



Mazda MX-5 SKYACTIV-G 131 Sports-Line

Zweitüriger Roadster der unteren Mittelklasse
(96 kW / 131 PS)

Mit dem ersten MX-5 hat Mazda zu Beginn der 90er-Jahre das Konzept des Roadsters wiederbelebt, zahlreiche Hersteller folgten dem Vorbild der Japaner. Inzwischen hat der offene Zweisitzer mehr als eine Millionen Anhänger gefunden und ist damit der meistverkaufte Roadster der Welt. Entgegen dem allgemeinen Trend ist die Ende 2015 vorgestellte vierte Generation nicht nur kleiner, sondern mit gemessenen 1.030 Kilogramm auch leichter als das Vorgängermodell. Das bleibt nicht ohne Auswirkungen auf das Fahrverhalten: Der MX-5 wirkt sehr leichtfüßig und lädt geradezu zum Kurvenfahren ein. Der sportliche Motorklang, die starke Wankneigung sowie das nicht sonderlich hohe Gripniveau der schmalen 195er-Reifen sorgen dafür, dass man sich schneller fühlt als man tatsächlich ist - was für den Fahrspaß durchaus förderlich ist. Freude bereitet auch die Antriebseinheit: Trotz lediglich 131 PS sorgt der kleinvolumige Saugmotor für gute Fahrleistungen, mit dem knackigen Sechsganggetriebe gehen die Schaltvorgänge beinahe von selbst von der Hand. Für lange Etappen ist der Roadster nicht konzipiert, dafür ist das Innengeräuschniveau viel zu hoch und das Platzangebot für Passagiere und Gepäck zu klein. Für 27.490 Euro bietet der kleine Roadster eine große Portion Fahrspaß und Frischluftvergnügen.

Karosserievarianten: Targa (RF). **Konkurrenten:** u. a. Fiat 124, Lotus Elise.

- +** geringes Fahrzeuggewicht, knackige Schaltung, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, LED-Scheinwerfer serienmäßig, hervorragender Fußgängerschutz
- geringe Zuladung, sehr hohes Innengeräuschniveau, eingeschränktes Raumangebot für Insassen und Gepäck, mäßiger Fahrkomfort



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

4,5 Familie

1,9 Stadtverkehr

3,4 Senioren

2,7 Langstrecke

5,1 Transport

1,8 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

Stand: April 2016
Text: A. Lidl

3,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,2

Verarbeitung

Im Kapitel Karosserie schneidet der MX-5 befriedigend ab. Die Karosseriequalität ist insgesamt zufriedenstellend, teils recht große Spaltmaße, die vollkommen unverkleidete Innenseite des Kofferraumdeckels sowie die nicht sonderlich satt ins Schloss fallenden Türen lassen noch Luft nach oben. Die Verwindungssteifigkeit der Karosserie ist gut, Mazda verbaut zur Versteifung in der Ausstattung Sports-Line eine Domstrebe im Motorraum. Der Unterboden ist im vorderen Bereich verkleidet, der Motor dadurch vor Schmutz geschützt. Korrosionsschutz im Unterbodenbereich ist großflächig und sorgfältig aufgebracht. Das schick designte Interieur wirkt auf den ersten Blick durch die zahlreichen Chromapplikationen, Leder an Lenkrad, Schalthebel, Handbremshebel und sogar dem Armaturenbrett sowie die serienmäßigen Ledersitze durchaus wertig. Bei genauerem Hinsehen und Tasten stellt man allerdings fest, dass die Kunststoffe hart und kratzempfindlich sind. Teils unsaubere Fugen wie im Bereich der wenig stabilen A-Säulenverkleidung sowie die billig wirkenden Sonnenblenden schmälern den Qualitätseindruck. Das zweilagige Stoffverdeck samt beheizbarer Glasheckscheibe ist solide gefertigt. Es lässt sich zwar nur manuell öffnen und schließen, dafür aber einfach und mit geringem Kraftaufwand. Eine elektrische Verdeckbetätigung ist für den puristischen Roadster nicht erhältlich, wird aber auch nicht vermisst. Zwischen den beiden Sicherheitsbügeln hinter den Sitzen lässt sich ein kleines Windschott anbringen, das allerdings nicht verhindern kann, dass es bei höheren Geschwindigkeiten im Innenraum ziemlich zugig wird. Der Seitenschweller ist gut vor Verschmutzen und dank der großflächigen Verkleidung auch vor Kratzern geschützt. Der Tankdeckel ist anders als bei vielen asiatischen Modellen in die Zentralverriegelung integriert, die Handhabung ist dementsprechend einfach.

