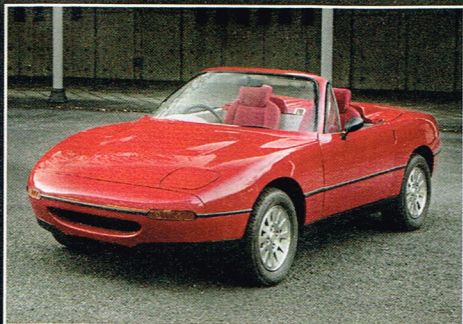


VIER GENERATIONEN  
**MAZDA MX-5**

**DER ERFOLGREICHSTE ROADSTER DER WELT**



**GUTE IDEE**

Wie es der Roadster der Bleistiftskizze über erste Prototypen bis in die Serie schaffte



**EINZELSTÜCKE**

Konzept-Studien aus drei Jahrzehnten zeigen, wie viel Potenzial im MX-5 steckt



**ZUM GEBURTSTAG**

Attraktives Sondermodell MX-5 30th Anniversary in limitierter Auflage

# 30 Jahre Luftthoheit

[ TEXT Jürgen Voigt FOTOS Aleksander Perkovic ]





Der Mazda MX-5 ist der erfolgreichste Roadster aller Zeiten. Jede der vier Generationen folgt zwar dem Lustprinzip des offenen Sportwagens. Doch jede einzelne Baureihe vom ersten NA bis hin zum aktuellen ND zeichnet sich durch einen eigenen Charakter aus. Willkommen zum luftigen Familien-Ausflug

# K

ann sich noch jemand an die Auto-Neuheiten aus dem Jahr 1989 erinnern? Wahrscheinlich nicht. Doch es gibt da dieses kleine Ding aus Hiroshima, das vom Start weg die Menschen begeisterte und unweigerlich den „Will-Ich-Haben-Reflex“ auslöste. Der Mazda MX-5, der 1989 anlässlich der Chicago Auto Show dem amerikanischen Publikum unter dem Namen Miata präsentiert wurde, löste einen regelrechten Run auf den kleinen, aber formal sehr stimmig und erwachsen wirkenden, offenen Zweisitzer aus, der darüber hinaus auch noch in einem gut bürgerlichen Preisrahmen blieb. Bis zu seiner Europa-Premiere 1990 konnten es seinerzeit auch bei uns einige Fans kaum erwarten und besorgten sich den Miata als privaten US-Import. Keine Frage, mit dem MX-5 der ersten Generation (Baureihe NA) läutete Mazda die Renaissance des Roadsters ein, an der später auch andere Hersteller teilhaben sollten. Doch so konsequent wie Mazda hat kein anderer das Thema im Fokus behalten. Drei Jahrzehnte Roadster-Entwicklung über vier Generationen (NA, NB, NC, ND) hinweg bedeuten im Vergleich zum Wettbewerb auch drei Jahrzehnte Vorsprung.

Doch schon die erste Generation – damals noch mit den zeitgenössischen Klappscheinwerfern, wie wir sie zum Beispiel auch vom Wankelsportwagen Mazda RX-7 kennen – erweckt bei unserer Ausfahrt keineswegs den Eindruck eines 30 Jahre alten Autos. Der nur 955 kg schwere Zweisitzer bezieht seinen Reiz nicht nur aus der schieren Leichtigkeit, sondern auch aus seinem reduzierten, aber hoch funktionalen Layout. Im schlicht arrangierten Cockpit findet man praktisch keinen Schalter, kein Bedienelement, dessen Funktion sich nicht auf Anhieb selbst erklärt.

Und so stringent auf Funktionalität ist im Grunde das ganze Auto aufgebaut, und zwar in einer dauerhaften Qualität, an der viele MX-5 NA-Fahrer noch heute ihre helle Freude haben. Das Antriebslayout mit herrlich drehfreudigem Doppelnockenwellen-Vierzylinder-Frontmotor und manuellem Fünfgang-Getriebe, aus dem ein unverschämt kurzer, knackig-direkt geführter Schaltstummel nach innen ragt, ist nur eine Komponente der eingebauten Fahrspaßgarantie, die bis heute jeden MX-5 auszeichnet.

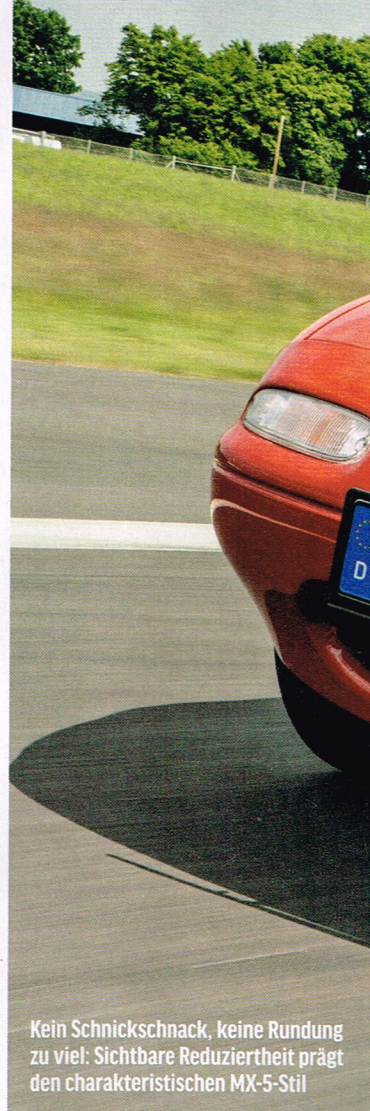
## Noch heute gibt der MX-5 NA ein souveränes Gefühl der Beherrschbarkeit

Mit der Schaltung portioniert man flink und direkt die Kraft auf dem Weg zur Hinterachse, während man über die fein und direkt abgestimmte Lenkung die Richtung vorgibt. Die präzisen Doppelquerlenker-Radaufhängungen vorn und hinten, wie wir sie aus dem klassischen Sportwagenbau kennen, sind ein weiteres Indiz für die Ernsthaftigkeit, mit der Mazdas Roadster entwickelt wurde. Noch heute nach 30 Jahren erfreut der MX-5 mit seiner Fahrpräzision und seinem mitreißenden Temperament – trotz eines eher überschaubaren Leistungsniveaus von 115 PS in der Ausgabe von 1990.

Aus heutiger Sicht sind der ersten MX-5-Generation natürlich auch ein paar Handicaps zu eigen, die man damals bei einem reduzierten Roadster-Konzept einfach in Kauf nehmen musste – zum Beispiel die Heckscheibe aus transparentem Kunststoff, die man vor dem Öffnen des Verdecks >



Unverwechselbare Heckansicht – auch mit geschlossenem Verdeck inklusive Plasticscheibe

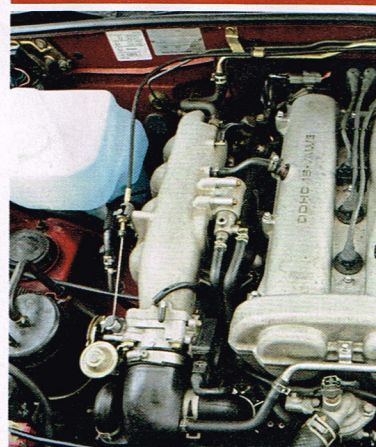


Kein Schnickschnack, keine Rundung zu viel: Sichtbare Reduziertheit prägt den charakteristischen MX-5-Stil

## NA (1989-1991)



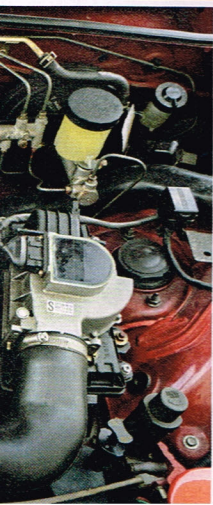
Der Chrom-Türöffner zählt zu den wenigen Verspieltheiten, die sich der sachlich durchkonstruierte Mazda leistet



Der längs eingebaute Doppel-Nockenwellen-Vierzylinder-Saugmotor ist Teil der MX-5



Sportwagen hatten Schlaugaugen. So war das damals in den Achtzigern



**Mazda MX-5 1.6  
(NA, 1990)**

4-Zylinder, 4-Ventiler,  
1598 cm<sup>3</sup>, 85 kW/115 PS  
bei 6500 /min,  
135 Nm bei 5000 /min,  
Fünfgang-Getriebe,  
Hinterradantrieb;  
L/B/H: 3975/1675/1230 mm;  
955 kg; 195 km/h,  
0 - 100 km/h in 8,8 s  
Werkangaben



Klare Sache: Das Cockpit ist ein Muster an Funktionalität, in dem sich jedes Bedienelement selbst erklärt

per Reißverschluss vom Textil trennen musste, damit sich in der Scheibe beim Zusammenfallen kein Knick bildete. Auch eine Einstellbarkeit für das Lenkrad hätten wir damals wie heute toll gefunden, besonders die größeren Staturen unter

uns. Letztere können den MX-5 NA nämlich alternativ auch mit den Knien lenken, die ständig Kontakt zum Volant pflegen.

Das änderte sich auch 1998 nicht gravierend mit der Einführung der zweiten MX-5-Generation.

