

Mazda MX-5 Roadster-Coupe 2.0 Expression

Zweitzüriger Roadster der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,6

Mazda bietet seinen bekannten und beliebten Roadster MX-5 auch mit einem Klappdach statt der Stoffmütze an. Das klassische Roadster-Feeling mit moderner Technik bleibt erhalten. Der raue, aber drehfreudige 2,0 I-Motor sorgt für gute Fahrleistungen, schluckt aber kräftig teures Super-Benzin. Der enorme Lärmpegel im Innenraum stresst auf längeren Strecken die Insassen sehr, ob geschlossen oder offen, den Unterschied macht nur der Luftzug, weniger die Dezibel. Auch mit Klappdach ein Auto für Puristen und für all jene, die unter Autofahren mehr als nur die reine Fortbewegung sehen - und ihr Hardtop immer dabei haben möchten. **Karosserievarianten:** Mazda MX-5 mit Stoffdach. **Konkurrenten:** Mercedes SLK.

- + praktisches und kompaktes Klappdach
- + gute Fahrleistungen
- + gute Bremsen
- + knackige Schaltung
- + Roadsterfeeling
- sehr hoher Verbrauch
- tiefes Einsteigen
- unangenehm lautes Innengeräusch
- hohe Betriebs- und Unterhaltskosten
- Fußgängerschutz verbesserungswürdig



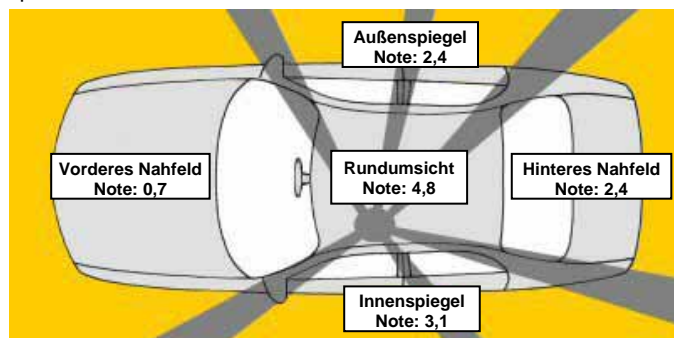
Karosserie/Kofferraum

Note 3,4

Verarbeitung

Note: 2,2

- + Karosserie und Interieur zeigen sich hochwertig und gut verarbeitet. Das Klappdach lässt sich bequem und schnell per Knopfdruck elektrisch öffnen und schließen, nur die Verriegelung des Dachs oberhalb des Innenspiegels funktioniert manuell. Das Heckfenster aus Glas ist beheizbar. Für einen Roadster ist die Verwindungssteifigkeit gut, selbst auf schlechten Straßen ist kaum Schütteln zu spüren.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- Die Karosserieflanken sind fremden Autotüren schutzlos ausgeliefert. Wenig zeitgemäß erscheint die Entriegelung des Tankdeckels via Seilzug, diese Funktion sollte in die Zentralverriegelung integriert sein. Ein Reserverad gibt es nicht, für einen platten Reifen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung.

Sicht

Note: 2,7

- + Bei offenem Dach lässt sich die Karosserie sehr gut überblicken. Auch geschlossen ist die Rundumsicht für ein Cabrio passabel, hier hilft die große Heckscheibe. Xenonscheinwerfer gibt es serienmäßig, ebenso beheizte Außenspiegel.
- Diese sind aber zu weit hinten angebracht, dadurch muss der Fahrer den Kopf sehr weit drehen, um etwas zu sehen. Größere Fahrer haben den Frontscheibenrahmen direkt im Sichtfeld.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,5

- + Mit einer praktischen Fernbedienung kann man die Türen ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die kleinen Tasten zu leicht. Bei offenem Verdeck ist der Zustieg recht bequem, die Frontscheibe steht zwar steil, aber stört nicht.
- Die sehr tief liegende Karosserie erfordert hohe Gelenkigkeit beim Ein- und Aussteigen, wenn das Dach geschlossen ist. Die Türbremsen sind für die langen und schweren Türen zu schwach ausgelegt, sie können diese an Steigungen kaum halten. Bei geschlossenem Verdeck, offenem Fenster und nur halb geöffneter

Türe kommt man dem kleinen spitzen Dreiecksfenster mit dem Kopf gefährlich nahe.