– Die Stoßfänger müssen ebenso wie die Türen ohne Schutzleisten auskommen, die den Roadster vor kostspieligen Kratzern bewahren. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt ebenfalls. Die Motorhaube wird lediglich mit Hilfe eines Stabs offengehalten, lässt sich dank des geringen Gewichts aber leicht öffnen.

4,4

Alltagstauglichkeit

+ Die Reichweite auf Basis des Verbrauchs im EcoTest beträgt trotz des lediglich 45 Liter großen Tanks brauchbare 750 Kilometer. Die überschaubaren Fahrzeugabmessungen machen den MX-5 nicht nur auf der Landstraße, sondern auch im Stadtverkehr angenehm handlich.

– Um die Alltagstauglichkeit ist es im Falle des MX-5 Roadster-typisch nicht gut bestellt. Es finden nur zwei Personen Platz, zudem ist die Zuladung mit lediglich 185 Kilogramm selbst für zwei Insassen samt kleinem Gepäck rasch aufgebraucht. Eine Anhängerkupplung ist nicht verfügbar, auch auf dem Dach dürfen keine Lasten transportiert werden. Ein Ersatzrad ist ebensowenig an Bord wie ein Wagenheber. Das serienmäßige Reifenreparaturset kann sich im Ernstfall schnell als untauglich herausstellen.

2,5

Sicht

Der MX-5 schneidet in diesem Kapitel insgesamt gut ab. Der nur durchschnittlichen Rundumsicht bei geschlossenem Verdeck steht dabei das serienmäßige LED-Lichtsystem gegenüber, das für eine sehr gute Ausleuchtung sorgt. Die Rundumsicht des Japaners lässt aufgrund der recht breiten A-Säulen und des schmalen Heckfensters etwas zu wünschen übrig. Auch die Sicht nach hinten durch den kleinen Innenspiegel ist verbesserungswürdig.

⊕ Serienmäßig stattet Mazda den MX-5 mit Voll-LED-Scheinwerfern aus, die die Straße nachts sehr gut ausleuchten. Auch ein Fernlichtassistent ist ab Werk an Bord. Abbiege- und Kurvenlicht sind allerdings nicht erhältlich. Die Sicht auf Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug ist aufgrund der niedrigen Karosserieenden sehr gut. Die Scheibenwischer liefern ein gutes Wischergebnis. Der Innenspiegel blendet nachts bei einfallendem Licht automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Bei geöffnetem Dach bietet der Roadster eine gute Rundumsicht, speziell die Sicht nach hinten sowie nach vorn oben - etwa beim Blick auf eine Ampel - ist dann deutlich besser.

⊖ Aufgrund der geringen Sitzhöhe fällt die Sicht auf den umliegenden Verkehr schlecht aus. Auch die Fahrzeugenden sind nicht einsehbar und lassen sich vor allem nach hinten kaum abschätzen. Serienmäßig hat der MX-5 eine Einparkhilfe hinten an Bord, vordere Parksensoren oder gar eine Rückfahrkamera sind hingegen nicht zu haben.

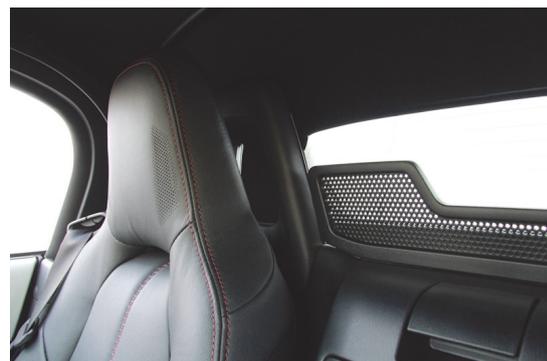
3,3

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen wird vorrangig durch die sehr tiefe Sitzposition erschwert. Da hilft es relativ wenig, dass der Schweller ebenfalls tief liegt und der Abstand zwischen Schweller und Sitz gering ausfällt. Der flache Türausschnitt hat zur Folge, dass großgewachsene Personen sich leicht den Kopf stoßen.

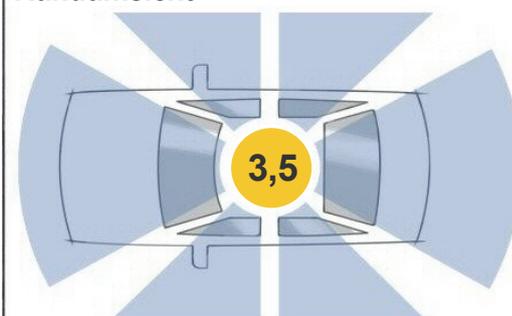
⊕ In der Ausstattungslinie Sports-Line ist der MX-5 serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Entfernt man sich von dem Fahrzeug, verriegelt es automatisch. Drei Arretierungen halten die leichten Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Dank der serienmäßigen Coming-/Leaving-Home-Funktion wird das Vorfeld des Fahrzeugs vor dem Öffnen beziehungsweise nach dem Schließen noch für einige Zeit beleuchtet.