Denn am technischen Grundkonzept mit Längs-Frontmotor und Hinterradantrieb und der ausgewogenen Gewichtsverteilung von 50:50 Prozent änderte sich ebenso wenig wie an der kompakten Bauweise. Dennoch stieg das Kofferraumvolumen von 135 auf 144 Liter, und auch innen gab es mehr Stauraum und Ablagen. Bedeutendere Fortschritte machte der MX-5 als NB in der Verwindungssteifigkeit und der Crashesicherheit.

**Abschied von den Klappscheinwerfern und eine Heckscheibe aus Glas**

Äußerlich legte der NB das auffälligste Relikt aus den 80ern ab: Die Schlaufen wichen fest eingebauten Scheinwerfern und gaben dem Roadster ein neues Gesicht. Erfreulich: Die beheizbare Heckscheibe aus Glas erleichterte die Handhabung des Verdecks und verbesserte die Wetter-

Ab 1998 bekommt der MX-5 ein **neues Gesicht** – ohne Schlaufen



Knapper Interieur-Zuschnitt mit bequemen Sitzen im MX-5 NB

Mazda (NB), 4-Zylinder, 1598 cm<sup>3</sup>, bei 65 134 Nm bei 5000 U/min, Fünfgang, Hinterrad, L/B/H: 3975/1700/1200 mm, 1035 kg, 0-100 km/h in 7,2 s, 180 km/h bei 5000 U/min, 200 km/h bei 6000 U/min, 240 km/h bei 6500 U/min, 280 km/h bei 7000 U/min, 320 km/h bei 7500 U/min, 360 km/h bei 8000 U/min, 400 km/h bei 8500 U/min, 440 km/h bei 9000 U/min, 480 km/h bei 9500 U/min, 520 km/h bei 10000 U/min, 560 km/h bei 10500 U/min, 600 km/h bei 11000 U/min, 640 km/h bei 11500 U/min, 680 km/h bei 12000 U/min, 720 km/h bei 12500 U/min, 760 km/h bei 13000 U/min, 800 km/h bei 13500 U/min, 840 km/h bei 14000 U/min, 880 km/h bei 14500 U/min, 920 km/h bei 15000 U/min, 960 km/h bei 15500 U/min, 1000 km/h bei 16000 U/min, 1040 km/h bei 16500 U/min, 1080 km/h bei 17000 U/min, 1120 km/h bei 17500 U/min, 1160 km/h bei 18000 U/min, 1200 km/h bei 18500 U/min, 1240 km/h bei 19000 U/min, 1280 km/h bei 19500 U/min, 1320 km/h bei 20000 U/min, 1360 km/h bei 20500 U/min, 1400 km/h bei 21000 U/min, 1440 km/h bei 21500 U/min, 1480 km/h bei 22000 U/min, 1520 km/h bei 22500 U/min, 1560 km/h bei 23000 U/min, 1600 km/h bei 23500 U/min, 1640 km/h bei 24000 U/min, 1680 km/h bei 24500 U/min, 1720 km/h bei 25000 U/min, 1760 km/h bei 25500 U/min, 1800 km/h bei 26000 U/min, 1840 km/h bei 26500 U/min, 1880 km/h bei 27000 U/min, 1920 km/h bei 27500 U/min, 1960 km/h bei 28000 U/min, 2000 km/h bei 28500 U/min, 2040 km/h bei 29000 U/min, 2080 km/h bei 29500 U/min, 2120 km/h bei 30000 U/min, 2160 km/h bei 30500 U/min, 2200 km/h bei 31000 U/min, 2240 km/h bei 31500 U/min, 2280 km/h bei 32000 U/min, 2320 km/h bei 32500 U/min, 2360 km/h bei 33000 U/min, 2400 km/h bei 33500 U/min, 2440 km/h bei 34000 U/min, 2480 km/h bei 34500 U/min, 2520 km/h bei 35000 U/min, 2560 km/h bei 35500 U/min, 2600 km/h bei 36000 U/min, 2640 km/h bei 36500 U/min, 2680 km/h bei 37000 U/min, 2720 km/h bei 37500 U/min, 2760 km/h bei 38000 U/min, 2800 km/h bei 38500 U/min, 2840 km/h bei 39000 U/min, 2880 km/h bei 39500 U/min, 2920 km/h bei 40000 U/min, 2960 km/h bei 40500 U/min, 3000 km/h bei 41000 U/min, 3040 km/h bei 41500 U/min, 3080 km/h bei 42000 U/min, 3120 km/h bei 42500 U/min, 3160 km/h bei 43000 U/min, 3200 km/h bei 43500 U/min, 3240 km/h bei 44000 U/min, 3280 km/h bei 44500 U/min, 3320 km/h bei 45000 U/min, 3360 km/h bei 45500 U/min, 3400 km/h bei 46000 U/min, 3440 km/h bei 46500 U/min, 3480 km/h bei 47000 U/min, 3520 km/h bei 47500 U/min, 3560 km/h bei 48000 U/min, 3600 km/h bei 48500 U/min, 3640 km/h bei 49000 U/min, 3680 km/h bei 49500 U/min, 3720 km/h bei 50000 U/min, 3760 km/h bei 50500 U/min, 3800 km/h bei 51000 U/min, 3840 km/h bei 51500 U/min, 3880 km/h bei 52000 U/min, 3920 km/h bei 52500 U/min, 3960 km/h bei 53000 U/min, 4000 km/h bei 53500 U/min, 4040 km/h bei 54000 U/min, 4080 km/h bei 54500 U/min, 4120 km/h bei 55000 U/min, 4160 km/h bei 55500 U/min, 4200 km/h bei 56000 U/min, 4240 km/h bei 56500 U/min, 4280 km/h bei 57000 U/min, 4320 km/h bei 57500 U/min, 4360 km/h bei 58000 U/min, 4400 km/h bei 58500 U/min, 4440 km/h bei 59000 U/min, 4480 km/h bei 59500 U/min, 4520 km/h bei 60000 U/min, 4560 km/h bei 60500 U/min, 4600 km/h bei 61000 U/min, 4640 km/h bei 61500 U/min, 4680 km/h bei 62000 U/min, 4720 km/h bei 62500 U/min, 4760 km/h bei 63000 U/min, 4800 km/h bei 63500 U/min, 4840 km/h bei 64000 U/min, 4880 km/h bei 64500 U/min, 4920 km/h bei 65000 U/min, 4960 km/h bei 65500 U/min, 5000 km/h bei 66000 U/min, 5040 km/h bei 66500 U/min, 5080 km/h bei 67000 U/min, 5120 km/h bei 67500 U/min, 5160 km/h bei 68000 U/min, 5200 km/h bei 68500 U/min, 5240 km/h bei 69000 U/min, 5280 km/h bei 69500 U/min, 5320 km/h bei 70000 U/min, 5360 km/h bei 70500 U/min, 5400 km/h bei 71000 U/min, 5440 km/h bei 71500 U/min, 5480 km/h bei 72000 U/min, 5520 km/h bei 72500 U/min, 5560 km/h bei 73000 U/min, 5600 km/h bei 73500 U/min, 5640 km/h bei 74000 U/min, 5680 km/h bei 74500 U/min, 5720 km/h bei 75000 U/min, 5760 km/h bei 75500 U/min, 5800 km/h bei 76000 U/min, 5840 km/h bei 76500 U/min, 5880 km/h bei 77000 U/min, 5920 km/h bei 77500 U/min, 5960 km/h bei 78000 U/min, 6000 km/h bei 78500 U/min, 6040 km/h bei 79000 U/min, 6080 km/h bei 79500 U/min, 6120 km/h bei 80000 U/min, 6160 km/h bei 80500 U/min, 6200 km/h bei 81000 U/min, 6240 km/h bei 81500 U/min, 6280 km/h bei 82000 U/min, 6320 km/h bei 82500 U/min, 6360 km/h bei 83000 U/min, 6400 km/h bei 83500 U/min, 6440 km/h bei 84000 U/min, 6480 km/h bei 84500 U/min, 6520 km/h bei 85000 U/min, 6560 km/h bei 85500 U/min, 6600 km/h bei 86000 U/min, 6640 km/h bei 86500 U/min, 6680 km/h bei 87000 U/min, 6720 km/h bei 87500 U/min, 6760 km/h bei 88000 U/min, 6800 km/h bei 88500 U/min, 6840 km/h bei 89000 U/min, 6880 km/h bei 89500 U/min, 6920 km/h bei 90000 U/min, 6960 km/h bei 90500 U/min, 7000 km/h bei 91000 U/min, 7040 km/h bei 91500 U/min, 7080 km/h bei 92000 U/min, 7120 km/h bei 92500 U/min, 7160 km/h bei 93000 U/min, 7200 km/h bei 93500 U/min, 7240 km/h bei 94000 U/min, 7280 km/h bei 94500 U/min, 7320 km/h bei 95000 U/min, 7360 km/h bei 95500 U/min, 7400 km/h bei 96000 U/min, 7440 km/h bei 96500 U/min, 7480 km/h bei 97000 U/min, 7520 km/h bei 97500 U/min, 7560 km/h bei 98000 U/min, 7600 km/h bei 98500 U/min, 7640 km/h bei 99000 U/min, 7680 km/h bei 99500 U/min, 7720 km/h bei 100000 U/min, 7760 km/h bei 100500 U/min, 7800 km/h bei 101000 U/min, 7840 km/h bei 101500 U/min, 7880 km/h bei 102000 U/min, 7920 km/h bei 102500 U/min, 7960 km/h bei 