



## Roadster z Guinnessovy knihy rekordů **Mazda MX-5**

Automobilů zapsaných v Guinnessově knize rekordů je poskrovnu. V jubilejním vydání knihy z roku 2005 najdeme první skutečný automobil (parní Cugnot), první vozidlo s motorem s vnitřním spalováním (Benz), dále nejrychlejší, nejcennější či nejdéle vyráběný automobil a také Mazdu MX-5 (Miata – toto označení je zavedeno v Japonsku a v Americe). Ta se stala nejrozšířenějším roadsterem světa, když počet vyrobených vozů přesáhnul 677 tisíc. Její produkce běží od roku 1989 a rekordní je počtem prodaných kusů mezi všemi dvousedadlovými otevřenými automobily. Nejstarší exempláře se tak již stávají předmětem zájmu sběratelů a to pro nejmladší a populární kategorii historických vozidel Youngtimer či Neoclassics. (Podle definice je za starožitnost považován předmět starší dvacet let – u automobilů je tato věková hranice dosud 25 let, ale je připravováno navýšení na 30 let). Však také dvě desetiletí existence fenoménu MX-5 byly připomenuty jak na nedávném jubilejním osmdesátém autosalonu v Ženevě, tak i o týden později na Retro Classics ve Stuttgartu.



Čelní pohled na uhlazené tvary vozů, které již od doby Lotusu Elan téměř půl století fascinují řady příznivců sportovních automobilů. Díky této Mazdě MX-5 si mohl již téměř milion řidičů (i řidiček) svůj sen splnit.

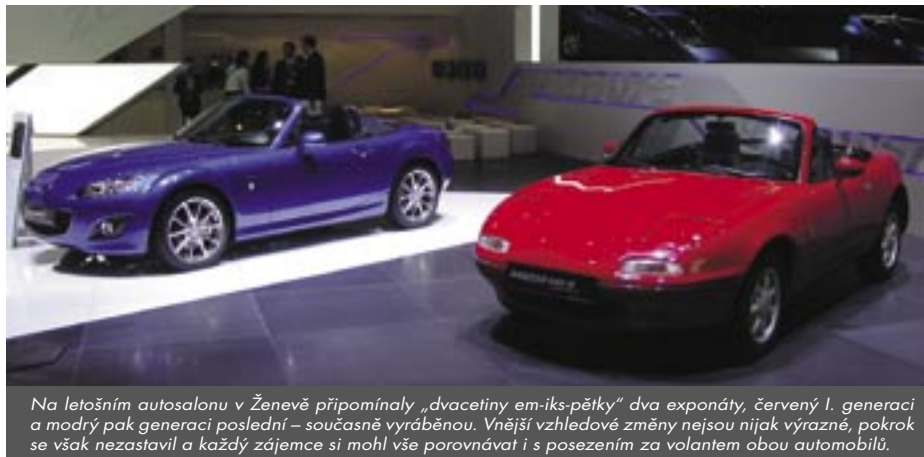
**N**a relativně vysoké oblíbenosti Mazdy MX-5 mají podíl především ladné, proporčně vyvážené tvary karosérie a zvláště dobré jízdní vlastnosti, které tyto vozy řadí mezi „nejzábnější“ automobily světa. Vzhled i koncepce nejenže odpovídá, ale přímo vychází ze slavného Lotusu Elan (vyrobena cca 12 tisíc), který se spolu s dalšími britskými a italskými

roadstery šedesátých let také stal při konstrukci MX-5-ky koncepčním i vzhledovým vzorem. Výsledek pečlivých studií a zkoušek, na kterých se podílelo několik mezinárodních týmů specialistů, zákonitě překonává všechny podobné automobily v daném cenovém rozmezí.