⊖ Wie bei einem Roadster üblich fehlen Dachhaltegriffe, die das Aussteigen erleichtern würden.

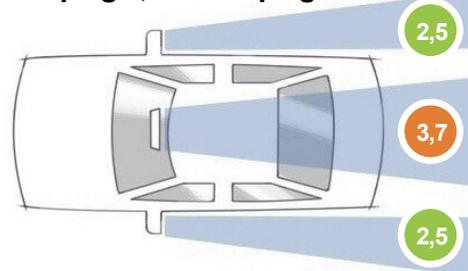


Wie bei Roadstern üblich ist bei geschlossenem Verdeck die Sicht nach hinten schlecht.

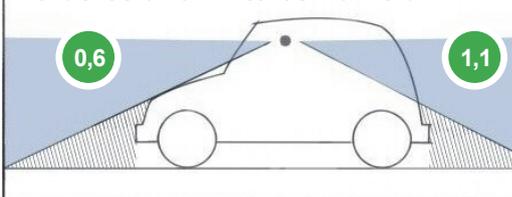
Rundumsicht



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.

5,5

Kofferraum-Volumen*

– Das Kofferraumvolumen beträgt bescheidene 120 Liter, was selbst für lediglich eine Person wenig ist. Es finden immerhin zwei Getränkeboxen Platz. Hinzu kommt, dass das Gepäckabteil zerklüftet und dadurch schlecht nutzbar ist. Eine Möglichkeit, das Volumen zu erweitern, gibt es nicht.



Der Kofferraum mit nur 120 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (140 l) noch kleiner ausgefallen.

4,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

– Die Zugänglichkeit des Kofferraums fällt bescheiden aus. Die Heckklappe lässt sich entweder mithilfe der Fernschlüssel oder über eine Taste öffnen, die allerdings weit unten am Stoßfänger angebracht ist. Dort ist sie nicht nur schlecht zu erreichen, sondern aufgrund der ungünstigen Position auch meist stark verdreckt, was schmutzige Finger zur Folge hat. Die Ladekante liegt mit gemessenen 81 Zentimetern sehr hoch, zudem müssen Gegenstände wegen des tiefen Kofferraumbodens weit angehoben werden. Die Kofferraumöffnung ist ebenso wie das Kofferraumabteil klein geraten.

5,0

Kofferraum-Variabilität

– Der Gepäckraum lässt sich nicht erweitern, selbst für kleine Utensilien gibt es keine Verstaumöglichkeiten.

3,3

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Das Cockpit des MX-5 ist übersichtlich gestaltet, alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe der übersichtlich angeordneten Bedienelemente einstellen. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen, muss man auf das Infotainmentsystem MZD Connect zurückgreifen. Es erfordert allerdings schon etwas Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Der Fahrer hat dabei zumindest im Stand die Wahl, ob er das System mithilfe des Dreh-Drück-Stellers samt der ringsum angebrachten Tasten oder über den Touchscreen bedient. Leider haben beide Möglichkeiten einen Haken: Während der Dreh-Drück-Steller zu weit hinten positioniert ist und eine unbequeme Armhaltung erfordert, lässt sich das berührungsempfindliche Display lediglich im Stand bedienen. Das Lenkrad ist nur in der Höhe verstellbar, aufgrund der fehlenden Längsverstellung finden großgewachsene Personen dadurch nur schwerlich eine passende Sitzposition. Die Pedale hingegen sind einwandfrei angeordnet, das Gaspedal ist sogar stehend angebracht. Der kleine Schalthebel liegt gut zur Hand, wohingegen der Handbremshebel unüblich auf der Beifahrerseite der Mittelkonsole sitzt und recht weit in den ohnehin beengten Innenraum ragt. Der Knopf zum Starten und Abschalten des Motors ist gut erreichbar und einsehbar auf dem Armaturenbrett positioniert. Er ist ebenso wie alle wichtigen Bedienelemente (außer Lichtdrehschalter am Blinkerhebel) beleuchtet.



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

Licht und Scheibenwischer sind serienmäßig sensorgesteuert. Die Regelung der serienmäßigen Klimaautomatik erfolgt über drei Drehregler, die weitgehend übersichtlich angeordnet sind und sich problemlos bedienen lassen. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch nach etwa einer Viertelstunde ab. Die Fensterheber verfügen lediglich über eine Abwärtsautomatik, einen Einklemmschutz gibt es nicht. Die klassischen Rundinstrumente sind stets beleuchtet, passend skaliert und insgesamt sehr gut ablesbar. Das Kombiinstrument wird dabei vom großen und mittig angeordneten Drehzahlmesser dominiert. Ebenfalls zum Umfang zählt eine Kühlmittelanzeige, allerdings beginnt der Temperaturbereich bei 90 Grad Celsius, was eine zusätzliche Kontrollleuchte für "kalten" Motor erforderlich macht. Sind die Türen oder die Heckklappe geöffnet, wird im Kombiinstrument eine Warnmeldung ausgegeben.