Kofferraum-Volumen* **Note: 4,3**

Mit 150 Litern ist der Kofferraum eher bescheiden ausgefallen. Allerdings wird das Volumen durch das kompakte Klappdach nicht eingeschränkt, dieses verschwindet im eigenen Abteil zwischen Sitzen und Gepäck.

Kofferraum-Zugänglichkeit **Note: 3,8**

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen.
- Es fehlt aber außen ein Griff zum Entriegeln. Der Kofferraum an sich ist zerklüftet, es passt beispielsweise nur eine große Reisetasche hinein, schon bei einer Getränkebox wird es sehr eng. Die Ladekante ist mit fast 82 cm zu hoch, innen muss das Gepäck über die 35 cm hohe Bordwand gewuchtet werden. Die Ladeöffnung fällt recht klein aus.

Kofferraum-Variabilität **Note: 5,0**

- Für kleinere Utensilien gibt es im Gepäckabteil keine Ablagefächer.

Innenraum **Note 3,1**

Bedienung **Note: 2,9**

- + Der MX-5 lässt sich schon nach kurzer Eingewöhnungszeit leicht und intuitiv bedienen, die Schalter der wichtigsten Funktionen befinden sich im Lenkradbereich. Die Lenkradposition ist gut, obwohl das Steuer nur in der Höhe einstellbar ist. Der kleine Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Die großen Instrumente sind gut ablesbar, die nach unten gedrehte Skala aber gewöhnungsbedürftig. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden, auch für die Nebelscheinwerfer - die fürs Abblendlicht fehlt allerdings. Das serienmäßige Audiosystem sorgt für guten Klang im Innenraum. Die Bedienungseinheit der Klimaautomatik sitzt in optimaler Höhe, die Beschriftung ist aber sehr klein geraten.
- Die Schalter für die Fensterheber befinden sich auf dem Mitteltunnel und sind ungünstig erreichbar, weil man nach hinten greifen muss. Das Radio ist angenehm hoch eingebaut, aber kompliziert



Der MX-5 überzeugt durch eine gute Verarbeitungsqualität, die Bedienung ist jedoch nicht durchgängig funktionell.

zu bedienen. In den Türen fehlen Ablagen, kleine Dosenhalter reichen kaum aus; auch im übrigen Innenraum beschränken sich die Ablagemöglichkeiten weitgehend auf die Getränkehalter. Nervig: die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Das eher kleine Handschuhfach muss ohne Beleuchtung auskommen.

Raumangebot * **Note: 3,2**

Bis zu einer Personengröße von ca. 1,85 m lässt sich der Fahrersitz zurückschieben.

- Die "Sitzschächte" sind schmal geschnitten. Gewöhnungsbedürftig: durch die hoch bauenden Sitze klebt man mit dem Kopf förmlich unter dem Dach, eine Höheneinstellung für die Sitze fehlt.

Komfort **Note 2,6**

Federung **Note: 2,1**

- + Passend zum sportlichen Charakter des MX-5 ist das Fahrwerk straff abgestimmt. Dadurch fällt auch in sehr schnell durchfahrenen Kurven die Seitenneigung gering aus, der Roadster klebt förmlich auf der Straße. Dennoch schluckt die Federung kleinere Unebenheiten gut, die Insassen bleiben von harten Schlägen verschont.

Sitze **Note: 3,3**

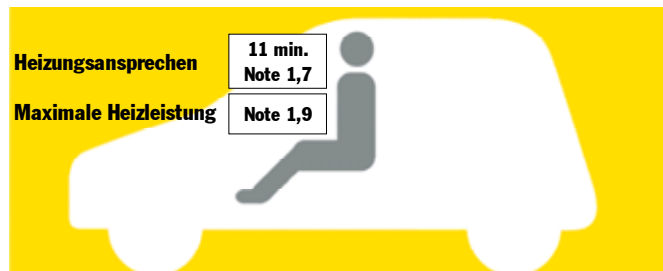
- + Gut gefedert (eher weich) bieten die beiden Sitze ausreichend Körperunterstützung. Die Sitzlehnen sind hoch und bieten befriedigenden Seitenhalt, der Fahrer kann seine Füße fest abstützen.
- Allerdings sind die Lederbezüge im Sommer schweißtreibend. Zudem fehlt an beiden Sitzen eine Höheneinstellung.