Vývoj MX-5 (M jako Mazda, eXperiment, 5 návaznost na starší vývojové studie)

je úzce spjat s americkou filiálkou MANA (Mazda North America) a na studio I.A.D.(International Automotive Design) v jižní Anglii. Výsledné návrhy tvarově sice velice podobné, ale konstrukčně odlišné (britský návrh vycházel důsledně z Lotusu včetně páteřového rámu a karosérie z plastických hmot - ten byl málo vhodný pro hromadnou výrobu) pak byly předány do výrobního závodu v Hirošimě. Výsledný projekt se stal určitou syntézou, když idea páteřového rámu posloužila jako součást zvyšující tuhost karosérie i poháněcího ústrojí. Tento rám PPF (Power Plant Frame), který má každá MX-5 pod vysokým středovým tunelem, je v podstatě hliníkový příhradový nosník dolů otevřeného tvaru písmene U, a který je vpředu přišroubovaný k zadnímu čelu převodovky a vzadu ke skříni rozvodovky.

O jízdní dynamiku, ta je vždy předpokladem sportovního vozu, se stará zážehový čtyřválec o objemu 1,6 litru převzatý



Na letošním autosalonu v Ženevě připomínaly „dvacetiny em-iks-pětky“ dva exponáty, červený I. generaci a modrý pak generaci poslední – současně vyráběnou. Vnější vzhledové změny nejsou nijak výrazné, pokrok se však nezastavil a každý zájemce si mohl vše porovnávat i s posezením za volantem obou automobilů.



Účelný interiér (na snímku s pravostranným řízením pro země s levostranným provozem) nevyčníká nadbytečným prostorem, ale spíše útulností a pět přístrojů včetně tlakoměru oleje (uprostřed) panelu poskytují dostatečné informace během jízdy.



Mazda MX-5 při jízdě s vyklopenými světlomety, které pak částečně narušují uhlazené linie karoserie. Vyklopění i sklopení je prováděno elektromagneticky.



Motor v částečném řezu – v přední části dobře viditelný pohon obou vačkových hřídelí ozubeným řemenem. Pozoruhodné jsou i rozměry převodovky (vzhledem k velikosti motoru), která má svůj původ v typu RX-7 (s Wankelovým motorem) a u typu MX-5 do určité míry přebírá i nosnou funkci částí podvozku.

z běžného typu 323 (BG). Byl však náležitě upraven, dostal zcela novou hlavu válců se dvěma vačkovými hřídeli, čtyřventilovou mechaniku a také hydraulické vymezovače ventilové vůle (ty kladou zvýšené nároky na kvalitu oleje a pravidelnost jeho výměny). Přípravu směsi obstarává vícebodové vstřikování Nippon, v principu Bosch Ljetronic. Je pozoruhodné, jak zdánlivě málo se odlišuje svými tvary Mazda MX-5



Tyto sportovní vozy Mazdu MX-5 a Lotuse Elan (ve verzi s pevnou střechou) od sebe v konstrukčním vývoji odděluje nejméně 30 roků. Z hlediska vnějšího vzhledu lze tuto věkovou diferenci jen těžko posuzovat.

nejstaršího provedení (první generace) od současně vyráběného. Výraznějším rozdílem jsou především výklopné světlomety (mezi zasvěcenými nazývané buď „spící“ nebo „mrkačky“), ty byly v modifikované formě převzaty od vzorového Lotusu, ale už u druhé generace (zavedena od roku 1998) jsou nahrazeny světlomety pevnými. Co jediné nelze přehlédnout jsou kola, pokud se jedná o původní provedení. Jejich vnější průměr (přesněji – dynamický poloměr) se výrazně neliší, odlišují se pouze průměrem ráfku – disku a to s ohledem na používání nízkoprofilových pneumatik. Pokud jde o karosérii, i ta prošla výrazným zdokonalením, z vnějšku se to však projevuje při zachování stejně oblých tvarů jen zvýrazněním lemů u vykrojení pro kola. Zvýšena je přirozeně její pevnost i torzní tuhost, bezpečnost, bohatost výbavy a další parametry.

Tento úspěšný (zvláště obchodně) sportovní automobil koncipovaný v decentním

retrostylu může přiměřeně „suplovat“ i nejednoho ryzího a výkonného „veterána“, pokud se týká potěšení při jízdě a při sklopené střechě „soft top“, když se chcete projet i jen tak pro radost.