⊕ Als Sports-Line ist der MX-5 mit einer Bose-Soundanlage ausgestattet. Die Anlage verfügt über neun Lautsprecher, wobei jeweils zwei in die beiden Kopfstützen integriert sind, um den Klang bei geöffnetem Verdeck zu verbessern.

⊖ Die Sitzlehnen lassen sich nur in groben Schritten verstellen. Im Innenraum mangelt es an Ablagen für kleinere wie auch größere Gegenstände. Ein Handschuhfach sucht man ebenso vergebens wie Türablagen. Immerhin gibt es eine praktische Ablage hinter dem Schalthebel, ein kleines Fach unter der Mittelarmlehne sowie ein größeres hinter den beiden Sitzen. In puncto Innenraumbeleuchtung ist der MX-5 ebenfalls spärlich ausgestattet, er verfügt lediglich über eine zentrale Leuchte.

3,9 Raumangebot vorne*

Das Raumangebot für Fahrer und Beifahrer fällt überschaubar aus, es finden lediglich bis zu 1,85 Meter große Personen ausreichend Platz vor. Die Innenbreite ist knapp bemessen und trägt ebenso wie die kleinen Fensterflächen zum insgesamt beengten Raumgefühl bei.

5,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Innenraum bietet keine Variabilitätsmöglichkeiten, daher schneidet der MX-5 in diesem Kapitel schlecht ab.

3,4 KOMFORT

3,4 Federung

Für den MX-5 Sports-Line mit dem Basisbenziner unter der Haube ist kein Optionsfahrwerk zu haben, in Verbindung mit dem Zweiliter-Motor ist ein Sportfahrwerk erhältlich. Für ein sportliches Fahrzeug ist die Abstimmung recht weich geraten, die Aufbaubewegungen sind ziemlich ausgeprägt. Besonders in schnell durchfahrenen Kurve neigt sich der Roadster stark zur Seite. Lange Bodenwellen absorbiert der Japaner ordentlich, kurze Wellen bringen hingegen spürbar Unruhe ins Fahrzeug. Zudem neigt die Vorderachse zum Stuckern. Einzelhindernisse und Querfugen schluckt die Feder-Dämpfer-Kombination passabel. Bei langsamer Fahrt zeigt sich das Fahrwerk noch etwas steifbeinig, mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten allerdings. Da die Zuladung gering ausfällt, ändert sich der Fahrkomfort bei voller Beladung kaum.

3,0 Sitze

Als Sports-Line ist der MX-5 mit beheizbaren Ledersitzen ausgestattet. Optional sind auch Recaro-Sportsitze für den Roadster zu haben. Die tief montierten Sitze vermitteln ein sportliches Fahrgefühl und integrieren den Fahrer sehr gut in das Fahrzeug. Allerdings lässt der Seitenhalt der Sitzfläche sowie im Schulterbereich für ein sportliches Fahrzeug wie den MX-5 zu wünschen übrig. Auch die Verstellmöglichkeiten sind begrenzt: Die Höhenverstellung des Fahrersitzes erfolgt lediglich über die Neigung der Sitzfläche, der Beifahrersitz ist lediglich in Längsrichtung einstellbar. Auch eine Lordosenstütze sucht man vergebens. Lehne und Sitzfläche sind zufriedenstellend geformt, die Polsterung ist bequem. Den Kuppelungsfuß kann der Fahrer auf dem stabilen Trittbrett aus Kunststoff ablegen.

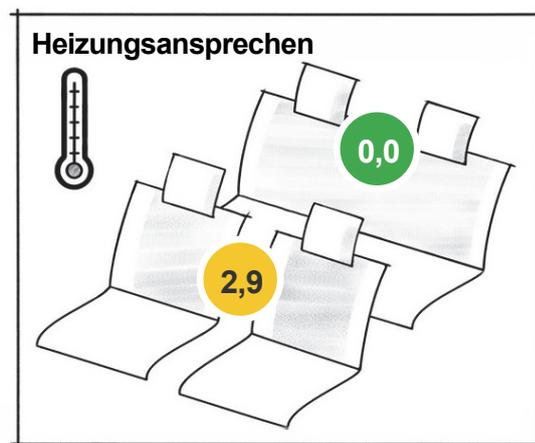
– Auf den Ledersitzen neigt man im Sommer zum Schwitzen, eine Sitzlüftung ist für den MX-5 nicht zu haben. Im Fußraum des Beifahrers findet sich eine störende Ausbuchtung, die durch den darunter befindlichen Katalysator verursacht wird und den Sitzkomfort etwas schmälert.