Innengeräusch **Note: 5,1**

- Der Motor des MX-5 ist im Innenraum immer präsent, egal ob mit geschlossenem oder offenem Dach. Bei hohen Geschwindigkeiten ist der enorme Lärmpegel kaum auszuhalten - der Roadster ist als Langstreckenauto wenig geeignet.

Heizung, Lüftung **Note: 1,5**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Die leistungsfähige Heizung wärmt den kleinen Innenraum schnell und nachhaltig auf. Die Luftverwirbelungen bei offenem Dach halten sich angenehm in Grenzen - dafür sorgt auch ein kleines Windschott. Bei hohen Außentemperaturen bringt die serienmäßige Klimaautomatik den Innenraum auf angenehme Temperaturen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,9

Fahrleistungen*

Note: 1,4

- + Obwohl auf hohe Drehzahlen ausgelegt, zieht der 2-Liter-Motor auch bei niedriger Drehzahl recht gut durch; so können Überholvorgänge rasch absolviert werden, ebenso ist schaltfaules Fahren gut möglich.
- Beim Anfahren braucht man viel Gefühl an Gas und Kupplung, der Motor lässt sich leicht "abwürgen".

Laufkultur

Note: 3,0

Der Vierzylinder-Benzinmotor zeigt sich praktisch über das gesamte Drehzahlband rau, es dringen stets leichte Vibrationen in den Innenraum.

Schaltung

Note: 1,7

- + Die Sechsgangschaltbox begeistert mit knackig kurzen Schaltwegen und guter Präzision. Aufgrund des sehr kurzen Schalthebels braucht man etwas mehr Kraft beim Gangeinlegen.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Das 6-Gang-Getriebe passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei voller Beschleunigung kann der Motor in jedem neu eingelegten Gang seine Leistungsfähigkeit entfalten, verfügt aber bei hohem Tempo über Drehzahlreserven.

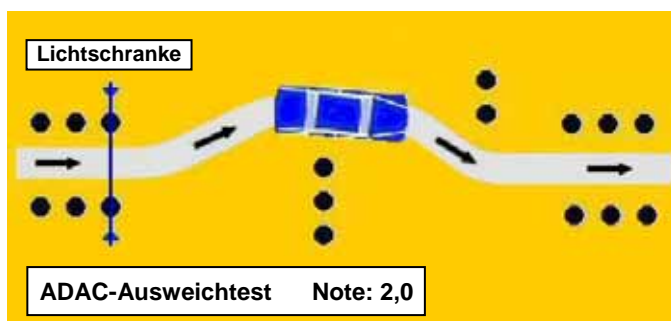
Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,8

- Da die Straßenlage auf möglichst gute Handlichkeit abgestimmt ist, leidet die Richtungsstabilität bei hohem Tempo etwas, sie ist nur durchschnittlich.
- + In kritischen Situationen unterstützt den Fahrer das serienmäßige elektronische Stabilitätsprogramm. Drohen die Hinterräder bei beherztem Beschleunigen durchzudrehen, werden sie von der Traktionskontrolle wirksam abgebremst und somit ein Heckschwenk verhindert. Den ADAC Ausweichtest meistert der MX-5 gut, das ESP arbeitet effizient, das Fahrzeug bleibt beherrschbar.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 2,0

- + Mazda hat den MX-5 weitgehend neutral ausgelegt, mit leichter Untersteuertendenz und hoher Kurvenfreudigkeit. Auch hier kann

ESP in Grenzsituationen hilfreich eingreifen und Unfälle vermeiden. Geht man in schnell durchfahrenen Kurven vom Gas, zeigen sich leichte Lastwechselreaktionen, der Roadster bleibt aber stets gut beherrschbar - diese Eigenschaft trägt auch zum Fahrspaß auf kurvigen Landstraßen bei.

