



## Mazda MX-5 1.8 Center-Line

Zweitüriger Roadster der unteren Mittelklasse (93 kW / 126 PS)

Seit 2006 wird die dritte Generation des erfolgreichen Mazda MX-5 produziert. 2009 hat diese ein Facelift erhalten. Neben optischen Neuerungen wurde auch die Technik überarbeitet. Der Roadster ist mit zwei Benzin-Motorisierungen, dem 1,8 l mit 126 PS und dem 2,0 l mit 160 PS, erhältlich. Während der größere Motor und das zugehörige Sechsganggetriebe grundlegend überarbeitet wurden, sind der kleinere und das damit verbaute Fünfganggetriebe aus dem Vorgänger übernommen. Der getestete 1.8 MZR Center-Line stellt das Basismodell dar. Es gibt auch eine hochwertiger ausgestattete Sports-Line Variante. Der MX-5 ist ein reinrassiges Spaßfahrzeug, mit welchem man bei schönem Wetter Freude an kurvigen Landstraßen haben kann. Dafür ist er kaum alltags- und langstreckentauglich.

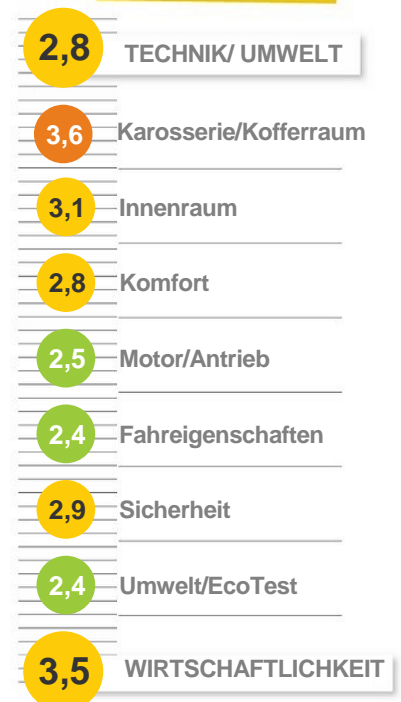
**Karosserievarianten:** MX-5 Roadster-Coupé **Konkurrenten:** u. a. Audi TT, BMW Z4, Mercedes SLK, Lotus Elise

**+** gute Fahrleistungen, neutrales, sicheres Kurvenverhalten, schadstoffarmes Abgas

**-** unangenehm lautes Innengeräusch, kleiner, schlecht nutzbarer Kofferraum



### ADAC-URTEIL



3,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

### Verarbeitung

Der Innenraum ist durchschnittlicher Qualität. Die Kunststoffteile sind oft unsauber geformt und nicht solide befestigt. Es ist viel kratzempfindliches Hartplastik verbaut.

⊕ Die Karosserie zeigt sich gut verarbeitet. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, eine robuste Stoßleiste verhindert das Zerkratzen des Schwellers. Eine mögliche Zuladung von 255 kg ist für einen Zweisitzer absolut ausreichend. Das Heckfenster aus Glas ist beheizbar. Für einen Roadster ist die Verwindungssteifigkeit gut, selbst auf schlechten Straßen ist kaum Schütteln zu spüren. Das Verdeck wird mechanisch bedient, was aber schnell und einfach realisierbar ist.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich vom Innenraum aus geöffnet werden. Den dafür im mittleren Staufach angebrachten Hebel findet man nicht zufällig. Der Tankstutzen ist ungünstig angebracht. Die Gefahr ist groß, dass Kraftstoff über den Lack läuft. Die Karosserieflanken sind fremden Autotüren schutzlos ausgeliefert. Auch in den Stoßfängern sind kaum Kunststoffeinlagen verbaut, welche eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Ein Reserverad gibt es nicht, für einen platten Reifen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung. Um die Scheinwerferlampen zu wechseln, sollte man schon ein ausgeprägtes technisches Verständnis und Geschick haben.

