda im ersten Jahr vorgesehen – viel zu wenig. Nur wenige Tage nach Marktstart betrug die Lieferzeiten anderthalb Jahre, ein Phänomen, das Amerikaner bis dahin nicht einmal bei Supersportwagen akzeptierten. Das Debüt des Open-Air-Stars auf der IAA im September 1989 infizierte auch die Europäer mit dem MX-5-Virus. Womit anfangs übrigens kaum ein Mazda-Manager gerechnet hatte. Nach anfänglichen Grau-Importen aus den USA rollten im Frühjahr 1990 endlich die ersten Roadster zu den deutschen Mazda-Händlern. Das erste Jahreskontingent war allerdings längst ausverkauft, für zuteilungsreife Kaufverträge und junge Gebrauchte wurden zeitweise bis zu 50 Prozent Aufpreis auf den Einführungspreis von 35.500 Mark gezahlt. Dieser lag deutlich unter den Kosten eines Alfa Romeo Spider und kaum höher als bei einem offenen Kleinwagen wie dem Peugeot 205 CTI. Passgenau zum zweiten Sommer des neuen Cabrio-Königs waren die Lieferschwierigkeiten behoben und die europäischen Verkaufszahlen kletterten bis auf 21.000 Einheiten im Jahr 1999.

Viele Nachahmer, doch keiner war so erfolgreich

Da hatte die Urversion des MX-5 (interner Code NA) bereits der zweite MX-5-Generation (Serie NB von 1997-2005) Platz gemacht und der Mazda musste sich gegen eine Flut von Rivalen behaupten. Roadster wie ein neuer Alfa Spider, Audi TT, BMW Z3, Daihatsu Copen, Fiat Barchetta, Ford (Mercury) Capri, MG TF oder Toyota MR-2 eroberten respektable Platzierungen in den Zulassungsstatistiken – konnten aber dem Champion nichts anhaben. Dieser blieb fast unverändert begehrenswert, auch durch limitierte Sondermodelle mit Sammlerstatus und eine permanente liebevolle Modellpflege. Als Anfang 2006 die dritte, in den Dimensionen geringfügig größere Auflage des MX-5 (Code NC) in Deutschland an den Start ging, stand die moderne Interpretation des klassischen britischen Roadsters bereits seit sechs Jahren als erfolgreichster offener Zweisitzer der Automobilgeschichte im Guinness Buch der Rekorde. Und die erste Rekordzahl von 531.890 Einheiten musste bis heute immer wieder nach oben korrigiert werden. Die Millionen-Marke ist fast erreicht.

Als Mazda im Jahr 2007 mit einer zusätzlichen MX-5-Version, dem Roadster Coupé mit faltbarem Hardtop, neue Kunden gewinnen wollte, besaß der Sportler unter den erschwinglichen Roadstern schon wieder eine Alleinstellung. Eine Position, die er sich erst in der kommenden vierten

Generation teilen muss, wenn ein Alfa Spider als italienisches Schwestermodell von den Bändern im japanischen Hiroshima rollt. In einem Remake des Films „Die Reifeprüfung“ hätte Benjamin Braddock dann die Qual der Wahl zwischen gleich zwei roten Roadstern, um über die Brücke nach Berkeley zu Miss Robinson zu rauschen. (mh/sp-x)

Chronik

1. MX-5 Generation (NA; 1989 – 1998)

1979: Der amerikanische Journalist Bob Hall diskutiert mit Mazda-Entwicklungschef Kenichi Yamamoto das Konzept eines zweisitzigen Roadsters nach englischem Vorbild

1983: Roadster-Fan Kenichi Yamamoto übernimmt im Mai die Führung der Mazda Motor Corporation. In den USA und in Japan beginnt im November die Arbeit an drei Studien mit unterschiedlichem Konzept: klassischer Antrieb, Frontantrieb, Mittelmotor. Bob Hall wird in der Folge in Irvine Produktplaner

1984: Das Konzept der amerikanischen Version mit Frontmotor und Heckantrieb setzt sich gegen die Alternativen durch. Der Amerikaner Mark Jordan stellt ein 1:1 Modell eines Roadsterentwurfs vor, das als Basis für den MX-5 die Direktion überzeugt

1988: Im Februar werden die ersten zwölf seriennahen Prototypen gebaut, im Juli gibt es für amerikanische Motorjournalisten erste Testfahrmöglichkeiten

1989: Im Februar Weltpremiere auf der Chicago Motor Show als Mazda Miata, Vertrieb in Japan unter der Marke Eunos. Europadebüt als MX-5 im September auf der Frankfurter IAA. 45.266 MX-5 werden im ersten Jahr gebaut und in Japan, den USA, in Kanada und in Australien verkauft

1990: Im März Pressefahrvorstellung für deutsche Journalisten. Im April Auslieferung der ersten Fahrzeuge in Deutschland. Vertrieb ausschließlich über 300 sogenannte Plus-X Händler. Die Lieferzeiten betragen anfangs bis zu 18 Monate, das erste Kontingent für Deutschland ist nach nur wenigen Tagen ausverkauft. Mazda England lanciert eine 150 PS starke Turboversion des Roadsters. 95.640 MX-5 wurden dieses Jahr produziert