Lenkung*

Note: 1,9

- + Die präzise Lenkung vermittelt einen guten Kontakt zur Straße, sie ist sehr direkt ausgelegt - das macht den kleinen Roadster sehr handlich auf der Landstraße, schnelle Autobahnfahrten sind aber anstrengend, weil jede kleine Lenkradbewegung schon eine deutliche Richtungsänderung mit sich bringt. Der Wendekreis ist mit 10,2 m angenehm klein.

Bremse

Note: 1,3

- + Die Bremswirkung ist sehr gut, bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Wagen nach etwa 36,5 m (Mittel aus 10 Messungen, Serienbereifung). Auch bei hoher Beanspruchung zeigt die Bremsanlage kein Fading. Der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Fahrern die volle Bremsleistung zur Verfügung. Die Bremse spricht schnell und sehr direkt an.

Sicherheit

Note 2,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,8

Der MX-5 ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Damit erfüllt er die Mindestanforderung an eine befriedigende aktive Sicherheit.

- Rückstrahler, die geöffnete Türen bei Dunkelheit kenntlich machen würden, fehlen.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,9

Im Euro-NCAP-Crashtest erreicht der MX-5 vier von fünf möglichen Sternen. Das Fahrzeug besitzt Front- und Seitenairbags, die auch den Brust- und Kopfbereich schützen sollen. Für den Fall eines Überschlags befinden sich hinter den Sitzen stabile Metallbügel. Die festen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,70 m. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit

Note: 2,0

- + Auf dem Beifahrersitz kann ein Kindersitz recht gut befestigt werden, dafür stehen auch Isofix-Halterungen sowie ein Ankerhaken zur Verfügung. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.
- Die Fensterheber im MX-5 arbeiten ohne Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Fußgänger haben bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil sich unter der Motorhaube in geringen Abständen harte Bauteile befinden (u.a. Domstrebe). Beim Fußgängerschutz-Test bekommt der Mazda nur einen von vier Sternen.

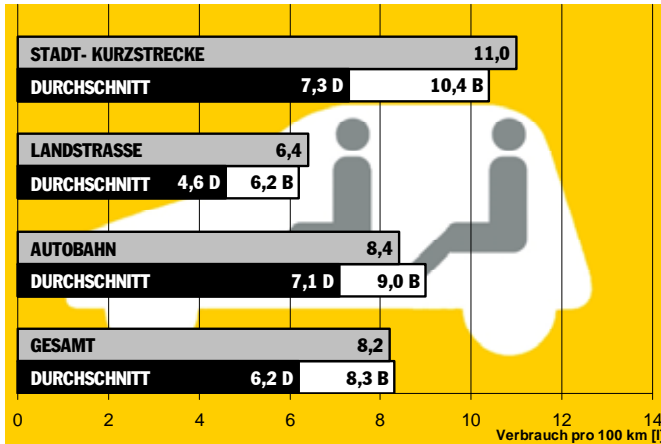
Verbrauch/Umwelt

Note 2,7

Verbrauch*

Note: 4,5

- Der MX-5 ist kein Kostverächter, er verbraucht viel vom teuren Super-Benzin; in der Stadt 11,0 l, auf der Landstraße 6,4 l und auf der Autobahn 8,4 l alle 100 km. Damit ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,2 l Super pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 0,9

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,5

Betriebskosten

Note: 4,8

- Zum nicht gerade günstigen Verbrauch gesellen sich auch noch die höheren Preise für Superkraftstoff, welche die Kosten für den Fahrbetrieb in die Höhe schnellen lassen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,9

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte; langlebige Wartungs-Ersatzteile helfen jedoch, die Kosten hierfür zu senken. Der 2 l Motor besitzt eine

Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.
- Erhöhte Ausgaben für Reifenersatz und Verschleiß-/Standardreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,8

- + Wie schon der Vorgänger zeigt sich der Mazda MX-5 insgesamt recht wertstabil, er hat auf dem Gebrauchtwagenmarkt einen guten Ruf als günstiger und zuverlässiger Roadster.