2,7

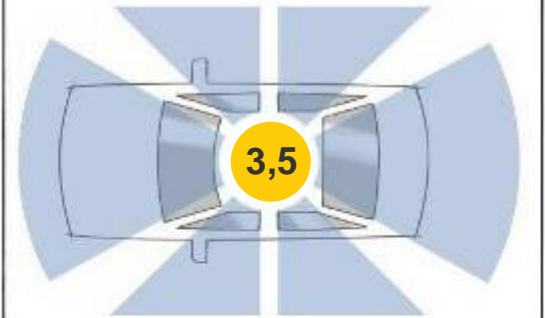
### Sicht

Bei der ADAC-Rundumsicht erreicht der Mazda nur ein durchschnittliches Ergebnis. Vor allem der Schulterblick nach schräg hinten ist durch das Verdeck komplett blockiert. Links und rechts wird die Frontscheibe nur mäßig gewischt. Xenonlicht ist in der Ausstattungsvariante Center-Line nicht erhältlich.

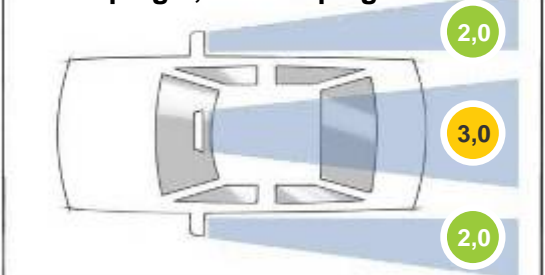
⊕ Die Karosserieenden sind gut abschätzbar. Bei offenem Dach lässt sich die Karosserie sehr gut überblicken, das Dach verschwindet komplett hinter den Vordersitzen. Vor dem Fahrzeug sind Hindernisse aufgrund der flachen, abfallenden Front sehr gut zu erkennen. Auch hinter dem Fahrzeug können sie kaum übersehen werden. Die Sicht in den Außenspiegeln ist gut.

⊖ Die tiefe Sitzposition ist der Übersicht über den Verkehr nicht sonderlich zuträglich. Größere Fahrer haben den Frontscheibenrahmen direkt im Sichtfeld. Im Testwagen war die optionale Einparkhilfe nicht verbaut.

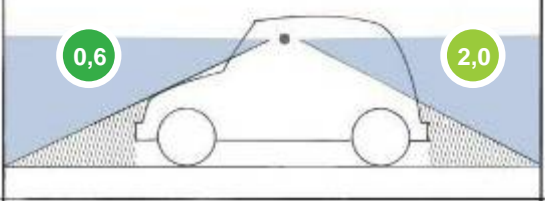
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Nach schräg hinten ist im MX-5 bei geschlossenem Verdeck so gut wie nichts zu sehen.

3,9

## Ein-/Ausstieg

Mit einer praktischen Fernbedienung kann man die Türen ent- und verriegeln, allerdings verwechselt man die kleinen Tasten zu leicht.

- ⊕ Die Schweller sind angenehm tief gebaut, der Sitz weit nach außen gesetzt. So muss das Bein beim Einsteigen weder arg hoch gehoben werden noch muss man mit einem großen Schritt in das Auto steigen.
- ⊖ Die sehr tief liegende Karosserie erfordert hohe Gelenkigkeit beim Ein- und Aussteigen, vor allem wenn das Dach geschlossen ist. Die Dachlinie ist sehr tief gezogen. Haltegriffe, die das Ein- und Aussteigen erleichtern könnten, gibt es nicht. Werden die Türen von außen verriegelt, so können sie auch von innen nicht mehr geöffnet werden. Eingeschlossene Personen können sich allenfalls über das Verdeck befreien. Bleibt der Fahrzeugschlüssel bei verriegelten Türen aus Versehen im Kofferraum liegen, so kann man sich durch Zuschlagen der Heckklappe aussperren.

4,4

## Kofferraum-Volumen\*

- ⊖ Mit 145 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.



**Nur 145 l Volumen bietet der Kofferraum des Mazda.**

3,9

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe wird über einen Taster im Innenraum oder per Schlüssel entriegelt, muss aber noch per Hand angehoben werden. Zum schließen muss die Klappe von außen angefasst werden, man verschmutzt sich leicht die Finger.

- ⊕ Aufgrund der geringen Tiefe kann man alle Gegenstände gut erlangen.
- ⊖ Der Kofferraum ist zerklüftet, es passt beispielsweise nur eine große Reisetasche hinein, schon bei einer Getränkekiste wird es sehr eng. Die Ladekante ist mit 81 cm zu hoch, innen muss das Gepäck über die 35 cm hohe Bordwand gewuchtet werden. Die Ladeöffnung fällt recht klein aus.