103000 U/min, 8000 km/h bei 103500 U/min, 8040 km/h bei 104000 U/min, 8080 km/h bei 104500 U/min, 8120 km/h bei 105000 U/min, 8160 km/h bei 105500 U/min, 8200 km/h bei 106000 U/min, 8240 km/h bei 106500 U/min, 8280 km/h bei 107000 U/min, 8320 km/h bei 107500 U/min, 8360 km/h bei 108000 U/min, 8400 km/h bei 108500 U/min, 8440 km/h bei 109000 U/min, 8480 km/h bei 109500 U/min, 8520 km/h bei 110000 U/min, 8560 km/h bei 110500 U/min, 8600 km/h bei 111000 U/min, 8640 km/h bei 111500 U/min, 8680 km/h bei 112000 U/min, 8720 km/h bei 112500 U/min, 8760 km/h bei 113000 U/min, 8800 km/h bei 113500 U/min, 8840 km/h bei 114000 U/min, 8880 km/h bei 114500 U/min, 8920 km/h bei 115000 U/min, 8960 km/h bei 115500 U/min, 9000 km/h bei 116000 U/min, 9040 km/h bei 116500 U/min, 9080 km/h bei 117000 U/min, 9120 km/h bei 117500 U/min, 9160 km/h bei 118000 U/min, 9200 km/h bei 118500 U/min, 9240 km/h bei 119000 U/min, 9280 km/h bei 119500 U/min, 9320 km/h bei 120000 U/min, 9360 km/h bei 120500 U/min, 9400 km/h bei 121000 U/min, 9440 km/h bei 121500 U/min, 9480 km/h bei 122000 U/min, 9520 km/h bei 122500 U/min, 9560 km/h bei 123000 U/min, 9600 km/h bei 123500 U/min, 9640 km/h bei 124000 U/min, 9680 km/h bei 124500 U/min, 9720 km/h bei 125000 U/min, 9760 km/h bei 125500 U/min, 9800 km/h bei 126000 U/min, 9840 km/h bei 126500 U/min, 9880 km/h bei 127000 U/min, 9920 km/h bei 127500 U/min, 9960 km/h bei 128000 U/min, 10000 km/h bei 128500 U/min, 10040 km/h bei 129000 U/min, 10080 km/h bei 129500 U/min, 10120 km/h bei 130000 U/min, 10160 km/h bei 130500 U/min, 10200 km/h bei 131000 U/min, 10240 km/h bei 131500 U/min, 10280 km/h bei 132000 U/min, 10320 km/h bei 132500 U/min, 10360 km/h bei 133000 U/min, 10400 km/h bei 133500 U/min, 10440 km/h bei 134000 U/min, 10480 km/h bei 134500 U/min, 10520 km/h bei 135000 U/min, 10560 km/h bei 135500 U/min, 10600 km/h bei 136000 U/min, 10640 km/h bei 136500 U/min, 10680 km/h bei 137000 U/min, 10720 km/h bei 137500 U/min, 10760 km/h bei 138000 U/min, 10800 km/h bei 138500 U/min, 10840 km/h bei 139000 U/min, 10880 km/h bei 139500 U/min, 10920 km/h bei 140000 U/min, 10960 km/h bei 140500 U/min, 11000 km/h bei 141000 U/min, 11040 km/h bei 141500 U/min, 11080 km/h bei 142000 U/min, 11120 km/h bei 142500 U/min, 11160 km/h bei 143000 U/min, 11200 km/h bei 143500 U/min, 11240 km/h bei 144000 U/min, 11280 km/h bei 144500 U/min, 11320 km/h bei 145000 U/min, 11360 km/h bei 145500 U/min, 11400 km/h bei 146000 U/min, 11440 km/h bei 146500 U/min, 11480 km/h bei 147000 U/min, 11520 km/h bei 147500 U/min, 11560 km/h bei 148000 U/min, 11600 km/h bei 148500 U/min, 11640 km/h bei 149000 U/min, 11680 km/h bei 149500 U/min, 11720 km/h bei 150000 U/min, 11760 km/h bei 150500 U/min, 11800 km/h bei 151000 U/min, 11840 km/h bei 151500 U/min, 11880 km/h bei 152000 U/min, 11920 km/h bei 152500 U/min, 11960 km/h bei 153000 U/min, 12000 km/h bei 153500 U/min, 12040 km/h bei 154000 U/min, 12080 km/h bei 154500 U/min, 12120 km/h bei 155000 U/min, 12160 km/h bei 155500 U/min, 12200 km/h bei 156000 U/min, 12240 km/h bei 156500 U/min, 12280 km/h bei 157000 U/min, 12320 km/h bei 157500 U/min, 12360 km/h bei 158000 U/min, 12400 km/h bei 158500 U/min, 12440 km/h bei 159000 U/min, 12480 km/h bei 159500 U/min, 12520 km/h bei 160000 U/min, 12560 km/h bei 160500 U/min, 12600 km/h bei 161000 U/min, 12640 km/h bei 161500 U/min, 12680 km/h bei 162000 U/min, 12720 km/h bei 162500 U/min, 12760 km/h bei 163000 U/min, 12800 km/h bei 163500 U/min, 12840 km/h bei 164000 U/min, 12880 km/h bei 164500 U/min, 12920 km/h bei 165000 U/min, 12960 km/h bei 165500 U/min, 13000 km/h bei 166000 U/min, 13040 km/h bei 166500 U/min, 13080 km/h bei 167000 U/min, 13120 km/h bei 167500 U/min, 13160 km/h bei 168000 U/min, 13200 km/h bei 168500 U/min, 13240 km/h bei 169000 U/min, 13280 km/h bei 169500 U/min, 13320 km/h bei 170000 U/min, 13360 km/h bei 170500 U/min, 13400 km/h bei 171000 U/min, 13440 km/h bei 171500 U/min, 13480 km/h bei 172000 U/min, 13520 km/h bei 172500 U/min, 13560 km/h bei 173000 U/min, 13600 km/h bei 173500 U/min, 13640 km/h bei 174000 U/min, 13680 km/h bei 174500 U/min, 13720 km/h bei 175000 U/min, 13760 km/h bei 175500 U/min, 13800 km/h bei 176000 U/min, 13840 km/h bei 176500 U/min, 13880 km/h bei 177000 U/min, 13920 km/h bei 177500 U/min, 13960 km/h bei 178000 U/min, 14000 km/h bei 178500 U/min, 14040 km/h bei 179000 U/min, 14080 km/h bei 179500 U/min, 14120 km/h bei 180000 U/min, 14160 km/h bei 180500 U/min, 14200 km/h bei 181000 U/min, 14240 km/h bei 181500 U/min, 14280 km/h bei 182000 U/min, 14320 km/h bei 182500 U/min, 14360 km/h bei 183000 U/min, 14400 km/h bei 183500 U/min, 14440 km/h bei 184000 U/min, 14480 km/h bei 184500 U/min, 14520 km/h bei 185000 U/min, 14560 km/h bei 185500 U/min, 14600 km/h bei 186000 U/min, 14640 km/h bei 186500 U/min, 14680 km/h bei 187000 U/min, 14720 km/h bei 187500 U/min, 14760 km/h bei 188000 U/min, 14800 km/h bei 188500 U/min, 14840 km/h bei 189000 U/min, 14880 km/h bei 189500 U/min, 14920 km/h bei 190000 U/min, 14960 km/h bei 190500 U/min, 15000 km/h bei 191000 U/min, 15040 km/h bei 191500 U/min, 15080 km/h bei 192000 U/min, 15120 km/h bei 192500 U/min, 15160 km/h bei 193000 U/min, 15200 km/h bei 193500 U/min, 15240 km/h bei 194000 U/min, 15280 km/h bei 194500 U/min, 15320 km/h bei 195000 U/min, 15360 km/h bei 195500 U/min, 15400 km/h bei 196000 U/min, 15440 km/h bei 196500 U/min, 15480 km/h bei 197000 U/min, 15520 km/h bei 197500 U/min, 15560 km/h bei 198000 U/min, 15600 km/h bei 198500 U/min, 15640 km/h bei 199000 U/min, 15680 km/h bei 199500 U/min, 15720 km/h bei 200000 U/min, 15760 km/h bei 200500 U/min, 15800 km/h bei 201000 U/min, 15840 km/h bei 201500 U/min, 15880 km/h bei 202000 U/min, 15920 km/h bei 202500 U/min, 15960 km/h bei 203000 U/min, 16000 km/h bei 203500 U/min, 16040 km/h bei 204000 U/min, 16080 km/h bei 204500 U/min, 16120 km/h bei 205000 U/min, 16160 km/h bei 205500 U/min, 16200 km/h bei 206000 U/min, 16240 km/h bei 206500 U/min, 16280 km/h bei 207000 U/min, 16320 km/h bei 207500 U/min, 16360 km/h bei 208000 U/min, 16400 km/h bei 208500 U/min, 16440 km/h bei 209000 U/min, 16480 km/h bei 209500 U/min, 16520 km/h bei 210000 U/min, 16560 km/h bei 210500 U/min, 16600 km/h bei 211000 U/min, 16640 km/h bei 211500 U/min, 16680 km/h bei 212000 U/min, 