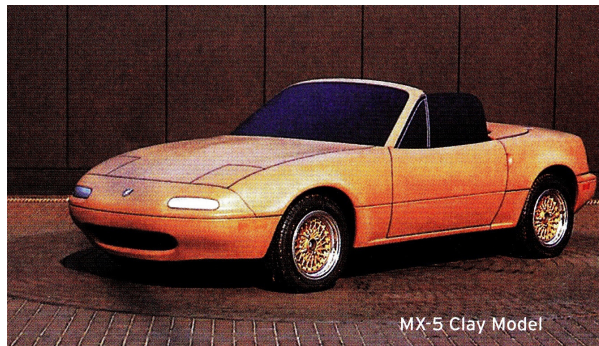


Mazda MX5 fylder 25 år

Den 9 Februar 2014



Prototype i ler

Nu er 25 år ikke meget for en bilmodel, men det berettiger trods alt til at få prædikatet "klassisk bil" eller Youngtimer. Men der er stadig 10 år igen til at den kan indgå i folden af Veteranbiler, så indtil da må den nøjes med prædikatet "En sjov Roadster" som er til at betale.

Historien bag bilens tilblivelse er dog interessant for den blev faktisk tænkt i en periode hvor ingen egentlig havde mod på at komme på markedet med en ny 2 personers roadster.

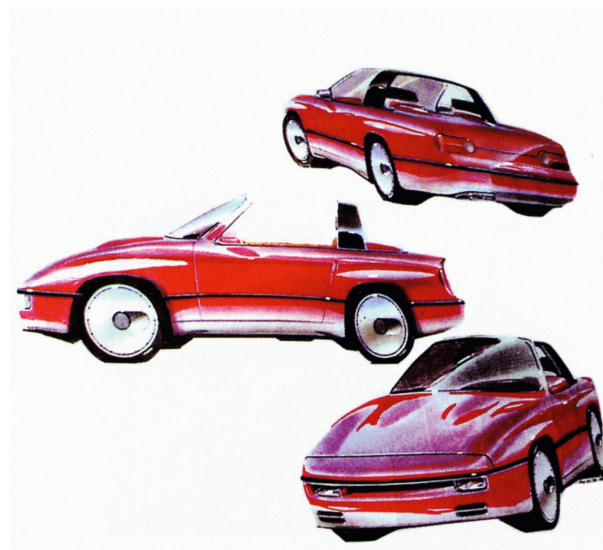
Det hele startede med at journalisten Bob Hall havde et interview med Mazdas chefdesigner Keniche Yamamoto i 1979 og her spurgte Keniche Bob om hvilken bilmodel han savnede i sortimentet. Han svarede prompte at det var en 2 personers Roadster som var til at betale, og kvaliteten skulle være i orden, og på den tavle som var i rummet skitserede han ideen for Keniche. Den skulle være afløseren for 60/70ernes 2 personers roadstere hvor Bob bl.a. henviste til MGB og Triumph's store succes med disse biler.

Med til historien hører også at journalisten Bob Hall var datidens amerikanske ekspert udi de japanske bilmodeller, og han kunne tillige japansk, hvilke jo senere kom ham til stor hjælp ifm. hans ansættelse hos Mazda i Californien. Men der gik altså 10 år fra deres første møde indtil en produktionsklar bil kom på markedet, men der var også mange design-overvejelser på bordet inden den endelige prototype stod klar.

I 1983 startede man med diverse design-studier, men først da Yamamoto blev Præsident for Mazda blev projektet for alvor igangsat under ledelse af Projektleder Masuakatsu Kato.

Der blev nedsat 2 hold som hver især skulle komme med deres bud på den nye model hhv. i Californien og i Japan. Bob Hall blev i 1981 ansat som medarbejder på projektet af den Californiske Designafdeling selvom han jo ikke havde nogen uddannelse indenfor feltet men nærmest må betegnes som autodidakt.

Afdelingerne kom med hvert deres forslag. Japanerne kom med en bil med centermotor og baghjulstræk og alternativt motor foran og forhjulstræk. Californierne kom med en bil med frontmotor og baghjuls træk. Det endte med at den Californiske model blev udpeget som vinderen i 1984, og herefter gik detailudviklingen i gang.