### Základní technické údaje roadsteru Mazda MX-5 r. v. 1980:

**Motor** – řadový kapalinou chlazený čtyřválec, rozvod DOHC se čtyřmi ventily v každém válci, elektronické vstřikování paliva, bezdotykové zapalování. Zdvihový objem 1598 ccm (vrtání 78,0 mm x zdvih 83,6 mm) výkon 115 k (85 kW) při 6500 ot/min.

**Převodové ústrojí** – jednotkoučová spojka, pětirychlostní plně synchronizovaná převodovka. Stálý převod rozvodovky 4,30.

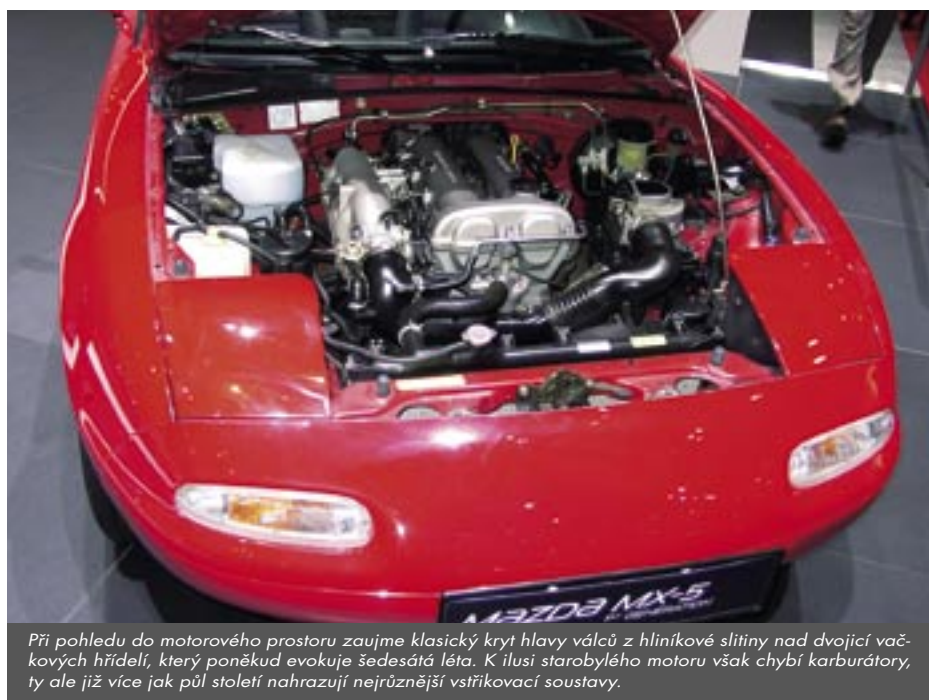
**Podvozek** – všechna kola nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách s trojúhelníkovými rameny odpruženými vinutými pružinami s uvnitř uloženými teleskopickými tlumiči a příčnými zkrutnými stabilizátory. Převodka řízení hřebenová. Dvouokruhové kotoučové brzdy s posilovačem. Kola s ráfky rozměru 5,5 J x 14“, pneumatiky 185/60 HR 14.

**Karosérie** – dvousedadlová, samonosná celocelová, otevřená s lehkou skládací střechou.

**Rozměry a hmotnosti** – rozvor 2265 mm, rozchod vpředu 1410 mm, vzadu 1430 mm, celková délka 3950 mm, šířka 1675 mm, výška 1230 mm. Pohotovostní hmotnost 955 kg.

**Provozní vlastnosti** – největší rychlost 195 km/h, zrychlení 0 na 100 km/h za 8,7 s. Udávaná spotřeba paliva dle EHK 6,1/7,8/ 9,6 l/100 km.

Cena - od 740 000 Kč v červenci 1993.



Při pohledu do motorového prostoru zaujme klasický kryt hlavy válců z hliníkové slitiny nad dvojicí vačkových hřídelí, který poněkud evokuje šedesátá léta. K iluzi starobylého motoru však chybí karburátory, ty ale již více jak půl století nahrazují nejrůznější vstřikovací soustavy.