5,1 Innengeräusch

– Obwohl der MX-5 Sports-Line im Gegensatz zum Basismodell mit einem zweilagigen Stoffverdeck ausgestattet ist, fällt das Geräuschniveau im Innenraum sehr hoch aus. Bei 130 km/h beträgt das Innengeräusch heftige 77,9 db(A) - damit ist der MX-5 das lauteste Auto, das jemals im ADAC Autotest getestet wurde. Eine Konversation mit dem Beifahrer bei Geschwindigkeiten jenseits der Autobahnrichtgeschwindigkeit ist aufgrund der sehr lauten Windgeräusche selbst bei geschlossenem Dach kaum möglich. Hinzu kommt, dass der ohnehin kernige Motorklang durch eine Resonanzkammer zusätzlich verstärkt und gezielt in den Innenraum geleitet wird.

3,3 Klimatisierung

Bereits ab Werk ist der MX-5 Sports-Line mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur lässt sich allerdings nur grob einstellen, da nur drei Grad-Markierungen auf dem Drehregler aufgebracht sind. Die Luftmengenverteilung ist lediglich in vorgegebenen Kombinationen möglich. Die manuelle Umluftfunktion schaltet sich auch nach längerer Zeit nicht automatisch ab. Aufgrund des kleinen Innenraums dauert es nicht sonderlich lange, ehe sich bei kalter Witterung ein angenehmes Temperaturniveau einstellt.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

+ Der kleinvolumige Saugmotor mit 131 PS sorgt im lediglich knapp über eine Tonne schweren MX-5 für gute Fahrleistungen. Wer flott unterwegs sein möchte, muss den lediglich 1,5 Liter großen Benzinmotor ordentlich drehen - das bescheidene Drehmoment von 150 Newtonmeter liegt erst bei 4.800 Umdrehungen an. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Roadster in 4,8 Sekunden (gemessen im zweiten und dritten Gang).

Bei den Elastizitätsmessungen für denselben Geschwindigkeitsbereich schneidet der Mazda dank der kurzen Getriebeübersetzung ebenfalls gut ab: Im vierten Gang vergehen 7,7 s, im fünften 10,5 s und in der sechsten Fahrstufe 15,3 Sekunden. Den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mazda mit 8,3 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 204 km/h.

3,0 Laufkultur

Der Vierzylinder legt eine befriedigende Laufkultur an den Tag. Die Vibrationen des recht rau laufenden Benziners sind nicht sonderlich gut entkoppelt und vor allem im Schalthebel deutlich zu spüren. Zwar neigt der kernig klingende Motor bei niedrigen Drehzahlen nicht zum Dröhnen, fordert man allerdings Leistung ab, wird er brummig und über Gebühr laut.

1,6 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe zählt zu den größten Vorzügen des MX-5. Dass kein Automatikgetriebe für den Roadster zu haben ist, lässt sich deswegen leicht verschmerzen. Der präzise geführte Schalthebel lässt sich auf sehr kurzen Wegen bedienen - Mazda gibt einen Schaltweg von lediglich 40 Millimeter wie bei allen bisherigen MX-5-Generationen an. Der Rückwärtsgang befindet sich links oben und ist mit einer Sicherheitsvorrichtung versehen, um das versehentliche Schalten in den Rückwärtsgang zu verhindern - zum Einlegen muss man den Schalthebel zuvor nach unten drücken. Die leichtgängige Kupplung lässt sich gut dosieren und erleichtert ebenso wie die serienmäßige Anfahrhilfe das Losfahren an einer Steigung. Die Gangempfehlung zeigt dem Fahrer den verbrauchsoptimalen Gang an.

⊖ Auf ein Start-Stopp-System verzichtet Mazda im Falle des MX-5 Skyactiv-G 131 Sports-Line unverständlicherweise, es ist dem Zweiliter-Motor in Verbindung mit der höchsten Ausstattungsstufe Sports-Line vorbehalten.