Kosten für Neuanschaffung

Note: 5,5

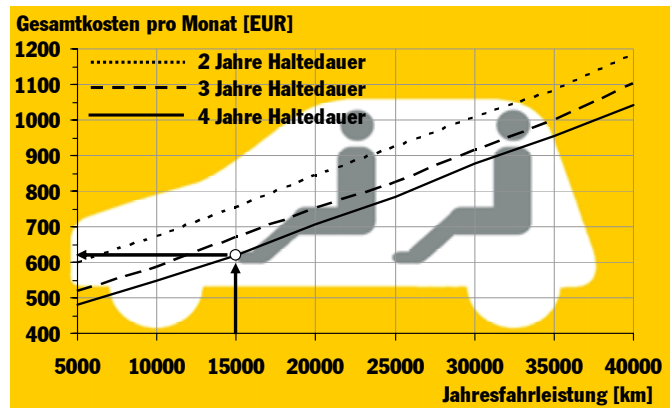
- Die Kosten für eine Neuanschaffung sind dagegen sehr hoch, bei einem Einstandspreis von fast 30.000 Euro für den getesteten 2.0 Expression nicht verwunderlich. Immerhin ist diese Variante aber sehr gut ausgestattet.

Fixkosten

Note: 3,1

Zusammen mit den niedrigeren Steuern für den Benzinmotor ist der Beitrag für die Haftpflichtversicherung günstig.

- In der Voll- und Teilkasko ist der kleine Roadster dagegen relativ hoch eingestuft.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 621 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8	2.0
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1999
Leistung [kW(PS)]	93(126)	118(160)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	167/4500	188/5000
0-100 km/h[s]	9,6	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	215
Verbrauch pro 100 km [l]	8,1S	8,2S
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/18/23	14/20/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	547	594
Grundpreis[Euro]	26.159	28.622

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1999 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	6700 U/min
Maximales Drehmoment	188 Nm
bei	5000 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	9,85 m/10,2 m
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,5 s
Bremsweg aus 100 km/h.....	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	11,0/6,4/8,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	193 g/km/ 190 g/km
Innengeräusch 130 km/h.....	77 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3995 mm/1720 mm/1255 mm
Leergewicht/Zuladung.....	1175 kg/190 kg
Kofferraumvolumen.....	150 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	-
Tankinhalt	50 l
Reichweite	610 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	155 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	319 Euro
Monatliche Gesamtkosten.....	621 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/23
Grundpreis	29.853 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Verdeck, elektrisch.....	Serie
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne (+ Kopf-Schulter)	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch.....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar (nur Höhe).....	Serie
Navigationssystem.....	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar.....	Serie
Lackierung Metallic	503 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,6**

Karosserie/Kofferraum	3,4
Verarbeitung	2,2
Sicht.....	2,7
Ein-/Ausstieg	3,5
Kofferraum-Volumen*	4,3
Kofferraum-Zugänglichkeit.....	3,8
Kofferraum-Variabilität	5,0

Innenraum

3,1	
Bedienung	2,9
Raumangebot vorne*	3,2
Innenraum-Variabilität.....	4,0

Komfort

2,6	
Federung	2,1
Sitze.....	3,3
Innengeräusch	5,1
Heizung, Lüftung	1,5

Motor/Antrieb

1,9	
Fahrleistungen*	1,4
Laufkultur	3,0
Schaltung.....	1,7
Getriebeabstufung	2,0

Fahreigenschaften

1,7	
Fahrstabilität	1,8
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	1,9
Bremse	1,3

Sicherheit.....

2,8	
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ..	2,8
Passive Sicherheit - Insassen.....	2,9
Kindersicherheit.....	2,0
Fußgängerschutz.....	4,0

Umwelt

2,7	
Verbrauch*	4,5
Abgas	0,9

Wirtschaftlichkeit*

5,5	
Betriebskosten*	4,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,9
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	3,1

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend.....	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2007