16720 km/h bei 212500 U/min, 16760 km/h bei 213000 U/min, 16800 km/h bei 213500 U/min, 16840 km/h bei 214000 U/min, 16880 km/h bei 214500 U/min, 16920 km/h bei 215000 U/min, 16960 km/h bei 215500 U/min, 17000 km/h bei 216000 U/min, 17040 km/h bei 216500 U/min, 17080 km/h bei 217000 U/min, 17120 km/h bei 217500 U/min, 17160 km/h bei 218000 U/min, 17200 km/h bei 218500 U/min, 17240 km/h bei 219000 U/min, 17280 km/h bei 219500 U/min, 17320 km/h bei 220000 U/min, 17360 km/h bei 220500 U/min, 17400 km/h bei 221000 U/min, 17440 km/h bei 221500 U/min, 17480 km/h bei 222000 U/min, 17520 km/h bei 222500 U/min, 17560 km/h bei 223000 U/min, 17600 km/h bei 223500 U/min, 17640 km/h bei 224000 U/min, 17680 km/h bei 224500 U/min, 17720 km/h bei 225000 U/min, 17760 km/h bei 225500 U/min, 17800 km/h bei 226000 U/min, 17840 km/h bei 226500 U/min, 17880 km/h bei 227000 U/min, 17920 km/h bei 227500 U/min, 17960 km/h bei 228000 U/min, 18000 km/h bei 228500 U/min, 18040 km/h bei 229000 U/min, 18080 km/h bei 229500 U/min, 18120 km/h bei 230000 U/min, 18160 km/h bei 230500 U/min, 18200 km/h bei 231000 U/min, 18240 km/h bei 231500 U/min, 18280 km/h bei 232000 U/min, 18320 km/h bei 232500 U/min, 18360 km/h bei 233000 U/min, 18400 km/h bei 233500 U/min, 18440 km/h bei 234000 U/min, 18480 km/h bei 234500 U/min, 18520 km/h bei 235000 U/min, 18560 km/h bei 235500 U/min, 18600 km/h bei 236000 U/min, 18640 km/h bei 236500 U/min, 18680 km/h bei 237000 U/min, 18720 km/h bei 237500 U/min, 18760 km/h bei 238000 U/min, 18800 km/h bei 238500 U/min, 18840 km/h bei 239000 U/min, 18880 km/h bei 239500 U/min, 18920 km/h bei 240000 U/min, 18960 km/h bei 240500 U/min, 19000 km/h bei 241000 U/min, 19040 km/h bei 241500 U/min, 19080 km/h bei 242000 U/min, 19120 km/h bei 242500 U/min, 19160 km/h bei 243000 U/min, 19200 km/h bei 243500 U/min, 19240 km/h bei 244000 U/min, 19280 km/h bei 244500 U/min, 19320 km/h bei 245000 U/min, 19360 km/h bei 245500 U/min, 19400 km/h bei 246000 U/min, 19440 km/h bei 246500 U/min, 19480 km/h bei 247000 U/min, 19520 km/h bei 247500 U/min, 19560 km/h bei 248000 U/min, 19600 km/h bei 248500 U/min, 19640 km/h bei 249000 U/min, 19680 km/h bei 249500 U/min, 19720 km/h bei 250000 U/min, 19760 km/h bei 250500 U/min, 19800 km/h bei 251000 U/min, 19840 km/h bei 251500 U/min, 19880 km/h bei 252000 U/min, 19920 km/h bei 252500 U/min, 19960 km/h bei 253000 U/min, 20000 km/h bei 253500 U/min, 20040 km/h bei 254000 U/min, 20080 km/h bei 254500 U/min, 20120 km/h bei 255000 U/min, 20160 km/h bei 255500 U/min, 20200 km/h bei 256000 U/min, 20240 km/h bei 256500 U/min, 20280 km/h bei 257000 U/min, 20320 km/h bei 257500 U/min, 20360 km/h bei 258000 U/min, 20400 km/h bei 258500 U/min, 20440 km/h bei 259000 U/min, 20480 km/h bei 259500 U/min, 20520 km/h bei 260000 U/min, 20560 km/h bei 260500 U/min, 20600 km/h bei 261000 U/min, 20640 km/h bei 261500 U/min, 20680 km/h bei 262000 U/min, 20720 km/h bei 262500 U/min, 20760 km/h bei 263000 U/min, 20800 km/h bei 263500 U/min, 20840 km/h bei 264000 U/min, 20880 km/h bei 264500 U/min, 20920 km/h bei 265000 U/min, 20960 km/h bei 265500 U/min, 21000 km/h bei 266000 U/min, 21040 km/h bei 266500 U/min, 21080 km/h bei 267000 U/min, 21120 km/h bei 267500 U/min, 21160 km/h bei 268000 U/min, 21200 km/h bei 268500 U/min, 21240 km/h bei 269000 U/min, 21280 km/h bei 269500 U/min, 21320 km/h bei 270000 U/min, 21360 km/h bei 270500 U/min, 21400 km/h bei 271000 U/min, 21440 km/h bei 271500 U/min, 21480 km/h bei 272000 U/min, 21520 km/h bei 272500 U/min, 21560 km/h bei 273000 U/min, 21600 km/h bei 273500 U/min, 21640 km/h bei 274000 U/min, 21680 km/h bei 274500 U/min, 21720 km/h bei 275000 U/min, 21760 km/h bei 275500 U/min, 21800 km/h bei 276000 U/min, 21840 km/h bei 276500 U/min, 21880 km/h bei 277000 U/min, 21920 km/h bei 277500 U/min, 21960 km/h bei 278000 U/min, 22000 km/h bei 278500 U/min, 22040 km/h bei 279000 U/min, 22080 km/h bei 279500 U/min, 22120 km/h bei 280000 U/min, 22160 km/h bei 280500 U/min, 22200 km/h bei 281000 U/min, 22240 km/h bei 281500 U/min, 22280 km/h bei 282000 U/min, 22320 km/h bei 282500 U/min, 22360 km/h bei 283000 U/min, 22400 km/h bei 283500 U/min, 22440 km/h bei 284000 U/min, 22480 km/h bei 284500 U/min, 22520 km/h bei 285000 U/min, 22560 km/h bei 285500 U/min, 22600 km/h bei 286000 U/min, 22640 km/h bei 286500 U/min, 22680 km/h bei 287000 U/min, 22720 km/h bei 287500 U/min, 22760 km/h bei 288000 U/min, 22800 km/h bei 288500 U/min, 22840 km/h bei 289000 U/min, 22880 km/h bei 289500 U/min, 22920 km/h bei 290000 U/min, 22960 km/h bei 290500 U/min, 23000 km/h bei 291000 U/min, 23040 km/h bei 291500 U/min, 23080 km/h bei 292000 U/min, 23120 km/h bei 292500 U/min, 23160 km/h bei 293000 U/min, 23200 km/h bei 293500 U/min, 23240 km/h bei 294000 U/min, 23280 km/h bei 294500 U/min, 23320 km/h bei 295000 U/min, 23360 km/h bei 295500 U/min, 23400 km/h bei 296000 U/min, 23440 km/h bei 296500 U/min, 23480 km/h bei 297000 U/min, 23520 km/h bei 297500 U/min, 23560 km/h bei 298000 U/min, 23600 km/h bei 298500 U/min, 23640 km/h bei 299000 U/min, 23680 km/h bei 299500 U/min, 23720 km/h bei 300000 U/min, 23760 km/h bei 300500 U/min, 23800 km/h bei 301000 U/min, 23840 km/h bei 301500 U/min, 23880 km/h bei 302000 U/min, 23920 km/h bei 302500 U/min, 23960 km/h bei 303000 U/min, 24000 km/h bei 303500 U/min, 24040 km/h bei 304000 U/min, 24080 km/h bei 304500 U/min, 24120 km/h bei 305000 U/min, 24160 km/h bei 305500 U/min, 24200 km/h bei 306000 U/min, 24240 km/h bei 306500 U/min, 24280 km/h bei 307000 U/min, 24320 km/h bei 307500 U/min, 24360 km/h bei 308000 U/min, 24400 km/h bei 308500 U/min, 24440 km/h bei 309000 U/min, 24480 km/h bei 309500 U/min, 24520 km/h bei 310000 U/min, 24560 km/h bei 310500 U/min, 24600 km/h bei 311000 U/min, 24640 km/h bei 311500 U/min, 24680 km/h bei 312000 U/min, 24720 km/h bei 312500 U/min, 24760 km/h bei 313000 U/min, 24800 km/h bei 313500 U/min, 24840 km/h bei 314000 U/min, 24880 km/h bei 314500 U/min, 24920 km/h bei 315000 U/min, 24960 km/h bei 315500 U/min, 25000 km/h bei 316000 U/min, 25040 km/h bei 316500 U/min, 25080 km/h bei 317000 U/min, 25120 km/h bei 317500 U/min, 25160 km/h bei 318000 U/min, 25200 km/h bei 318500 U/min, 25240 km/h bei 319000 U/min, 25280 km/h bei 319500 U/min, 25320 km/h bei 320000 U/min, 25360 km/h bei