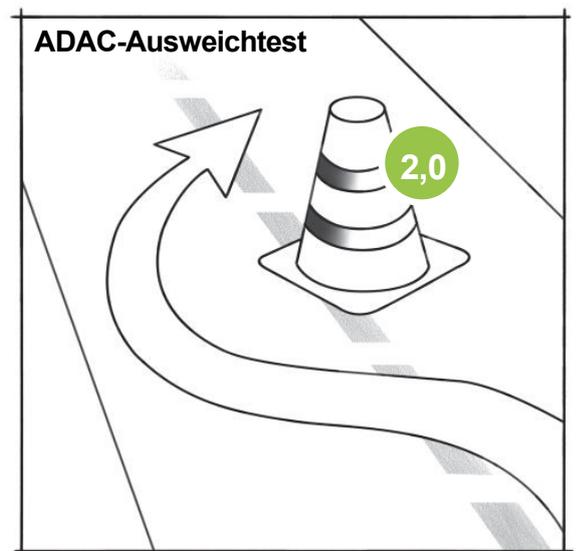
3,0 Getriebeabstufung

Das Sechsgang-Getriebe ist eng gestuft, weshalb das Drehzahlniveau nach dem Schaltvorgang nur wenig abfällt und genügend Zugkraft anliegt. Die Übersetzung ist aufgrund des bescheidenen Drehmoments des kleinen Saugmotors recht kurz gewählt, weshalb die Kurbelwelle des Benziners bei Tempo 130 bereits mit 3.400 Umdrehungen rotiert.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Beim ADAC Ausweichtest schneidet der MX-5 insgesamt gut ab. Er absolviert das Ausweichmanöver sicher, fährt sich dabei aber nicht sonderlich agil. Grund hierfür ist die für ein sportliches Fahrzeugkonzept, wie es der Roadster verfolgt, stark ausgeprägte Seitenneigung, die zu Lasten der Fahrpräzision geht.



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.

Den Ausweichlenkbefehl setzt der Zweisitzer spontan um, wobei das Heck leicht zum Ausbrechen neigt. Während des Umfahrens des Hindernisses schiebt der Japaner über die Vorderräder, lässt sich aber mit einem leicht erhöhten Lenkaufwand problemlos zurück in die Ausfahrgasse dirigieren. Das Eigenlenkverhalten ist untersteuernd ausgelegt, bei deaktiviertem Stabilitätsprogramm und starkem Gaseinsatz in der Kurve kann das Heck aber auch zum Leistungsübersteuern überredet werden. Auf Lastwechsel reagiert der MX-5 gelassen, im Ernstfall greift das Stabilitätsprogramm rechtzeitig ein. Einen Lenkimpuls beantwortet der Mazda mit starken Wankbewegungen, bleibt dabei aber spurstabil und fahrsicher. Das Traktionsvermögen ist für einen Hecktriebler nicht sehr hoch, bei durchdrehenden Antriebsrädern auf rutschigem Untergrund greift die sensibel regelnde Antriebsschlupfregelung (TCS) helfend ein und sorgt für ein sicheres Vorankommen.

2,4 Lenkung*

⊕ Die Lenkung im MX-5 kann nicht recht überzeugen. Grund hierfür ist unter anderem das schwache Rückstellmoment, wodurch das Lenkrad nach einer Kurvenfahrt nicht von selbst in die Mittellage zurückkehrt. Die Mittenzentrierung ist ebenfalls nur wenig ausgeprägt und mitverantwortlich für den mäßigen Geradeauslauf. Die Lenkung fühlt sich synthetisch an und bietet nicht die Rückmeldung, die man sich von einem sportlichen Fahrzeug wie dem MX-5 wünscht. Während der Roadster bei geringen Lenkwinkeln gut auf Lenkbefehle reagiert, leidet das Ansprechen bei größeren Lenkwinkeln unter der starken Karosserieneigung, Seitenführung wird daher erst mit spürbarer Verzögerung aufgebaut. Mit rund 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht übermäßig direkt übersetzt, die Kurbelarbeit hält sich ebenso wie der Kraftaufwand beim Rangieren aber in Grenzen. Mit einem Wendekreis von gemessenen 10,2 Metern ist der MX-5 sehr wendig, hier wirkt sich der Hinterradantrieb positiv aus.

2,0 Bremse

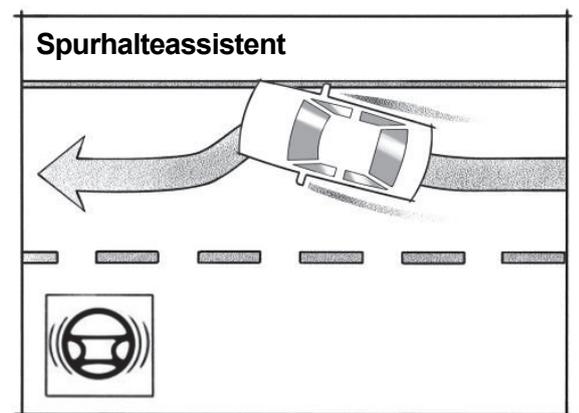
⊕ Die Bremsanlage des MX-5 packt im Ernstfall energisch zu und bringt den Roadster bereits nach 36,0 Metern zum Stehen (Mittelwert aus zehn Messungen, Reifen: Yokohama Advan Sport der Größe 195/50 R16 84V). Das Ansprechverhalten fällt ebenso wie die Dosierbarkeit zufriedenstellend aus, die Spurtreue in Kurven ist tadellos.