5,0

## Kofferraum-Variabilität

- ⊖ Für kleinere Utensilien gibt es im Gepäckabteil keine Ablagefächer.

---

## 3,1 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Das Lenkrad ist höhenverstellbar, in der Tiefe kann es aber nicht justiert werden. Außenbeleuchtung und Nebellampen werden durch Drehschalter am Blinkerhebel bedient. Die Bedienelemente der Klimaautomatik sind weit unten eingebaut, die Symbole darauf sind winzig. Die Taste für die Heckscheibenheizung ist zwischen den Klimareglern versteckt. Eine automatische Abschaltung, welche hilft Energie zu sparen, gibt es nicht. Neben dem Sitz ist der Platz knapp bemessen, man kommt nur schwer an die Bedienelemente der Sitzverstellung, welche auch relativ schwergängig sind.

⊕ Der MX-5 lässt sich schon nach kurzer Eingewöhnungszeit leicht und intuitiv bedienen, die Schalter der wichtigsten Funktionen befinden sich im Lenkradbereich. Der kleine Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Die Pedalerie ist einwandfrei. Die großen Instrumente sind gut ablesbar, die nach unten gedrehte Skala aber gewöhnungsbedürftig. Das Öldruckmanometer müsste nicht mittig eingebaut sein. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden, auch für die Nebelscheinwerfer. Das Radio ist gut positioniert und einfach, auch über Lenkradtasten, zu bedienen. Das serienmäßige Audiosystem sorgt für guten Klang im Innenraum.

⊖ Die Umluftfunktion schaltet nicht selbständig ab, was vorzeitiger Ermüdung und dem Beschlagen der Scheiben entgegenwirken könnte. Einzelne Schalter sind unpraktisch vor dem linken Knie versteckt. Die Bedienelemente der Außenspiegelverstellung und der Innenbeleuchtung sind nicht beleuchtet. Die Schalter für die Fensterheber befinden sich auf dem Mittelunnel und sind ungünstig erreichbar, weil man nach hinten greifen muss. Nervig: die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Eine Durchlaufautomatik gibts nur bei der Abwärtsbewegung. Die einzig brauchbare Ablage ist zwischen den Vordersitzen, welche aber wiederum so voluminös ist, dass sie das Anschnallen erschwert. Der Mangel an Stauraum kann auch durch die vier Cupholder nicht entschuldigt werden. Das eher kleine Handschuhfach muss ohne Beleuchtung auskommen. Leseleuchten gibt es nicht.



**Der MX-5 bietet im Innenraum eine nur durchschnittlich gute Verarbeitungsqualität, die Bedienung ist nicht durchgängig funktionell.**

---

### 3,4 Raumangebot vorne\*

Fahrer bis zu 1,82 m Größe können auf dem Fahrersitz bequem Platz nehmen. Die Beine dürften länger sein, aber die Sitzhöhe lässt zu wünschen über. Der Innenraum ist schmal geschnitten, das subjektive Raumempfinden schon eher beengt.

---

**2,8**

## KOMFORT

---

**2,4**

### Federung

Der Mazda hat trotz seiner sportlichen Auslegung erstaunlich viel Neigung zum Nicken. Er tendiert ebenso zum Stuckern.

⊕ Passend zum sportlichen Charakter des MX-5 ist das Fahrwerk straff gedämpft, wobei sich die Federn etwas weich anfühlen. Insgesamt ist das Fahrwerk ausgewogen und erlaubt trotz sportlichem Charakter ausreichend Restkomfort. Die Seitenneigung der Karosserie ist minimal.

---

**3,0**

### Sitze

Die Sitzfläche des Fahrersitzes ist höhenverstellbar. Die Konturen der Lehnen und Flächen verdienen sich nur eine durchschnittliche Bewertung, die Flächen sind sehr kurz gehalten. Auch der Seitenhalt ist Mittelmaß. Die Höhe der Lehnen wäre eigentlich gut, sie werden aber nach oben sehr schmal und unterstützen den Rücken nur mäßig. Die Sitzposition ist für ein sportliches Auto noch erträglich, die Beinunterstützung aber etwas mager.

⊕ Die weiche Polsterung ist bequem, die Atmungsaktivität gut.

