

10.09.2015 Neuer Mazda MX5: Eine Watsch 'n für BMW!

Wieso Watsch 'n? Weil BMW eine bayerische Firma ist, und in Bayern heißt es nun einmal Watsch 'n und nicht Ohrfeige. Denn um eine solche handelt es sich, und zwar eine schallende, und das gleich in mehrfacher Hinsicht.

Wir schreiben das Jahr 1989. Mazda bringt einen puristischen Roadster auf den Markt. Zwei Sitze, Vierzylinder-Front-Mittelmotor, Heckantrieb.



Mazda MX5 1. Generation

Im selben Jahr bringt BMW ebenfalls einen Roadster auf den Markt, den legendären Z1. Wie es sich für BMW gehört mit einem Reihensechszylinder. Ansonsten ähneln sich die Konzepte der beiden Fahrzeuge, nur dass BMW nach 8.000 Exemplare die Produktion einstellte, während Mazda munter weiter produzierte. Die Produktion des Z1 war zu kostspielig.



BMW Z1

BMW schielte neidisch auf den Erfolg des MX5, und mit dem eigenen Erfolg des Z1 im Hintergrund begann BMW einen Großserien-Roadster zu entwickeln, den Z3. Er kam 1995 auf den Markt, und wurde von 1995 bis 2002 gebaut, mit beachtlichem Erfolg.



BMW Z3

Dann wurden die Manager bei BMW übermütig. Ein Mazda-Konkurrent war doch deutlich unter ihrem Premium-Niveau. Der Nachfolger hieß Z4, und war darauf angesetzt, die Konkurrenten Audi TT, Mercedes SLK und Porsche Boxster zu überflügeln. Mit Vierzylindermotoren hatten die Premium-Macher nichts am Hut. Für sie kam nur der Sechszylinder in Frage.

Der Designer des Fahrzeugs hieß Chris Bangle, eine ob seiner stilistischen Extravaganzen in BMW-Kreisen stark umstrittene Personalie. Auch dem Z4 drückte er seine Handschrift auf, was in einem völlig missglückten Design endete. Zu allem Überfluss bekam der Kofferraum auch noch einen hässlichen Buckel, vermutlich aus aerodynamischen Gründen.



BMW Z4 1. Generation

So kam es, wie es kommen musste. Der Z4 konnte den Erfolg des Z3 nicht annähernd wiederholen. In der Verzweiflung trat BMW die Flucht nach vorne an und entwickelte als Nachfolgemodell ein Klappdachcabrio. Leider war zum Zeitpunkt des Serienanlaufs (2009) das Klappdach bereits aus der Mode gekommen. (Stichwort: weder Fisch noch Fleisch.) Also erneut ein Fehlschlag. Da half auch die Wiedereinführung von Vierzylindermotoren nichts mehr.



BMW Z4 2. Generation

In Vergleichstests muss sich der Z4 regelmäßig der Konkurrenz geschlagen geben. Nach den Gründen muss man nicht lange suchen. Der Z4 ist schlicht zu schwer. Das leichteste Modell, der Z4 sDrive 18i wiegt knapp 1,5 Tonnen. Hauptverantwortlich für das Schwermetall ist das Baukastenprinzip. Es bewirkt, dass die leistungsschwächeren Modelle die Last der Topmotorisierung mit sich herumschleppen müssen. Außerdem treibt das schwere Klappdach den Schwerpunkt nach oben - Gift für ein Sportgerät.

Der Baukasten verdirbt auch die Proportionen. Aufgeladene Sechszylindermotoren machen die Schnauze unverhältnismäßig lang. Der Fahrer sieht vor sich eine endlos hoch gewölbte Motorhaube, die ihm die Sicht auf die Straße versperrt. Ein schlimmes Vergehen gegen den goldenen Schnitt, das einem guten Designer nicht passieren darf. Aber Chris Bangle ist Amerikaner, das erklärt einiges.

Schließlich noch die Kosten. Auch da ist BMW nicht zimperlich. 34.250 Euro verlangt BMW als Basispreis für den "billigsten" Z4, den sDrive 18i.

Ein Ziel allerdings erreichte BMW mit dieser Strategie. "Lieschen Müller" gehört nicht mehr zum Kundenkreis. Der beim Z3 verhältnismäßig hohe Frauenanteil ging auf Null zurück. Und auch bei Paaren lautet bekanntlich die Regel: Männer kaufen das Auto, aber die Damen bestimmen welches. Aus einem beliebten Fahrzeug für beide Geschlechter wurde eines für alleinstehende Männer.

Mazda bewies ein glücklicheres Händchen. All die Jahre widerstanden sie der Versuchung, das puristische Grundkonzept des MX5 zu ändern. Modifikationen beschränkten sich auf die Anpassung an den Stand der Technik bzgl. Motor und Fahrwerk. Auch das Aussehen wurde nur marginal verändert. Deshalb kann man sich mit einem MX5 älteren Datums immer noch sehen lassen. Gutes, nicht machohaftes Aussehen mit hohem Wiedererkennungswert ist (nicht nur) für Damen ein wichtiges Entscheidungskriterium.



Mazda MX5 4. Generation

Mazda versagte sich auch einen Baukasten. Angetrieben wird der MX5 immer noch von einem Vierzylinder **OHNE** Turbolader. Mit Hilfe der sog. Skyactiv-Technik optimiert Mazda den Saugmotor. 131 PS, guter Durchzug, niedriger Verbrauch, spontanes Ansprechen: Was will man mehr?

Vielleicht ein niedriges Fahrzeuggewicht? Auch da waren die Mazda-Leute erfolgreich, ganz nach der Devise: Lieber das Gewicht nach unten, als die Motorleistung nach oben. Also der konträre Ansatz zu BMW. 1005 Kilogramm wiegt das leere Fahrzeug, ganz ohne Carbon. Im Carbon-Zeitalter unerhört.

Modell		Mazda MX5	BMW Z4 sDrive 18i	BMW Z4 sDrive 35iS
Länge	mm	3.915	4.240	4.240
Leistung	PS	131	156	340
Leergewicht	kg	1.005	1.470	1.600
Basispreis	Euro	22.990	34.250	57.900

Man kann Mazda zu diesen Alleingängen gegen den Mainstream nur beglückwünschen. Davon profitieren das Aussehen, das Gewicht und die Kosten. Beeindruckt schreibt ams auf der Titelseite:

"Super Fahrspaß schon ab 22.990 Euro."

Diese Begeisterung zieht sich durch den ganzen Artikel.

Um auf BMW zurückzukommen. So puristisch wie der Mazda könnte ein heutiger Z3 aussehen, hätte sich BMW nicht in die Premium-Regionen verabschiedet (verirrt?). Wahren BMW-Fans kommen die Tränen, wenn sie an all die vergebenen Chancen denken. Statt puristischer, schnörkelloser Technik bekommen sie Frontantrieb, Dreizylindermotoren, unbezahlbare Sechszylindermotoren, VANs, Elektrofahrzeuge mit Carbon-Karosserie, Allradantrieb allenthalben, ausufernde GT-Modelle in allen Größen, usw. Ein ordentliches, bezahlbares Sportfahrzeug (der i8 ist keines!) bringen sie seit Jahrzehnten nicht auf die Straße. BMW kann anscheinend nur noch teuer und schwer, overengineered eben.

Man darf gespannt sein, wie lange der BMW-Nimbus das noch aushält.

Jacob Jacobson