

Presseinformation

Mazda Fahrwerkstests auf dem Eifel-Kurs

Meister des Nürburgrings

- Neuer MX-5 umrundet die berühmte Nordschleife 15 Sekunden schneller als sein Vorgänger
- Einmaliges Streckenprofil macht die „Grüne Hölle“ zum idealen Prüflabor
- Feinabstimmung von Bremsen, Reifen- und Feder/Dämpfer-Kombinationen

Leverkusen, 21. Oktober 2005: Mazda hat auf der legendären Nürburgring-Nordschleife das Fahrwerk des neuen Mazda MX-5 feingetunt und dort zugleich Komponenten wie Bremsen, Reifen und Dämpfer auf Herz und Nieren geprüft. Die 21 Kilometer lange „Grüne Hölle“ mit ihren 73 Kurven belastet Fahrwerk und Chassis eines Autos wie kaum eine andere Strecke auf dieser Welt. Es gilt ein so genannter Raffungsfaktor von 20, das heißt: 10.000 Kilometer hier entsprechen 200.000 Kilometer im normalen Straßenverkehr - und damit einem durchschnittlichen Autoleben. Die Härtetests auf der schönsten und gefährlichsten Rennstrecke der Welt zahlten sich aus: Am Ende fuhr die dritte Generation des Mazda MX-5 bis zu 15 Sekunden schneller um die Eifel-Achterbahn als ihr Vorgänger. Stärkere Motoren, größere Bremsen und Reifen, ein steiferes Chassis sowie ein besonders harmonisch ausbalanciertes Fahrwerk bei nur geringer Gewichtszunahme machten den Zeitsprung möglich.

Seit zwei Jahren gehört Mazda nach längerer Abstinenz wieder zu den Stammgästen am Nürburgring - der neue Mazda MX-5 profitierte als erstes neues Modell vom Comeback. „Die Nordschleife ähnelt mehr einer normalen Straße als einer modernen

Rennstrecke, das macht sie so attraktiv für uns“, betont Yasuyoshi Mushitani, verantwortlicher Fahrwerksingenieur für die Europa-Tests. „Die Strecke ändert sich ständig, teils wegen des launischen Wetters, teil wegen des ständig wechselnden Belags. Jede Kurve hat ein anderes Grip-Niveau und eine andere Neigung, viele fallen zum Beispiel nach außen ab. Auch die Radien variieren, doch am heikelsten sind jene Kurven, in denen Fahrzeug und Insassen regelrecht zusammengestaucht werden. Kommt dann während des Einlenkens noch eine Bodenwelle dazu, wird das Fahrwerk vor extreme Belastungen gestellt.“

Obwohl Mazda das Gros der Fahrwerks- und Ausdauer-Tests zuvor auf dem heimischen Testgelände in Miyoshi (Japan) absolvierte, galt der bis 1976 für Formel-1-Rennen genutzte „alte“ Nürburgring als unverzichtbares Testareal für den Feinschliff des Mazda MX-5-Fahrwerks. „Wir fahren eine definierte Anzahl von Runden und beobachten, wie sich zum Beispiel die Temperaturen in einem Stoßdämpfer verhalten“, erklärt der Ingenieur Alexander Fritsche. „Bei den Bremsen prüfen wir neben den Temperaturen das Pedalgefühl und die Standfestigkeit der Anlage.“ Auch während der Reifentests sammelte Mazda wertvolle Erkenntnisse: „Spezielle Reifentypen konnten erst durch die Nürburgring-Tests ausgeschlossen werden, betont Fritsche: „Ein Pneu, der auf normaler Straße nicht aufgefallen war, löste sich hier nach wenigen Runden auf.“

Auch die Umgebung des Nürburgrings dient als Paradies für Autotester

Mazda ergänzte die im Mai 2004 aufgenommenen Tests auf der Rennstrecke mit Fahrten auf den umliegenden Landstraßen sowie den Autobahnen. Auch hier bietet die Eifel Vorteile: Die Autobahnen sind vergleichsweise leer und ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen zu befahren, die Landstraßen noch nicht glatt gebügelt und abwechslungsreich im Profil. „Für uns war wichtig, dass der neue Mazda MX-5 neben seiner sportlichen Grundauslegung auch im Alltagsbetrieb und bei allen Witterungsbedingungen ein zuverlässiger und einfach zu kontrollierender Partner ist“, betont Fritsche. „Das Schlagwort ‚Linearität‘ stand hier im Fokus der Abstimmungen.“

Auf der Autobahn testete Mazda die Stabilität des Mazda MX-5 bei Höchstgeschwindigkeit, speziell bei schnellen Spurwechseln. Auf den Bundes- und Kreisstraßen standen Kriterien wie Bremsgefühl, Lenkungs- und Gaspedalreaktionen, Langsamfahrkomfort sowie die Getriebe- und Achsgetriebeabstufung auf der Agenda.

Weitere Tests im klassischen Roadster-Land Großbritannien

Das Erprobungsprogramm führte den neuen Mazda MX-5 auch in die west-englische Grafschaft Essex. Im klassischen Roadster-Land Großbritannien warteten extrem enge, kurvenreiche und mitunter schlecht einsehbare Sträßchen auf den Zweisitzer, garniert mit einem sehr rauhen und porösen Belag. Ähnliche Bedingungen traf die Tester-Crew auch rund um Glen Eagles in Schottland an.

Symbiose zwischen Reiter und Pferd als Ideal der Fahrwerksentwickler

Die Fahrwerks-Philosophie basiert auf dem japanischen Ritual des „Jinba Ittai“ - auf der Symbiose zwischen Reiter und Pferd. Dieses Verschmelzen diente den Ingenieuren als Vorbild für das Fahrverhalten des MX-5. Doch statt auf reine Schnelligkeit zu zielen, entwarfen sie das Ideal der harmonischen Fahrmaschine, die dem kundigen Fahrer auch ohne hubraumstarken Motor ein Höchstmaß an Fahrvergnügen bereitet.

Am Ende trugen alle Einzelmaßnahmen zur neuen Nürburgring-Bestzeit bei - ein Abschluss-Attest, mit dem jeder Entwicklungs-Chef mehr als zufrieden sein kann.

Auskunft erteilt:
Eva Glagau
Redakteurin Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Tel.: 0 21 73/9 43-3 03
E-mail: eglagau@mazda.de