Mit gestrafftem Design, mehr Fahrgefühl und optimierter Sicherheitsausstattung geht die Baureihe NC ins Rennen

## INC (2005-2015)



Bessere Ergonomie mit einstellbarem Multifunktionslenkrad, klar strukturierte Bedienfelder für Radio und Klima



Der neue 2,0-Liter-MZR-Vierzylinder bringt es auf 160 PS und hat im MX-5 der Baureihe NC leichtes Spiel

**Mazda MX-5 2.0 (NC, 2014)**  
 4-Zylinder, 4-Ventiler,  
 1998 cm<sup>3</sup>, 118 kW/160 PS  
 bei 6700 /min,  
 188 Nm bei 5000 /min,  
 Sechsgang-Getriebe,  
 Hinterradantrieb;  
 L/B/H: 3995/1720/1255 mm;  
 1170 kg; 210 km/h,  
 0 - 100 km/h in 7,9 s  
Werksangaben

festigkeit. Leichte Modifikationen am Doppelquerlenkerfahrwerk und an der Lenkung sowie neue Motoren bis maximal 146 PS entwickelten den fahrspaßorientierten Charakter des MX-5 nochmals weiter.

Gleiches gilt im Grunde auch für die dritte Generation (Baureihe NC), jedoch wurde hier fast jedes Bauteil neu gestaltet. Auch das modernere, geglättete Design markierte einen Neuanfang für den nach wie vor stark nachgefragten Mazda Roadster. Mehr als zuvor stand beim NC die Philosophie des „Jinba Ittai“ im Vordergrund, also die perfekt zugeschnittene Fahrmaschine, die mit dem Fahrer eine harmonische Einheit bildet. Dazu trugen unter anderem auch der weiter abgesenkte Schwerpunkt und ein geringeres Gier-Trägheitsmoment bei. Trotz der Verlängerung des Radstands blieb es bei der kompakten Größe. Größte Herausforderung war es jedoch, das Gewicht zu halten, denn mit neuen Sicherheits- und Rückhaltesystemen wie etwa Seiten-Airbags zog zwangsläufig mehr Masse in den MX-5 ein. Dennoch wog der NB am Ende nur zehn kg mehr und war deutlich steifer als sein Vorgänger. In der Tat ist der MX-5 der Baureihe NC bis heute eine empfehlenswerte, sehr mitteilsame, bis zu 160 PS starke Fahrmaschine, die zudem den Komfort auch auf längeren Strecken nicht vermissen lässt.

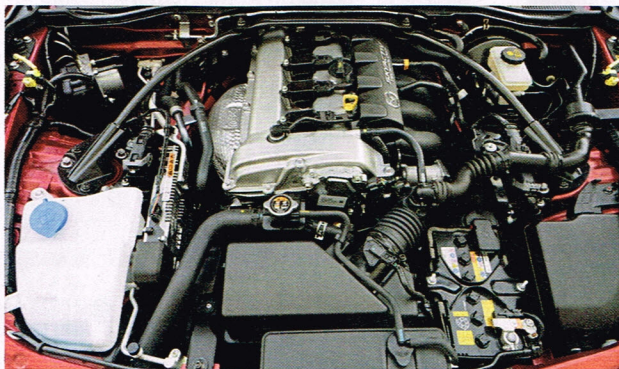
Die Verdeckmechanik wurde ebenfalls entscheidend erneuert. Durch eingearbeitete Hilfsfedern >

Die Philosophie bleibt, doch fast des Teil im MX-5 wurde neu gesta



Das Kodo-Markendesign steht dem kürzesten MX-5 aller Zeiten sehr gut und lässt ihn erwachsen wirken

## IND (seit 2015)



Die neuen Skyactiv-G-Motoren arbeiten sehr effizient und mit hoher Verdichtung. Der 2,0-Liter-Vierzylinder leistet 184 PS bei 7000 Touren



Mit dem Dreh-Drück-Steller hat man die Bedienung gut im Griff



### Mazda MX-5 RF

RF steht für Retractable Fastback und beschreibt die Kombination aus Coupé und Roadster. Auf Knopfdruck hebt sich das Heckteil mit Dachposten und Scheibe an, worauf das Dacheil darunter verschwindet



#### Mazda MX-5 2.0 (ND, 2018)

4-Zylinder, 4-Ventiler, 1997 cm<sup>3</sup>,  
135 kW/184 PS bei 7000 /min,  
205 Nm bei 4000 /min, Sechsgang-  
Getriebe, Hinterradantrieb;  
L/B/H: 3915/1735/1230 mm; 1030 kg;  
219 km/h, 0 – 100 km/h in 6,5 s  
Werksangaben

Kraftstoff-Verbrauch (NEFZ) in l/100 km kombiniert: 6,9;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 156



Im aktuellen MX-5 sitzt man tiefer und zentraler positioniert als bisher. Damit fühlt man sich besser ins Fahrzeug integriert. Optionale Alcantara-Recarositze mit gutem Komfort und festem Seitenhalt



ließ sich das Dach nun auch vom Fahrersitz aus einfach und mühelos schließen. Noch einfacher ging das dann mit dem 2006 neu eingeführten Mazda MX-5 Roadster Coupe, das statt der Textilmütze ein in Wagenfarbe lackiertes Kunststoffdach trug, das auf Knopfdruck elektrisch hinter den Sitzen verschwand. So hatte man beim MX-5 zum ersten Mal die Wahl zwischen zwei unterschiedlichen Varianten. Das solide Dach des Roadster Coupe kam wohl auch deshalb so gut an, weil es die elegante Linie des MX-5 nicht störte. Mit offenen Dächern waren beide MX-5 sogar kaum voneinander zu unterscheiden.

Mit der dritten Generation lief es also prima, und nach über 136.000 verkauften NC-Exemplaren hätte es zum Generationswechsel sicherlich auch eine intelligente Überarbeitung des bekannten Modells getan. Doch weit gefehlt. Mit der Stabübergabe an die aktuelle Generation ND im Jahr 2015 heißt es Revolution statt Evoluti-

on, was man bereits am neuen Kodo-Designstil der Marke Mazda erkennt. Doch es sind auch die harten Fakten, die den MX-5 Nummer vier so besonders machen. Mit einer Länge von 3915 mm ist er der kürzeste MX-5 aller Zeiten. Dennoch sitzt der Fahrer aufgrund des radikal veränderten Packagings tiefer und weiter hinten, also näher am

Zentrum des Fahrzeugs. Das optimiert die Schwerpunkt-lage und gibt dem Fahrer ein besser integriertes Fahrgefühl im Auto. Antrieb und Chassis sind im MX-5 ebenfalls neu und folgen der Skyactiv-Technologie. Dazu zählt auch konsequenter Leicht-

## Der beste MX-5: leichter, kürzer, schneller, effizienter

bau. Dabei checken die Ingenieure nahezu jedes Bauteil hinsichtlich seines Potenzials zur Gewichtsoptimierung. Das hat sich gelohnt, denn der MX-5 ND ist etwa 100 kg leichter als sein Vorgänger. Das sind Welten, wenn man bedenkt, dass wir hier ohnehin schon in einer sehr leichten Fahrzeugklasse unterwegs sind. Obendrein bekommt der Roadster in der vierten Generation ein zeitgemäßes Mazda Connect Infotainmentsystem, optional auch erstmals mit integrierter Navigation.

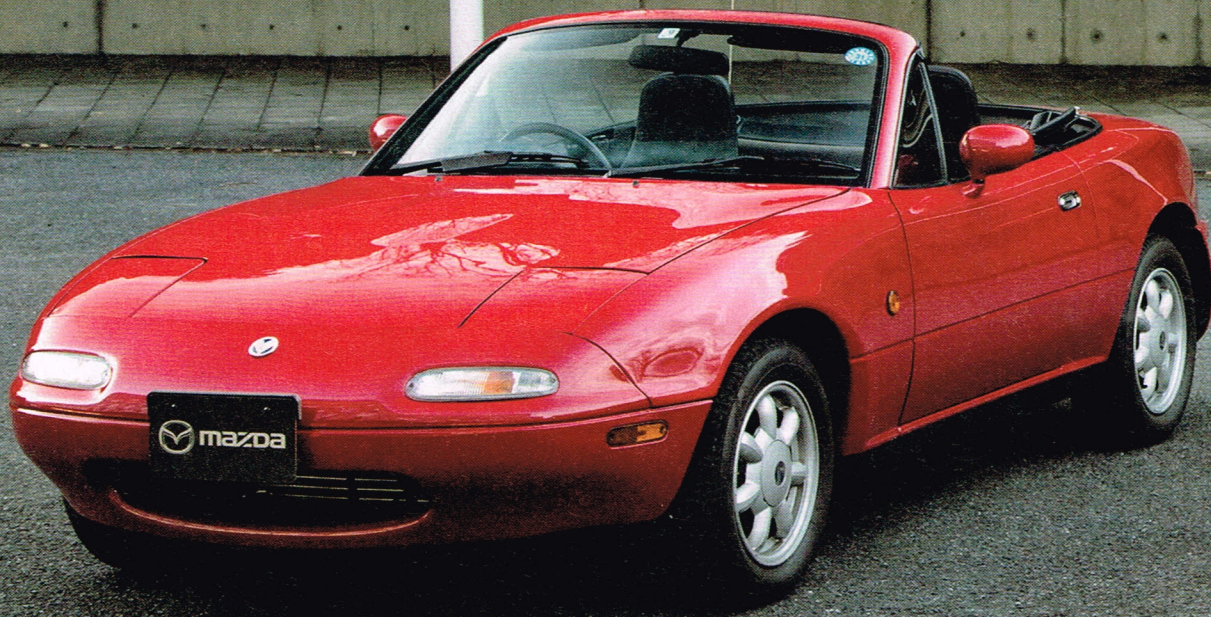
## Dynamik-Duo: drehfreudiger Skyactiv-Motor im Leichtbau-Roadster