⊖ Der Beifahrersitz kann nur längs und in der Lehnenneigung verstellt werden.

---

**4,7**

### Innengeräusch

⊖ Der Motor des MX-5 ist im Innenraum immer präsent, egal ob mit geschlossenem oder offenem Dach. Auch Getriebe- und Reifengeräusche sind deutlich wahrnehmbar. Aber 100 km/h mischen sich übermäßig starke Windgeräusche dazu. Bei hohen Geschwindigkeiten ist der enorme Lärmpegel (76 dB (A) bei 130 km/h) kaum auszuhalten - der Roadster ist als Langstreckenauto wenig geeignet.

---

**2,6**

### Klimatisierung

(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 optionale Klimaautomatik den Innenraum auf angenehme Temperaturen.

⊖ Temperatur und Luftverteilung kann nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt werden. Für die Luftverteilung sind feste Stufen vorgegeben.



---

**2,5**

## MOTOR/ANTRIEB

---

**1,8**

### Fahrleistungen\*

⊕ Auch mit der Basismotorisierung, dem 1,8 Liter Benziner mit 126 PS werden gute Fahrleistungen erzielt. Sowohl beim simulierten Überholvorgang mit voller Beschleunigung als auch bei der Elastizitätsmessung im vierten Gang liefert er einwandfreie Beschleunigungswerte ab. Bei der Elastizität im fünften Gang ist er etwas träger.

**3,2**

### Laufkultur

Der Vierzylinder-Benzinmotor zeigt sich praktisch über das gesamte Drehzahlband rau, es dringen stets leichte Vibrationen in den Innenraum. Er neigt stark zum Dröhnen und Brummen.

**2,4**

### Schaltung

⊕ Die Fünfgangschaltbox begeistert mit knackig kurzen Schaltwegen. Aufgrund des sehr kurzen Schalthebels braucht man etwas mehr Kraft beim Gangeinlegen, was auch die mögliche Schaltgeschwindigkeit begrenzt. Der Rückwärtsgang ist nicht gesperrt, lässt sich aber auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Gassenführung könnte etwas präziser sein.

**3,3**

### Getriebeabstufung

Die Abstufung des Getriebes ist zufriedenstellend, die Drehzahlsprünge nicht allzu groß. Fünf Gänge sind aber etwas wenig. Ein Sechster könnte die Sprünge weiter reduzieren und vor allem im Höchsten Gang die Drehzahl reduzieren. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit 3500 Umdrehungen pro Minute. Hier wird bei zügiger Fahrweise sinnlos Kraftstoff verschwendet.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

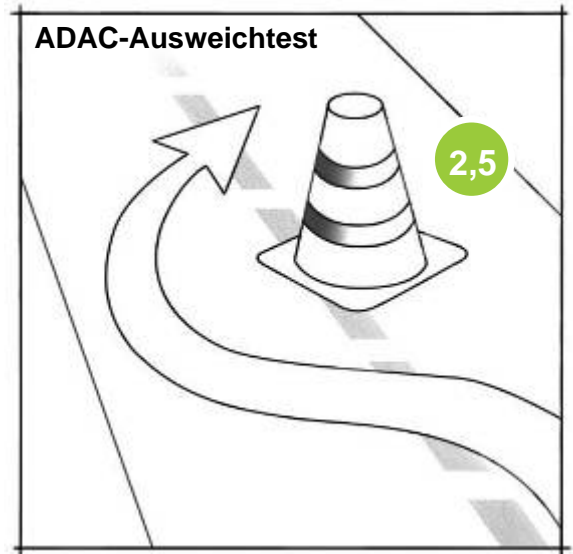
Der MX 5 ist sehr agil. Bis zu einem gewissen Grad ist diese Agilität auch mit gutmütigen Reaktionen verbunden. Überschreitet man diese Gutmütigkeit, so darf man froh sein, dass ESP serienmäßig an Bord ist, dann muss der Roadster gezügelt werden. Auch beim ADAC-Ausweichtest schlägt agiles Mitlenken der Hinterachse bei höherer Geschwindigkeit schlagartig in starke Schleuderneigung um. Hier muss der Fahrer aber das ESP unterstützen. Die Elektronik alleine würde einen Dreher nicht verhindern. Die serienmäßige Traktionskontrolle zügelt durchdrehende Räder.