Design skitser

Man hyrede det Engelske firma IAD (International Automotive Design) til at udføre en kørende prototype (kodenavn V705) som blev produceret med en 323 motor og andre Mazda komponenter - karossen blev udført i glasfiber.

Denne prototype blev i august 1985 transporteret til USA (Santa Barbara) og kørte på de offentlige gader her for at måle offentlighedens interesse.

Interessen var så stor at man i januar 1986 besluttede at starte den endelige færdigudvikling af modellen, men der er stadig lang vej tilbage til en produktionsklar model. Konceptet var enkelt, motor foran, baghjuls-træk og en ideel vægtfordeling på 50/50.



Prototype V705

Da omkostningerne skulle holdes nede benyttede man motoren fra Mazda 323 med visse modifikationer, gearkassen hentede man fra Mazda 929, og med en egenvægt på 940 kg. og 116 HK var det et adræt køretøj man havde fået skruet sammen med simple midler.

Man regnede med at producere 5.000 biler i 1989 hvoraf 3.000 stk. skulle sælges i USA, 500 i Europa og resten i Japan, men denne prognose holdt ikke stik så det endte med at mange USA modeller blev sendt til Europa.

Det ses bl.a. på at enkelte biler som er første-gangs indregistreret i Tyskland er forsynet med et firkantet indhak til den bageste nummer-plade.

Den samlede produktion i 1989 blev i alt 35.807 enheder, så man tog grundigt fejl i ved den første vurdering.

Bilens navn MX5 henviser til at det er Mazdas 5 experimentel bil, men den burde jo så nok have heddet ME5. I Japan kaldes den Eunos Roadstar, i USA MX5 Miata, og i Europa Mazda MX5.

Indtil dato er der overordnet set produceret 3 modeller hhv.:

Model – NA

Kendes på klaplygterne og produceret i perioden 1989 – 1997

Motorer på 1,6ltr. og fra 1994 også med 1,8 ltr. Motor I alt blev der af denne model, produceret i ca. 424.000 eksemplarer.



Model NA, 1989

Model NB

Klaplygterne erstattes af indbyggede lygter og der juster lidt på

Karosseriform, interiør mv. Produceres i perioden 1998 - 2005

Motor på 1,8 ltr. Og herudover kom en NB Coupe på markedet i 2004 produceret i 400 eksemplarer kun til det Japanske marked.



Model NB



Fra venstre, NA, NC og NB

Model NC

Der sker en gennemgribende ændring af karosseri linjer, undervogn mv. på modellerne fra 2006.....og den erstattes måske snart af en model ND ?

Motorer på hhv. 1,8 og 2,0 ltr.

I 2006 tillgår en variant med klaptag.



Model NC



Modellen med klaptag

Gældende for de tre modelvarianter er, at vægtfordeling, køreegenskaber mv. hele tiden er elementer som er prioriteret højt, og alle modellerne køre fremragende.

Herudover er der en hel del varianter bl.a Jubilæumsmodeller samt andre modeller med ændring af undervogn og 6 gear i stedet for 5 for blot at nævne nogle få eksempler.

At Mazda MX5 skulle blive (indtil videre) verdens mest solgte 2 personers Roadster med 900.000 solgte eksemplarer opgjort februar 2011 var der vel næppe nogen der i 1979 havde drømt om.

Der er et frodigt klub liv omkring bilen, i Danmark er vi ca. 500 medlemmer, i Sverige ca. 2.000, og i Storbritannien imponerende ca. 6.500 medlemmer. Og måske netop derovre har de kastet deres kærlighed på bilen, da de jo mistede den prismæssigt rimelige MBGér og Triumphen TR i 70 / 80'erne.

I den Danske klub arrangeres køreture ud i landskabet, ture til Tyskland eller Sverige, og der afholdes køretekniske arrangementer. Især blandt NA og NB ejerne er der mange som skruer selv, så her mødes man til diverse tekniske arrangementer.