Auch unter Haube arbeitet Skyactiv-Technologie. Die beiden Vierzylinder-Benziner erzielen mit besonders hoher Verdichtung eine große Effektivität. Nach der jüngsten Überarbeitung erreicht der 1,5-Liter eine Nennleistung von 132 PS, der 2,0-Liter schafft 184 PS und ein maximales Drehmoment von 205 Nm – nicht schlecht für einen Saugmotor. Bereits die schwächere Variante begeistert mit ihrer Drehfreude und den superben Handlingeigenschaften. Dem steht der etwas schwerere, aber fühlbar kräftigere Skyactiv-G 2.0 in nichts nach. Die direkt übersetzte und präzise abgestimmte Lenkung informiert zuverlässig über den aktuellen Fahrzustand und verkörpert damit das ideale Instrument zur Fahrzeugkontrolle. Nochmals verbessert wurde das knackige Schaltgefühl des manuellen Sechsgang-Getriebes. Trotz der dynamischen Abstimmung ist auch aus dem MX-5 der vierten Generation kein knüppelharter Rennwagen geworden, sondern ein nach wie vor alltagstaugliches Auto mit ordentlichen Komforteigenschaften.

Über 30 Jahre konsequente Roadster-Entwicklungsarbeit spürt man im Mazda MX-5 ND auf jedem Meter. Und selbst MX-5-Freunden, die ein festes Dach über dem Kopf vermissen, wird seit 2016 geholfen. Mit dem „Retractable Fastback“ (RF) hat Mazda eine weitere attraktive Spielart des MX-5 in petto, die die Vorzüge von Roadster und Coupé vereint. Auf Knopfdruck hebt sich der hintere Teil des Fahrzeugs mit Heckfenster und Dachpfosten leicht an, worauf sich das mittlere Dachteil darunter legt – ohne dabei den Kofferraum zu verkleinern. Auch das ausgefeilte Konzept des RF zeugt von der Innovationskraft, mit der Mazda die Ikone MX-5 weiterentwickelt. Daher müssen wir uns um die Zukunft des Roadsters wohl keine Sorgen machen, jedenfalls nicht bei Mazda. ■

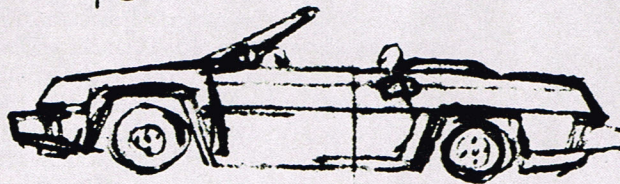


Frisches Infotainment, klare Strukturen, feine Verarbeitung – so geht Roadster heute



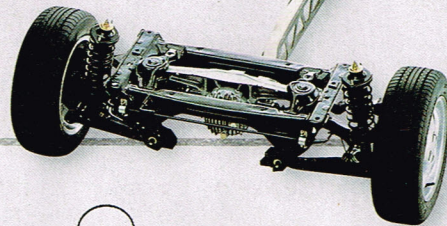
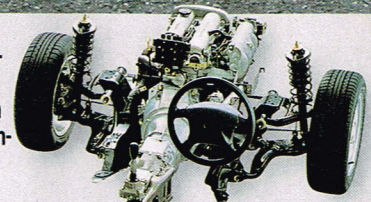
# Von der *Idee* zur *Realität*

p508 (x508 ~-2)

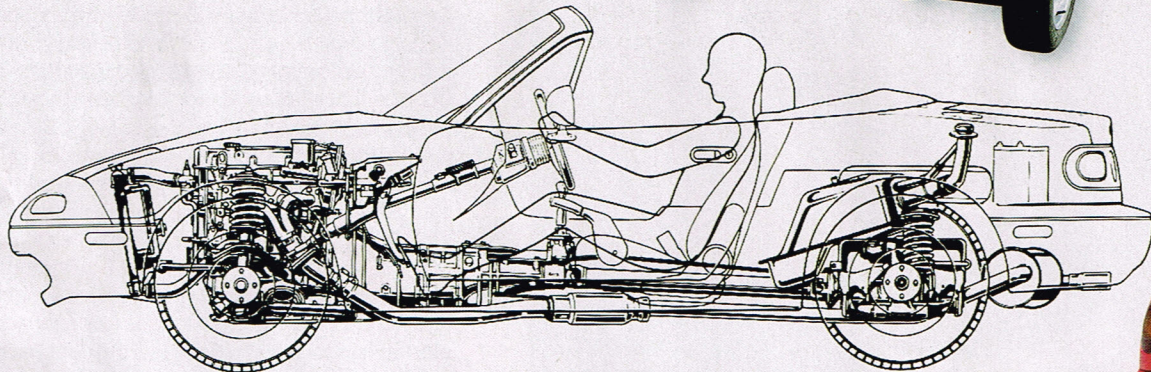


Auslöser soll diese Skizze des Journalisten Bob Hall gewesen sein. Gut, dass sich die Mazda-Designer diesen „Entwurf“ noch einmal vornahmen

Typisch MX-5:  
Doppel-Nockenwellen-  
Vierzylinder, filigrane  
Alu-Struktur zwischen  
Getriebe und Hinterachse,  
Doppelquerlenker-  
aufhängungen

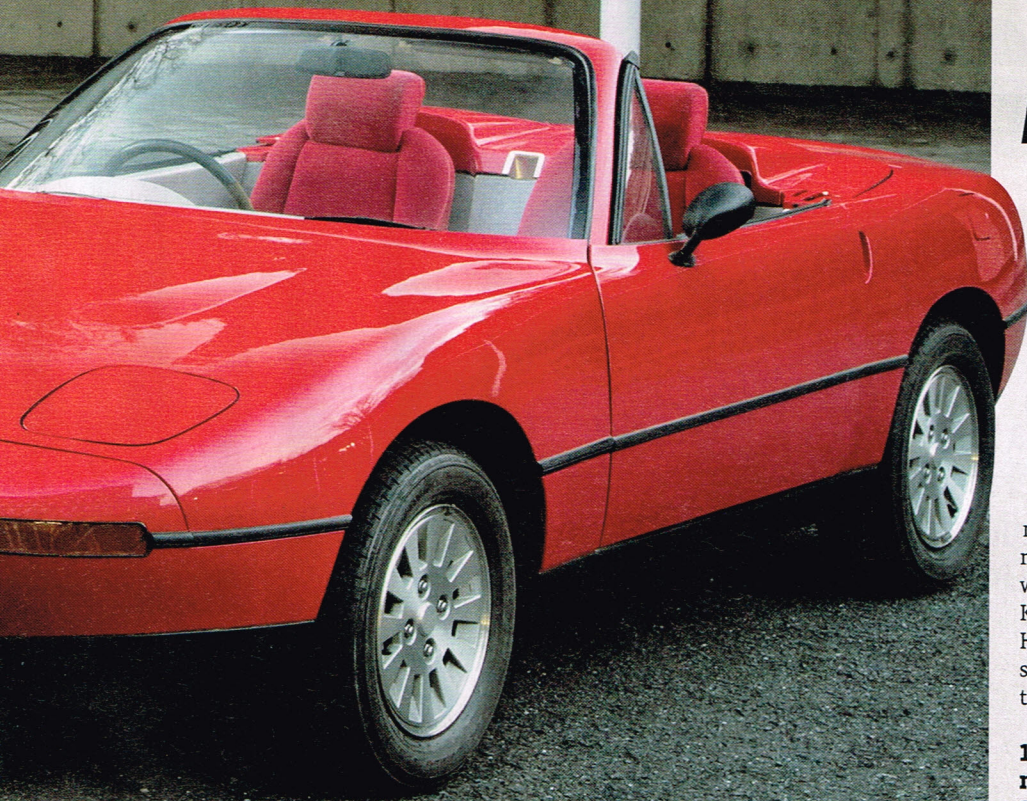


Selbsterklärende  
Funktionalität und  
schlichte Ergono-  
mie zeichnen den MX-5  
30 Jahre aus



Bereits der erste Mazda MX-5 der Generation NA war mit Längs-Frontmotor und Hinterradantrieb ein kompaktes Technik-Konzentrat, das den Fahrer perfekt integriert. Mazda spricht hier von „Jinba-Ittai“, was die Einheit von Ross und Reiter bezeichnet





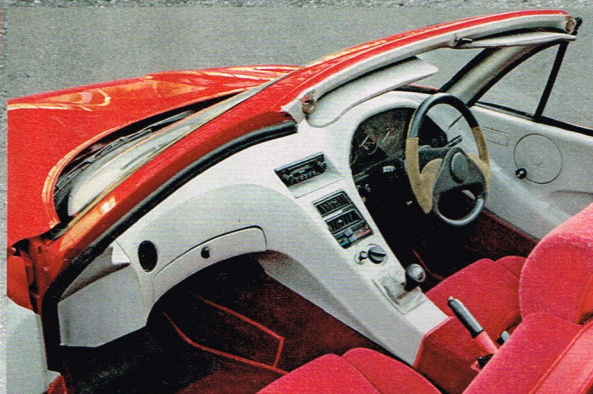
Das wahre Leben schreibt Geschichten, die man nicht erfinden kann – zum Beispiel die des Mazda MX-5, dessen Ursprung die krakelige Skizze eines Journalisten sein soll