1991: Sondermodell ohne Namen in Lackierung British Racing Green

1992: Sondermodell British Racing Green. Ab September Seitenaufprallschutz als Standard

1993. Am 17. Dezember läuft der 300.000ste MX-5 vom Band. Im Mai erzielt der Miata den ersten Eintrag ins Guinnessbuch der Rekorde als der Miata Club of America 242 Miata auf dem Rennkurs von Indianapolis versammelt

1994: Im März Modellpflege mit neuem 1,8-Motor anstelle des bisherigen 1,6-Liter-Triebwerks, Fahrerairbag als Option

1995: Ab Januar gibt es einen neuen 1,6-Liter-Basismotor mit 66 kW/90 PS und optionalen Beifahrer-Airbag. Auch ABS ist jetzt bestellbar, aber nur für die 1,8-Liter-Version. Sondermodell Sunracer

1996: Sondermodelle Bicolor und Cosmo

1997: Sondermodell Classic. Auf der Tokyo Motor Show debütiert im Oktober die Neuauflage des MX-5

2. MX-5 Generation (NB; 1998 – 2005)

1998: Produktionsauslauf des ersten MX-5 im Januar. Im März deutscher Marktstart für die zweite MX-5-Generation

1999: Sondermodelle Magic und 4 Seasons. Am achten Februar rollt der 500.000ste MX-5 vom Band. Niemals zuvor ist ein Roadster in nur zehn Jahren in dieser Stückzahl gebaut worden. Sondermodell 10th Anniversary. Bisher erfolgreichstes Absatzjahr in Europa mit 21.269 Einheiten

2000: Sondermodelle Miracle, California und All Season. Im Mai Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde als meistverkaufter Roadster der Automobilgeschichte mit 531.890 verkauften Einheiten

2001: Im Januar optisches Facelift und neue Topversion mit 107 kW/146 PS. Sondermodell Memories

2002: Sondermodelle Phoenix, Sun Racer, Trilogy und Memories

2003: Sondermodell Silver Blues

2004: Modellpflege im März. Außerdem erreicht der MX-5 am fünften März die Produktionsmarke von 700.000 Einheiten. Sondermodelle Unplugged und Memories

3. MX-5 Generation (NC; ab 2006)

2005: Im Januar debütiert auf der Detroit Auto Show die dritte Generation des Mazda MX-5. Im November startet in Deutschland der Vorverkauf. Den Anfang macht die Sonderedition „3rd Generation“ in einer Auflage von 3.500 Einheiten, davon sind 500 Einheiten für Deutschland bestimmt. Von der zweiten Generation des MX-5 werden derweil noch die Sondermodelle Impuls und Youngster angeboten

2006: Im Januar Markteinführung der dritten MX-5 Generation in Deutschland. Sondermodell „Black & White“

2007: Im Januar erlebt das MX-5 Roadster Coupé seinen Marktstart als weltweit erster Roadster mit elektrisch versenkbarem Hardtop. Sondermodell Mithra

2008: Sondermodelle Niseko und Niseko mit Plus-Paket. Auf dem Pariser Salon feiert eine modellgepflegte Version des MX-5 Premiere mit neuer Sechsgang-Automatik, überarbeitetem Fahrwerk und optimiertem Geräuschkomfort im Coupé

2009: Im Juni deutscher Marktstart der modellgepflegten MX-5

2010: Im März Sondermodell „20th Anniversary“, Limitierung auf 2.000 Einheiten, davon 500 für Deutschland

2011: Sondermodelle Kaminari und Karai. Im Februar passiert der MX-5 die Produktionsmarke von 900.000 Einheiten

2012: Sondermodelle Hamaki und Senshu. Facelift zum Pariser Salon mit neuer Frontoptik und technischen Modifikationen

2013: Sondermodell Kenko

2014: Im Laufe des Jahres debütiert die vierte Generation des MX-5, passend zum 25. Jubiläum

Produktionszahlen

Weltweit 935.679 Einheiten, davon über 110.000 MX-5 in Deutschland.

Mazda MX-5, Serie NA (1989-1998), weltweit 431.506 Einheiten, davon in Deutschland 33.911 Einheiten.

Mazda MX-5, Serie NB (1997-2005), weltweit 290.123 Einheiten, davon in Deutschland 50.923 Einheiten.

Mazda MX-5, Serie NC (seit 2005), weltweit 214.050 Einheiten in Deutschland bisher rund 25.000 Einheiten.

Motorisierungen

Mazda MX-5 (erste Generation) mit 1,6-Liter-(85 kW/115 PS bzw. 66 kW/90 PS)-Vierzylinder-Benziner bzw. mit 1,8 Liter-(96 kW/131 PS)-Vierzylinder-Benziner.

Mazda MX-5 (zweite Generation) mit 1,6-Liter-(81 kW/110 PS)-Vierzylinder-Benziner bzw. mit 1,8 Liter-(103 kW/140 PS bzw. 102 kW/139 PS bzw. 107 kW/146 PS)-Vierzylinder-Benziner.

Mazda MX-5 (dritte Generation) mit 1,8-Liter-(93 kW/126 PS)-Vierzylinder-Benziner bzw. mit 2,0-Liter-(118 kW/160 PS)-Vierzylinder-Benziner.