– Der Geradeauslauf ist verbesserungswürdig.

### 1,9 Kurvenverhalten

+ Mazda hat den MX-5 weitgehend neutral ausgelegt, mit leichter Untersteuertendenz und hoher Kurvenfreudigkeit. Auch hier kann ESP in Grenzsituationen hilfreich eingreifen und das Fahrzeug stabilisieren. Geht man in schnell durchfahrenen Kurven vom Gas, zeigen sich deutliche Lastwechselreaktionen, der Roadster bleibt aber stets gut beherrschbar.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

### 2,7 Lenkung\*

+ Die Lenkung vermittelt einen guten Kontakt zur Straße, sie ist direkt ausgelegt. Das Ansprechen ist gut, die Hinterachse baut sehr schnell Seitenführung auf. Beim Rangieren ist sie leichtgängig.

– Die Zielgenauigkeit hat Verbesserungspotential. Bei forscher Fahrweise auf kurviger Strecke muss viel korrigiert werden. Der Wendekreis dürfte mit 11,1 m etwas kleiner sein.

### 2,4 Bremse

+ Die Bremswirkung ist sehr gut, bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Wagen nach etwa 38 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.

---

**2,9**

## SICHERHEIT

---

**2,8**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der verkehrszugewandten linken Fahrzeugseite.

**3,0**

### Passive Sicherheit - Insassen

Ein aktueller NCAP-Crashtest lag bei Testveröffentlichung für das Fahrzeug nicht vor. Das Fahrzeug besitzt Front- und Seitenairbags, die auch den Brust- und Kopfbereich schützen sollen. Für den Fall eines Überschlages befinden sich hinter den Sitzen stabile Metallbügel.

- + An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Auf beiden Sitzplätzen sind Gurtwarner vorhanden.
- Die festen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von nur 1,70 m, der Horizontalabstand zum Kopf ist groß. Im Kofferraum gibt es weder Zurrösen noch Halterungen für Verbandskasten und Warndreieck.

**2,3**

### Kindersicherheit

- + Auf dem Beifahrersitz kann ein Kindersitz recht gut befestigt werden, dafür stehen auch Isofix-Halterungen sowie ein Ankerhaken zur Verfügung. Auch ohne Isofix können alle gängigen Rückhaltesysteme sicher befestigt werden. 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.

**4,0**

### Fußgängerschutz

- Der MX-5 birgt vermutlich ein erhebliches Verletzungsrisiko für Fußgänger. Sowohl die flache Front als auch die knapp unter der Motorhaube angebrachten Motorenbauteile können für schwere Verletzungen sorgen.



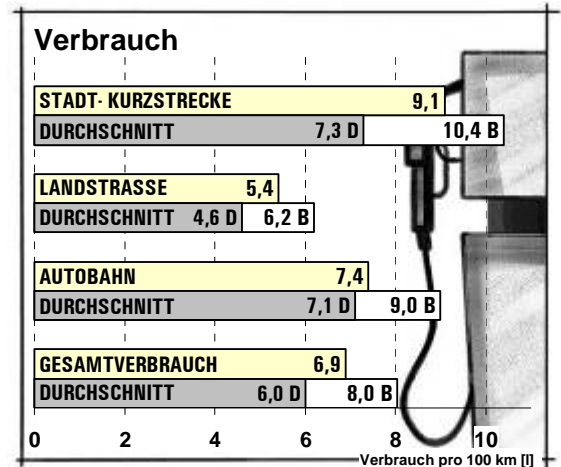
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des kleinen Benziners liegt im Klassendurchschnitt. Innerorts konsumiert er 9,1 Liter, außerorts 5,4 Liter und auf der Autobahn 7,4 Liter auf 100 Kilometer. Dies führt zu einem durchschnittlichen Testverbrauch von 6,9 l/100 km und einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 163 g/km. Im ADAC-Ecotest erreicht er somit in der CO<sub>2</sub>-Wertung 24 Punkte.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Beim ADAC-Ecotest erhält er hierfür 48 Punkte und somit, kombiniert mit den Punkten für CO<sub>2</sub>, 72 Punkte, was für vier Sterne reicht.



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

## 3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,7 Betriebskosten\*

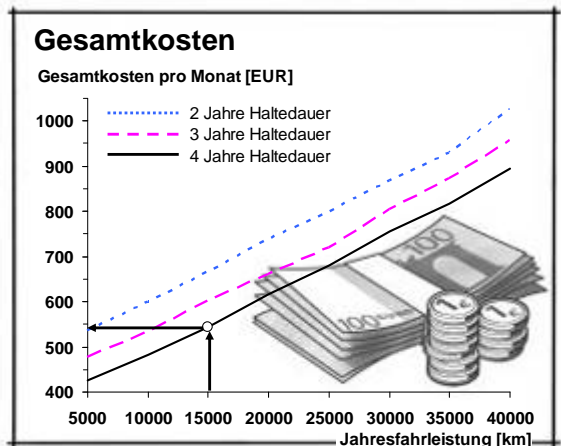
Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von teurem Superbenzin beschert ihm auch nur ein durchschnittliches Ergebnis bei den Betriebskosten.

### 2,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Der 1.8 Liter Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Mazda spendiert dem MX-5 gemäß eigenen Angaben eine qualitativ hochwertige Auspuffanlage und gewährt generell eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

⊖ Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Erhöhte Ausgaben für den Reifenersatz verhindern zudem eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 545 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,1 Wertstabilität\*

Dem japanischen Roadster wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,7

## Kosten für Anschaffung\*

Mit 22.090 € ist der Mazda MX-5 1.8 Center-Line kein Schnäppchen. Er liegt im Bereich des Klassendurchschnitts. Allerdings ist die Aufpreisliste kurz. Mit knapp 3.000 € Aufpreis ist der Roadster voll ausgestattet.

2,4

## Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten sind erschwinglich. Die Kfz-Steuer schlägt mit 130 € jährlich zu Buche. Die Kfz-Haftpflichtversicherung ist sehr günstig, die Vollkaskoklasse liegt im Mittelfeld.

⊖ Da die Teilkaskoklasse übermäßig teuer ist, empfiehlt es sich gleich zur Vollkaskoversicherung zu greifen.

3,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die Fixkosten sind zwar günstig. Aber sowohl Betriebs- als auch Werkstatt- und Reifenkosten und der Wertverlust liegen im Klassendurchschnitt. So erhält der Mazda auch bei den monatlichen Gesamtkosten nur eine durchschnittliche Bewertung.

### 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]	9,9	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	212
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S	7,4 S
CO2 [g/km]	167	177
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/23	12/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	130	154
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	545	589
Preis [Euro]	22.090	24.090

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

Mazda MX-5 1.8

Center-Line

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1798 ccm
Leistung	93 kW(126 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	167 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/50R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,1/ 5,4/ 7,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	167g/km/ <b>163g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>76dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4020/1720/1245 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1120 kg/255 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>145 l/145 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	-
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>720 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>138 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>48 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>72 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>287 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>545 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/23
Grundpreis	22.090 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familienfreundlich   gute Zulademöglichkeit   komfortbetont   gute Sicherheit   fahraktiv   langstreckentauglich   wirtschaftlich

Mazda MX-5 1.8  
Center-Line

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (nicht bei 1.8 l)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	ab 255
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Technik-Paket)	800 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (Technik-Paket)	800 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht (nicht bei Center-Line)	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Technik-Paket)	800 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder (Plus-Paket)	1.200 Euro
Windschott	ab 125

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Hardtop	ab 2.257
Lackierung Metallic	540 Euro
Tagfahrlicht	54 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	2,6
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	1,9
Ein-/Ausstieg	3,9	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	4,4	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,9	<b>Sicherheit</b>	<b>2,9</b>
Kofferraum-Variabilität	5,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
<b>Innenraum</b>	<b>3,1</b>	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Bedienung	2,8	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	3,4	Fußgängerschutz	4,0
Innenraum-Variabilität	4,0	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,6
Federung	2,4	Schadstoffe	1,2
Sitze	3,0		
Innengeräusch	4,7		
Klimatisierung	2,6		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>		
Fahrleistungen*	1,8		
Laufkultur	3,2		
Schaltung	2,4		
Getriebeabstufung	3,3		

**WIRTSCHAFTLICHKEIT** **3,5**

Betriebskosten*	3,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
Wertstabilität*	3,1
Kosten für Anschaffung*	3,7
Fixkosten*	2,4
Monatliche Gesamtkosten*	3,8

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC autotest**