MX5 Club DK kunne i 2012 fejre sit 20 års jubilæum og til dette arrangement deltog udover os danskere, medlemmer fra Tyskland, Holland, Schweiz, Norge og Sverige, så på det internationale plan er der også et spirende samarbejde.



Fra klubbens 20 års jubilæum



Model NB Roadster Coupe årgang 2004. Den blev produceret i 400 eksemplarer til det Japanske marked.

Teknik:

Model NA

Model	MX5 - NA	MX-5 NA FL	MX-5 NA FL
Produktionsår	1989 – 1993	1994 – 1997	1995 – 1997
Motorstørrelse	1,6 ltr.	1,8 ltr.	1,6 ltr.
Max effekt KW/Din	85 / 115	96 / 131	66 / 90
Max. moment, Nm	135	152	129
Tophastighed km/t	195	197	175
0 – 100 km/t	8,8	8,7	10,6
Brændstofforbrug, L/100 km.			
By	9,6	9,4	10,0
Ved 90 km/t	6,6	6,7	6,9
Ved 120 km / t	7,8	9,0	9,1
Bilens dimensioner i mm.			
Længde	3.975	Do	Do
Bredde	1675	Do	Do
Højde	1.230	Do	Do
Egenvægt i kg.	955	1.030	1.025

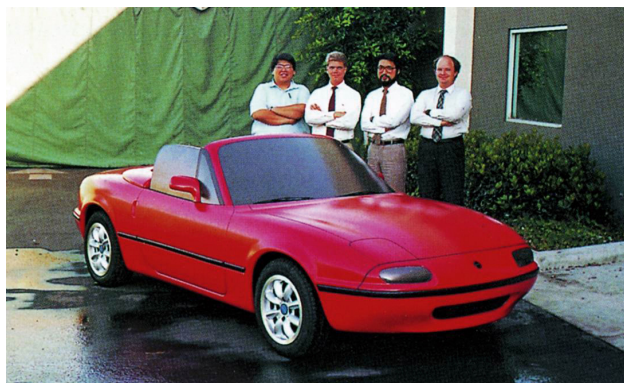
Model NC

Model	MX-5 NC 1,8	MX-5 NC 2,0
Produktionsår	2006-	2006-
Motorstørrelse	1,8 Ltr.	2,0 ltr.
Max effekt KW/Din	93 / 126	118 / 160
Max. moment, Nm	167	188
Tophastighed km/t	194	212
0 – 100 km/t	9,4	7,9
Brændstofforbrug, L/100 km. (Gennemsnitstal)	7,3	7,7
Bilens dimensioner i mm.		
Længde	3.995	Do
Bredde	1.720	Do
Højde	1.245	Do
Egenvægt i kg.	1075	1080

Data er for modelåret 2006

Model NB

Model	MX-5 NB	MX-5 NB	MX-5 NB
Produktionsår	1998 – 2005	1998 – 2000	2001 – 2005
Motorstørrelse	1,6 ltr.	1,84 ltr.	1,84 ltr
Max effekt KW/Din	81 / 110	103 /140	107 / 146
Max. moment, Nm	134	162	168
Tophastighed km/t	191	205	208
0 – 100 km/t	9,7	8,5	8,0
Brændstofforbrug, L/100 km.			
By	10,2	11,2	11,4
Ved 90 km/t	6,4	7,0	7,1
Ved 120 km / t	7,8	8,5	8,7
Bilens dimensioner i mm.			
Længde	3.975	Do	Do
Bredde	1.680	Do	Do
Højde	1.225	Do	Do
Sporvidde for	1.405	Do	Do
Sporvidde bag	1.430	Do	Do
Egenvægt i kg.	1.025	1.065	1.100
Note :			
Data er for 5 gears versionen			



*Prototypen som vore biler bygger på, det er fra venstre
Wu Huan Chin, Norman Garret, Koichi Hayashi og Bob Hall*

© John Bording Laursen / Mazda MX5 / 1992

MX-5 Club.DK / teknikgruppen

Udarbejdet til Dansk Veteranbilkлубs medlemsblad

VeteranTidende, publiceret Januar 2014