Als der Mazda MX-5 im Jahr 1989 – damals noch als Miata – der Öffentlichkeit auf der Chicago Auto Show präsentiert wurde, wussten nur Eingeweihte um die Entstehungsgeschichte des kurz darauf so erfolgreichen und begehrten Roadsters. Natürlich mutete der knackige Mazda wie die moderne Umsetzung der klassischen Roadster-Idee an und erinnerte an glorreiche englische und italienische Vorbilder. Doch eigentlich nahm der MX-5 der Überlieferung nach seinen Anfang als – nun ja – etwas unbeholfene Skizze aus der Hand des amerikanischen Motorjournalisten Bob Hall. Diese beschrieb nichts weiter als eine rassige, zweiseitige, offene Fahrmaschine, wie man sie zum Beispiel von Triumph oder Alfa Romeo kannte – nur eben umgesetzt mit moderner und vor allem zuverlässiger japanischer Technik. Der damalige Mazda-Forschungs- und Entwicklungschef Kenichi Yamamoto bekam 1979 Kenntnis davon, als Hall zu Besuch bei Mazda in Hiroshima war. Ach ja: Yamamoto wurde 1984 Präsident von Mazda – und er war ein echter Roadster-Fan. Der Rest ist Geschichte.

**1985: der erste fahrbereite Prototyp nach Entwurf des US-Designteams**

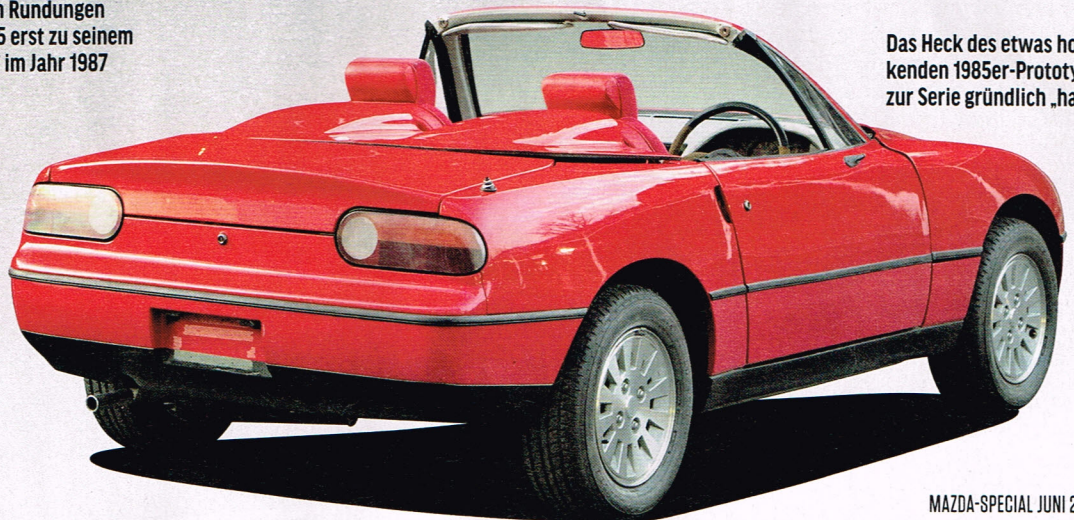
So wurde der Roadster zwar beschlossene Sache, doch die Mazda-Ingenieure waren Mitte der 80er-Jahre mit anderen Projekten voll ausgelastet. Nachdem die Entscheidung zugunsten eines leichten Stoffdach-Roadsters mit Frontmotor und Hinterradantrieb gefallen war, wurde eine externe Entwicklungsgesellschaft mit der konstruktiven Umsetzung beauftragt, während sich das amerikanische Mazda-Designteam um die Formgestaltung kümmerte. Exterieur- und Interieur-Design stammten also aus den USA, der erste fahrbereite Prototyp (großes Bild, rechtes Fahrzeug) entstand jedoch in Japan. Als Basis diente das modifizierte Chassis des Wankelsportwagens RX-7, der Antriebsstrang stammte aus dem Familia, bei uns besser bekannt als – damals noch heckgetriebener – Mazda 323. Da der Miata zunächst in den USA starten und dort auch die meisten Käufer finden sollte, wurde der Prototyp dorthin verschifft, auch um erste Reaktionen einzufangen. Die waren rundweg sehr ermutigend. Außen wie innen und auch technisch erhielt der Mazda Roadster daraufhin sukzessive seinen Feinschliff, bis seine finale Form im September 1987 im „Design-Freeze“ fest verankert wurde. Der Mazda MX-5 der Generation NA war geboren.

Jürgen Voigt



Das Interieur des fahrbereiten Prototyps war geprägt durch die Verspieltheit und den Plüsch der 80er-Jahre. Das änderte sich dann noch

Seine perfekten Rundungen erhielt der MX-5 erst zu seinem „Design-Freeze“ im Jahr 1987



Das Heck des etwas hochbeinig wirkenden 1985er-Prototyps wurde zur Serie gründlich „harmonisiert“

# Kreativ- prozess

Im Kern ist und bleibt der Mazda MX-5 ein klassischer Roadster. Doch im Lauf der letzten drei Jahrzehnte diente er immer wieder als Basis für teils spektakuläre Studien und Einzelstücke

**M**it bis heute weit über einer Million verkauften Fahrzeugen ist der Mazda MX-5 ohne Frage ein Großserienfahrzeug. Und genau das schätzen seine Besitzer. Trotz seiner erfrischend offenen und alles andere als alltäglichen Erscheinung zeigt sich ein MX-5 – ganz gleich aus welcher Epoche – von seiner zuverlässigen und unkomplizierten Seite. Damit taugt der offene Zweisitzer zum alltäglichen Einsatz und verlangt nicht mehr Pflege- und Wartungsaufwand als

jeder andere Mazda. Wer es darüber hinaus lieber etwas exklusiver mag, für den gab und gibt es immer wieder Sondermodelle mit spezieller Zusatzausstattung oder auch die Möglichkeit, den MX-5 zu individualisieren. Und dennoch überraschte uns Mazda über die Jahre hin-

weg – vorzugsweise zu den großen Automobilmessen – immer wieder mit Einzelstücken, die meist einen recht spektakulären Auftritt hinlegten. Auch dies spricht für die Vielseitigkeit der Idee des MX-5, der einst als Tonmodell zu seiner endgültigen Form fand.

Hier zeigen wir nur einige wenige dieser Conceptcars, die häufig eine extreme Ausrichtung in Richtung Rennsport auszeichnete – bis hin zum offenen Monoposto. So ganz aus der Luft gegriffen ist die Sache mit dem Rennsport übrigens nicht, denn bis heute raufen spezielle zu Rennwagen umgebaute MX-5 in diversen Markencups um Trophäen und Titel. Auch dies ist ein Indiz für die solide und kerngesunde technische Grundstruktur des Roadsters aus Hiroshima. Ein weiteres Thema – zumindest für das eine oder andere Conceptcar – war der Wandel vom Roadster zum zweisitzigen Coupé. Daraus entstand allerdings nie ein Serienauto, abgesehen natürlich vom aktuellen MX-5 RF („Retractable Fastback“), der bei geschlossenem Dach ein bildhübsches Coupé abgibt. **Jürgen Voigt**

Exklusive **Einzelstücke** aus drei Jahrzehnten zeigen, welches **Potenzial** in der **Idee MX-5** steckt



Das handwerkliche Know-how zum Erstellen von Tonmodellen ist im Mazda-Design traditionell verankert. Auch die Urform des MX-5 (unten), die in diesem aufwendigen Prozess entstand, war ein Unikat – und gleichzeitig Blaupause für das Serienauto





Eine der stimmigsten Studien war der Ibuki, der zur Tokio Motor Show 2003 bereits einige Design-Details der kommenden dritten MX-5-Generation (NC, ab 2005) verriet, wie Lufteinlass vorn und Scheinwerferform

Knapper Windschutz für zwei, 200 Kompressor-PS unter der Haube und Zusatz-Rundscheinwerfer im Rallye-Format: Damit lockte der M-Speedster anlässlich der Chicago Auto Show 1995



Der Club Racer mit Scheinwerferabdeckungen, Heckspoiler und Bilstein-Fahrwerk griff bereits 1989 zur Messe-Premiere des MX-5 die Idee eines Markenpokal-Rennautos auf



Auf Basis der zweiten MX-5-Generation (NB) entstand 1999 der Mono-Posto, ein Retro-Renner mit NACA-Lufteinlass in der Haube und 190-PS-Turbo



Den MX-5 MPS – hier die Version für die IAA 2001 – hätte so mancher gern selbst auf der Straße bewegt. Der auf 200 PS gesteigerte 1,9-Liter-Vierzylinder und das einstellbare Fahrwerk versprachen jedenfalls viel Fahrspaß

Der Name ist Programm: Speedster heißt die Studie von 2015 auf Basis des aktuellen MX-5. Höheneinstellbares Fahrwerk, sparsame Windabweiser statt Windschutzscheibe sowie Karbon-Teile prägen das Unikat



# Grund zum Feiern

Wenn der erfolgreichste Roadster Geburtstag feiert, putzt er sich fein heraus. Der Dresscode Racing Orange steht dem Sondermodell MX-5 30th Anniversary ausgesprochen gut. Das finden auch die Kunden, denn die limitierte Edition ist fast ausverkauft



**M**it zwei Karosserievarianten, verfügbar in sieben Farben und vier Ausstattungslinien, lässt das aktuelle MX-5-Programm im Grunde kaum Wünsche offen. Doch zum Dreißigsten legt sich der Roadster richtig ins Zeug und kommt in der attraktiven 30th Anniversary Edition. Und die ist wirklich nicht zu übersehen, denn das strahlende Racing Orange gibt es nur für die weltweit auf 3000 Stück limitierte Sonderserie.