1,9 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Leider behält Mazda einige aktive Sicherheitssysteme wie den Spurwechselassistenten, die Querverkehrswarnung sowie die Kurvenlichtfunktion dem Zweiliter-Motor mit der höchsten Ausstattungstufe vor.

⊕ Ab Werk ist der MX-5 mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (DSC), Bremsassistenten sowie einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. In der Ausstattung Sports-Line sind zudem ein Spurverlassenswarner sowie ein Fernlichtassistent an Bord. Zum Funktionsumfang des serienmäßigen Tempomaten zählt auch ein



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Geschwindigkeitsbegrenzer. Die LED-Bremsleuchten sind für den nachfolgenden Verkehr besonders gut zu erkennen und leuchten schneller auf als konventionelle Glühbirnen. Bei einer Notbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und bleibt auch nach dem Stillstand des Fahrzeugs an.

– Bei aktiver Warnblinkanlage ist die normale Blinkfunktion außer Betrieb. Es fehlen sowohl Rückstrahler als auch Reflektoren, um den nachfolgenden Verkehr nachts bei offenstehenden Türen zu warnen.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

+ Bei den ADAC Crashtests überzeugt der Mazda MX-5 mit einer guten Insassensicherheit. Der Roadster erreicht 84 Prozent der möglichen Punkte (Stand 10/2015) und erzielt insgesamt ein Vier-Sterne-Ergebnis. Der Japaner ist serienmäßig mit Front- und erweiterten Seitenairbags ausgestattet. Die Vordersitze verfügen über Gurtstraffer und -kraftbegrenzer. Die integrierten Kopfstützen bieten über knapp 1,80 Meter großen Personen guten Schutz und liegen sehr nahe am Hinterkopf an. Die Insassen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen. Die Stahlbügel hinter den Sitzen erhöhen die Sicherheit im Falle eines Überschlags.

2,5 Kindersicherheit

+ Der Roadster bietet eine gute Kindersicherheit. Bei den ADAC Crashtests erhält der Japaner gute 80 Prozent der möglichen Punkte. Der Beifahrersitz im MX-5 ist mit einer Isofix-Vorrichtung sowie einer Sitzbelegungserkennung ausgestattet. Auf dem Sitz lassen sich Kindersitze sämtlicher Altersklassen installieren. Die Zugänglichkeit ist gut, das Gurtschloss fest fixiert und die Gurtlänge reicht auch für Kindersitze mit hohem Gurtbedarf aus.

– Laut Hersteller sind diverse Isofix-Kindersitzsysteme nicht zur Montage auf dem Beifahrersitz geeignet. Besonders große Kindersitze lassen sich nur bedingt montieren, da sie am Verdeck oder dem seitlichen Dachholm anstehen.

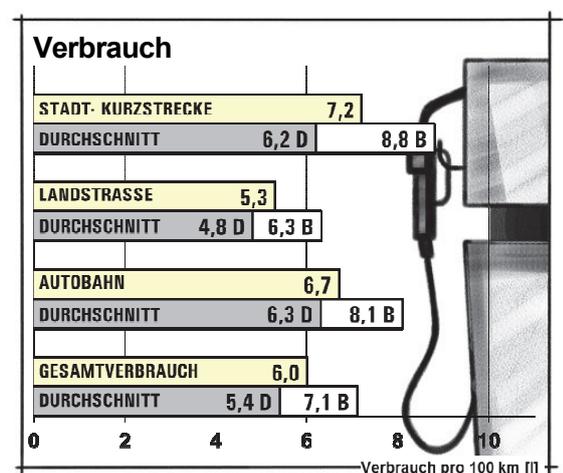
1,2 Fußgängerschutz

+ Bei der Fußgängersicherheit erreicht der MX-5 sehr gute 93 Prozent der erreichbaren Punkte (Stand 10/2015). Mit Ausnahme des unteren Scheibenrahmens weist die Frontpartie ein geringes Verletzungsrisiko für Fußgänger auf. Verantwortlich dafür ist neben dem nachgiebig gestalteten Stoßfänger auch die aktive Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger automatisch nach oben schnellert und den Deformationsweg dadurch vergrößert.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

Der Mazda MX-5 Skyactiv-G 131 kommt auf eine CO₂-Bilanz von 164 g/km, was für 28 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest reicht. Daraus resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,0 l/100 km, der sich folgendermaßen gliedert: 7,2 l innerorts, 5,3 l außerorts sowie 6,7 l/100 km auf der Autobahn.



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

1,8

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt recht niedrig aus, bei hoher Last steigen die CO-Emissionen allerdings stark an. Somit sammelt der MX-5 Skyactiv-G 131 für die Schadstoffe 42 Zähler und kommt insgesamt auf 70 Punkte, was ihm vier von fünf Sternen im EcoTest beschert.