Nach Deutschland kommen davon nur 350 Stück, die allerdings bereits fast vergriffen sind. Kein Wunder, denn nicht nur die auffällige Farbe macht diesen besonderen MX-5 so attraktiv. Er basiert auf dem

aktuellen Topmodell MX-5 Skyactiv-G 2.0 mit 184 PS in der Sports-Line-Ausstattung. Das heißt, Sperrdifferenzial, Einparkhilfe hinten, Spurhalte-/Spurwechselassistent, Ausparkhilfe, Licht-/Regensensor, adaptive Matrix LED-Lichtsystem, Klimaautomatik, Sitzheizung, schlüsselloses Zugangssystem sowie Digitalradio (DAB), Navigationssystem und einiges mehr gehören bereits zum Serienumfang. Sogar den kräftigen Sound aus der Bose-Soundanlage bleibt der Roadster nicht schuldig.

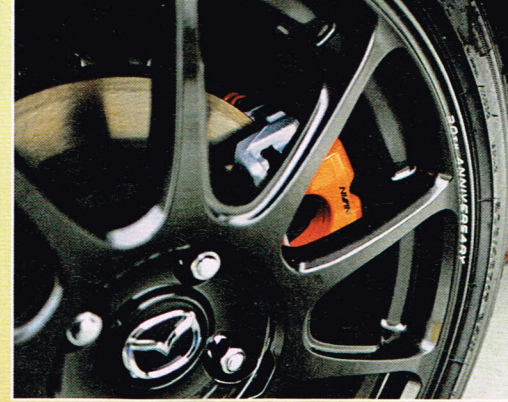
Im Sondermodell lassen sich zudem Smartphones per Apple CarPlay und Android Auto integrieren. Von außen ist die 30th Anniversary Edition auch an den

geschmiedeten 17-Zoll-Rädern (RAYS ZE4) zu erkennen, die Mazda zusammen mit den klassischen japanischen Felgenspezialisten Rays entwickelt hat. Zwischen den dunklen Speichen sind die Bremssättel in Orange durch, ebenfalls Schriftzügen zweier renommierter Marken. Vorderachse des MX-5 verzögern Brembo-Nissin-Bremsen.

**Sportfahrwerk mit Bilstein-Dämpfern, Sportsitze von Recaro**  
Darüber hinaus arbeitet im Geburtstags-Sondermodell das Sportfahrwerk mit Dämpfern vom Fahrwerk



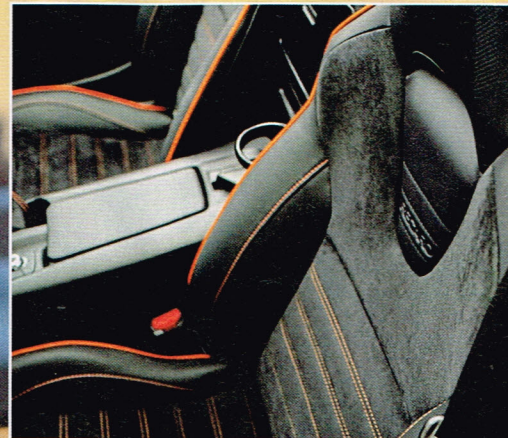
Im orange-grauen Geburtstagsdress wirkt das hochwertige Interieur besonders edel!



Starker Kontrast: dunkle 17-Zoll-Felgen von RAYS, dahinter Bremsattel in leuchtendem Orange



Erkennungszeichen der auf 3000 Stück limitierten Sonderedition: Plakette mit laufender Seriennummer



Fester Seitenhalt, guter Komfort: Die Recaro-Sportsitze sind mit orange abgesetztem Alcantara bezogen

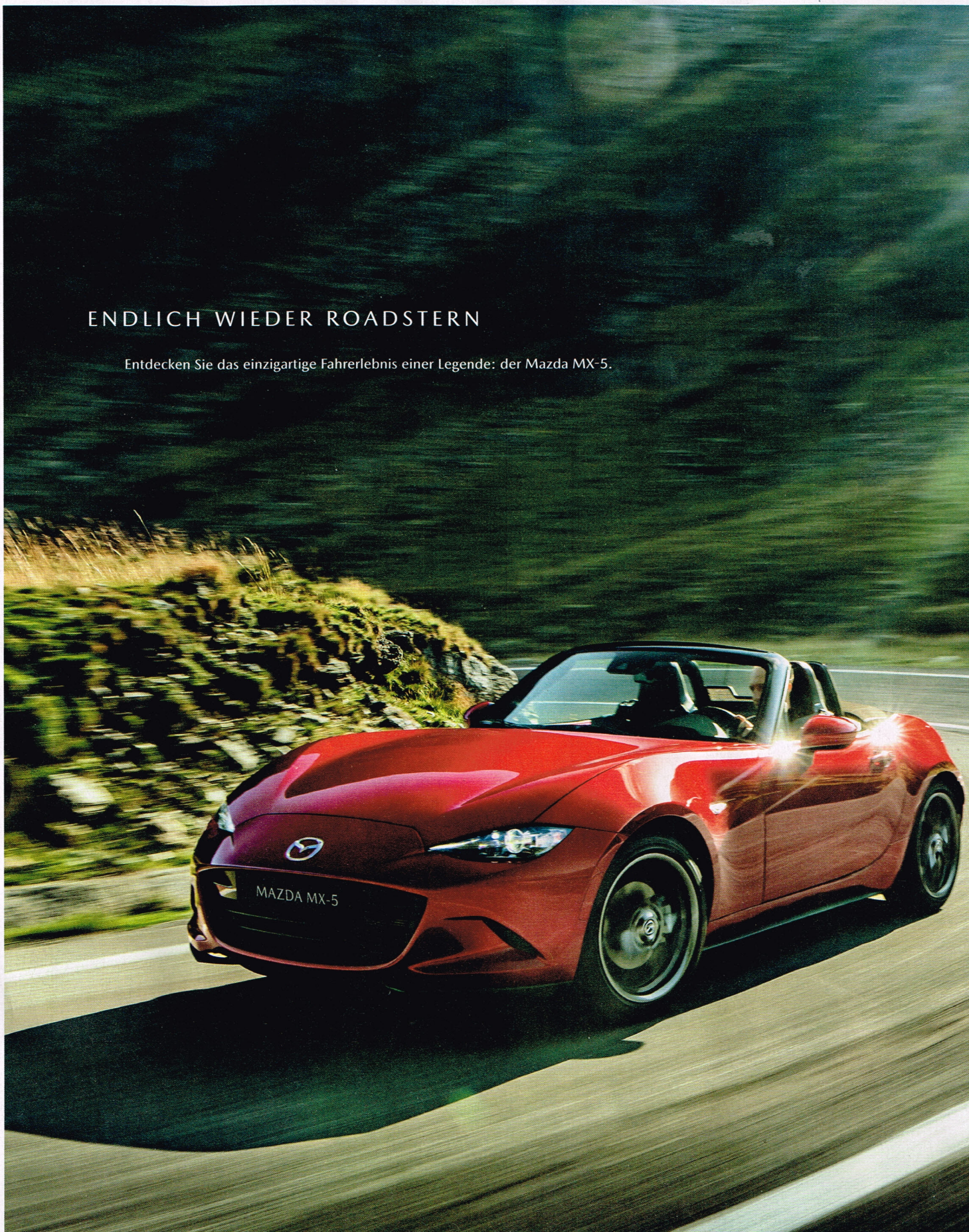
alisten Bilstein. Innen kleidet sich der Roadster unter anderem in Leder und Alcantara, abgesetzt mit orangefarbenen Kontrastnähten. Diese geben zum Beispiel auch den serienmäßigen, sehr bequemen Recaro-Sportsitzen einen besonders edlen und modischen Touch. Zusätzliche Applikationen in den Türen und an den Lüftungsdüsen greifen den Dresscode Racing Orange ein weiteres Mal auf. Wer mitfeiern möchte, hat die Wahl zwischen dem klassischen Softtop-Roadster und der raffinierten RF-Version mit vollautomatisch klappbarem Hardtop. Der Roadster kostet 34.190 Euro, die RF-Variante gibt es für 36.790 Euro. **Jürgen Voigt**

Als Alternative zum Roadster (oben) steht die RF-Version bereit, deren Dachteil auf Knopfdruck im Heck verschwindet



# ENDLICH WIEDER ROADSTERN

Entdecken Sie das einzigartige Fahrerlebnis einer Legende: der Mazda MX-5.



DRIVE TOGETHER