3,2

AUTOKOSTEN

4,7

Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des MX-5 Skyactiv-G 131 im Klassenvergleich nicht besonders niedrig ausfällt, erhält er hier nur eine mäßige Bewertung.

2,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 1.5-Liter-Ottomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

⊖ Vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer hat der jährliche Service mehr Werkstattaufenthalte und somit auch höhere Kosten zur Folge.

3,1

Wertstabilität*

Da der MX-5 noch recht frisch auf dem Markt ist und er sich auch als Gebrauchtwagen einer großen Fangemeinde erfreut, wird dem japanischen Roadster ein durchschnittlicher Restwertverlauf für den vierjährigen Berechnungszeitraum attestiert.

4,2

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mazda verlangt für den MX-5 mit dem Basisbenziner und der höchsten Ausstattungsstufe Sports-Line 27.490 Euro. Damit ist er zwar keinesfalls ein Sonderangebot, Mazda stattet den Roadster mit Klimaautomatik, einer hochwertigen Audioanlage, Navigationssystem, beheizbaren Ledersitzen und LED-Scheinwerfern allerdings sehr umfangreich aus.

2,4

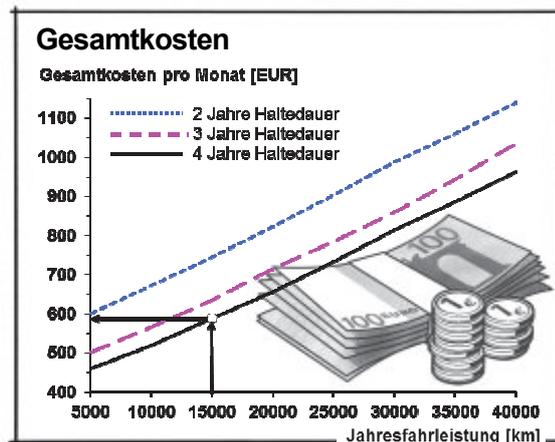
Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen erfreulich günstig aus. Verantwortlich dafür ist neben der niedrigen Kfz-Steuer (118 Euro) die sehr günstige HaftpflichtEinstufung (KH: 13). Die Teil- (TK: 18) sowie besonders die Vollkaskoversicherung (VK: 20) ist deutlich höher eingestuft.

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Bei den monatlichen Gesamtkosten schneidet der MX-5 durchschnittlich ab. Die vergleichsweise hohen Betriebskosten verhindern dabei ein besseres Ergebnis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 589 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	SKYACTIV-G 131	SKYACTIV-G 160
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1998
Leistung [kW (PS)]	96 (131)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	150/4800	200/4600
0-100 km/h[s]	8,3	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	214
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	6,9 SP
CO2 [g/km]	139	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/18	13/20/18
Steuer pro Jahr [Euro]	118	172
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	539	644
Preis [Euro]	22.990	26.890

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1496 ccm
Leistung	96 kW (131 PS)
bei	7000 1/min
Maximales Drehmoment	150 Nm
bei	4800 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/50R16V
Reifengröße (Testwagen)	195/50R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,1/10,2 m
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/5,3/6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test (*WTW)	164 g/km
Innengeräusch 130 km/h	77,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3915/1735/1225 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1925 mm
Leergewicht/Zuladung	1030 kg/185 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	120 l/120 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	750 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten	51 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	323 Euro
Monatliche Gesamtkosten	589 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/18
Grundpreis	27.490 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne (inkl. Kopfbereich)	Serie
Audioanlage	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Einparkhilfe hinten	Serie
Einparkhilfe vorne	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	520 Euro ^o
Leichtmetallfelgen	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,9	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	4,4	Lenkung*	2,4
Sicht	2,5	Bremse	2,0
Ein-/Ausstieg	3,3	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	5,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	4,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	5,0	Kindersicherheit	2,5
Innenraum	3,3	Fußgängerschutz	1,2
Bedienung	2,7	Umwelt/EcoTest	2,5
Raumangebot vorne*	3,9	Verbrauch/CO ₂ *	3,2
Raumangebot hinten*	0,0	Schadstoffe	1,8
Innenraum-Variabilität	5,0		
Komfort	3,4		
Federung	3,4	AUTOKOSTEN	3,2
Sitze	3,0	Betriebskosten*	4,7
Innengeräusch	5,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,5
Klimatisierung	3,3	Wertstabilität*	3,1
Motor/Antrieb	2,1	Kosten für Anschaffung*	4,2
Fahrleistungen*	1,7	Fixkosten*	2,4
Laufkultur	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Schaltung	1,6		
Getriebeabstufung	3,0		

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen