



## Mazda MX-5 RF SKYACTIV-G 160 i-ELOOP Ignition

Zweitüriges Coupe der unteren Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Die mittlerweile vierte Generation des kleinen Mazda aus Hiroshima hält weiterhin an seinen Tugenden fest: Wenig Gewicht, niedriger Schwerpunkt, knackige Schaltung, genaue Lenkung und Heckantrieb. Als Neuerung gibt es nun eine Targaverion namens RF (retractable fastback), deren Dach auf Knopfdruck vollelektrisch im Heck verstaut werden kann. Dies geschieht zügig, aber nur bei laufendem Motor und bis 10 km/h Fahrzeuggeschwindigkeit.

Die etwa 40 kg Mehrgewicht durch das Dach schmälern den Fahreindruck nicht, zumal der RF nur mit dem stärkeren der beiden Motoren des MX-5 erhältlich ist. Ein frei saugender Zweiliter-Benziner mit 160 PS ist unter der langen Motorhaube verbaut. Dieser treibt den kleinen Wagen vehement und mit sportlichem Klang an. Letzterer resultiert zum Teil auch aus einer Resonanzkammer, die bei der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line den Motorklang verstärkt. Der Testwagen aus der limitiert aufgelegten und schon ausverkauften Ignition-Serie, die auf dem Sports-Line basiert, hat zudem das sonst optionale Sportpaket samt Bilstein-Fahrwerk, Domstrebe und Sportsitzen an Bord. Das Fahrwerk erhöht den Fahrspaß um ein gutes Stück, zusätzlich bietet der MX-5 eine sehr hohe Fahrsicherheit, wie der ADAC Ausweichtest zeigt.

Der EcoTest-Verbrauch liegt bei 6,6 Litern auf 100 Kilometer, dieser ist angesichts der Fahrleistungen in Ordnung. Noch eine weitere Tradition des japanischen Kult-Zweisitzers führt das aktuelle Modell fort: Die im Konkurrenzumfeld überschaubaren Kosten. Der MX-5 RF in der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line kostet samt allen verfügbaren Assistenzsystemen 32.090 Euro. Notbremsassistenten oder Kolisionswarner sind aber nicht verfügbar. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes SLC, Fiat 124.

⊕ überzeugende Fahrdynamik, recht niedrige Kosten, sportliche Schaltung und Lenkung

⊖ geringe Alltagstauglichkeit, mäßige Bremsleistung, kein Notbremssystem

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **2,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>4,8</b>
	Stadtverkehr	<b>2,6</b>
	Senioren	<b>4,2</b>
	Langstrecke	<b>4,0</b>
	Transport	<b>5,4</b>
	Fahrspaß	<b>1,6</b>
	Preis/Leistung	<b>2,6</b>

EcoTest ★★☆☆☆

Der Film zum Test auf youtube:  
<http://bit.ly/mazda-mx5-video>

## 3,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

Der kleine Zweisitzer zeigt sich sehr ordentlich verarbeitet, die Spaltmaße sind gleichmäßig. Lediglich im Motorraum hätten einige Kabel besser isoliert werden können und der Unterboden des Testwagens hat nicht überall Unterbodenschutz spendiert bekommen.

Auch das Interieur ist bis auf manches Detail gut verarbeitet. Bei den Materialien muss man mitunter aber Abstriche machen, so ist der Kofferraum mit billig wirkendem Filz ausgeschlagen und im Innenraum hätte man beispiels-

weise den Mittelunnel mit geschäumtem Kunststoff verkleiden können - gerade weil man mit diesem aufgrund der Platzverhältnisse innigen Kontakt pflegt.

⊕ Das metallene Targa-Klappdach des MX-5 RF geht vollelektrisch auf und zu, auch noch bei Schrittgeschwindigkeit. Verwindungen sind dem Roadster fast gänzlich fremd. Die Targabauweise und zusätzlich das kleine Windschott zwischen den Kopfstützen sorgen für einen recht zugarmen Innenraum.

### 4,1 Alltagstauglichkeit

⊕ Keine vier Meter lang und selbst mit Spiegeln unter zwei Meter breit - im dichten Stadtverkehr und in engen Parklücken kommt man mit dem Roadster gut zurecht.

⊖ Der Zweisitzer hat sehr knappe 190 kg Zuladung, man muss schon recht genau kalkulieren, welchen Beifahrer

und wieviel Gepäck man mitnimmt.

Dach- und Anhängelasten sind nicht erlaubt. Ein wirksamer Fehlbetankungsschutz fehlt, genauso wie ein Wagenheber.

### 2,7 Licht und Sicht

Die Enden des Japaners sind nicht einsehbar - zumindest hat der Sports-Line die hintere Einparkhilfe serienmäßig an Bord. Eine Rückfahrkamera gibt es nur im Zubehörkatalog über den Händler.

Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Roadster ein

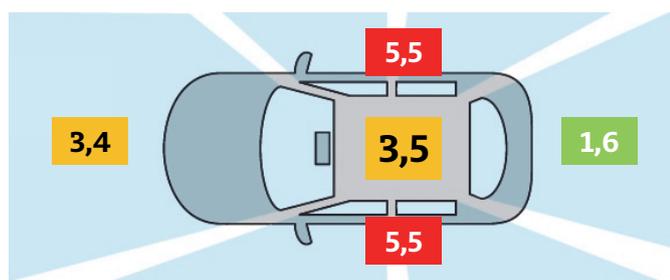
mittelmäßiges Zeugnis aus, da die breiten Bügel des Targadachs ein gutes Stück der Sicht verdecken.

⊕ Das niedrige Auto ermöglicht es, auch niedrige Hindernisse beim Rangieren gut wahrzunehmen. Serienmäßig sind bei der höchsten Ausstattung Sports-Line LED-Scheinwerfer samt Kurvenlichtfunktion und statischer Fernlichtautomatik. Die Scheinwerfer gefallen mit einer guten Ausleuchtung, das Fernlicht ist allerdings sehr fleckig und nicht besonders leuchtstark.

Der fahrerseitige Außenspiegel hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der Innenspiegel blendet automatisch ab.

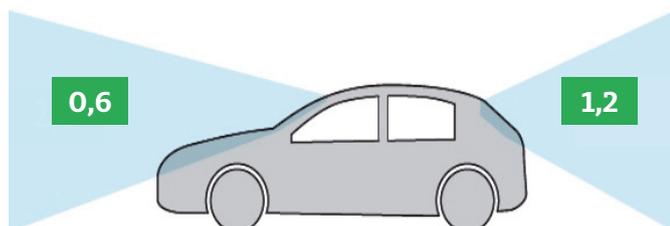
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Die sehr breiten Dachstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

### 3,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen halten an drei Rastungen mit auch an Steigungen ausreichenden Haltekräften. Das Keyless-System funktioniert gut und schließt den Wagen automatisch ab, wenn man sich samt Schlüssel vom Auto entfernt.

⊖ Haltegriffe stehen am Targadach nicht zur Verfügung. Auch deshalb und wegen der sehr niedrigen Sitze und des

wichtigen Schwellers sowie der niedrigen Dachlinie ist das Ein- und Aussteigen eine recht sportliche Herausforderung.

Das Keyless-System ist nicht deaktivierbar und verfügt darüber hinaus über einen unzureichenden Diebstahlschutz: Es kann per simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

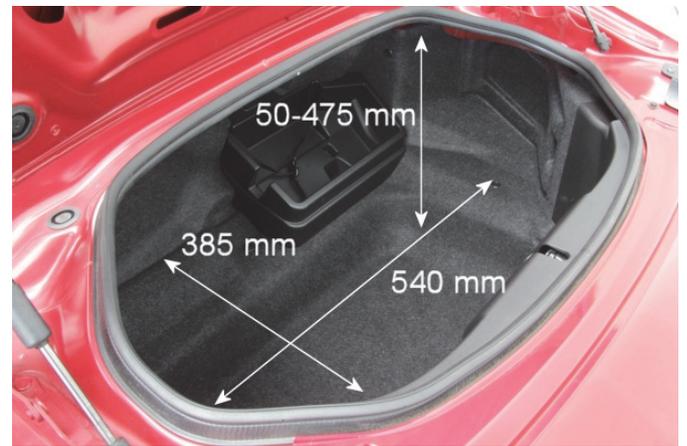
### 5,1 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum ist sehr klein: 115 l passen hinein. Nur eine übliche Getränkekiste lässt sich unterbringen.

### 4,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Entriegeln lässt sich der Gepäckraum per Druck auf die Fernbedienung oder indem man einen neben der Nummernschildbeleuchtung versteckt untergebrachten Knopf betätigt.

⊖ Nicht nur ist der Kofferraum klein, auch gestaltet sich das Be- und Entladen aufgrund der sehr hohen Ladekante schwierig. 84 cm liegt diese über der Straße. Hat man sein Gepäck weit genug hochgehoben, muss man es durch die schmale Luke in den innen sehr zerklüfteten Gepäckraum balancieren. Beim Ausladen dann muss man die Beladung erneut ein gutes Stück (40 cm) anheben, um es über die Ladekante zu manövrieren.



Der winzige Kofferraum in Verbindung mit der sehr geringen Zuladung zwingt zum Verzicht.

Bei Dunkelheit reicht die eine Leuchte im Kofferraum nicht aus, um für Überblick zu sorgen.

### 5,1 Kofferraum-Variabilität

⊖ Der Kofferraum ist nicht variabel, auch eine Durchreiche nach vorn gibt es nicht. Gesonderte Ablagen für Kleinkram sind nicht vorhanden.

## 3,1 INNENRAUM

### 3,0 Bedienung

Das Cockpit 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 zurück-

greifen. Es erfordert jedoch 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 eben 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. 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. Licht und Scheibenwischer sind serienmäßig sensorgesteuert. Die Steuerung der serienmäßigen Klimaautomatik erfolgt über drei Drehregler, die übersichtlich angeordnet sind und sich problemlos bedienen lassen. Die Schalter für die Sitzheizung sind rechts hinter dem Schalthebel angeordnet und für den Fahrer somit schlecht erreichbar. 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.

## 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der höchsten Ausstattungsstufe Sports-Line ist der MX5 serienmäßig mit einem Bose-Soundsystem mit 9 Lautsprechern inklusive Subwoofer ausgestattet, vier Lautsprecher sind in die Kopfstützen der Sitze integriert. Dies sorgt für einen besonders guten Klang selbst bei geöffnetem Verdeck. Ist ein onlinefähiges Smartphone

gekoppelt, lassen sich auch Internetdienste (u. a. Kraftstoffpreise, Wetter, Onlineradio, Twitter, Facebook) nutzen. DAB, USB- sowie AUX-Anschlüsse sind auch an Bord, genauso wie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt Audiostreaming-Funktion.



Materialanmutung und Verarbeitung machen im Innenraum einen vernünftigen Eindruck. Die Funktionalität des Fahrerplatzes geht weitgehend in Ordnung, bietet jedoch noch Raum für Verbesserungen.

## 3,7 Raumangebot vorn

Viel Platz bietet der Zweisitzer den Insassen nicht. Ab 1,85 m Körpergröße wird es richtig eng. Die geringe Innenbreite des schmal geschnittenen Roadsters sorgt dafür, dass sich die Insassen recht nahe kommen. Das niedrig verlaufende Dach und der geringe Abstand zwischen Armaturenbrett und Frontscheibe haben zur Folge, dass das Raumgefühl ebenfalls beengt ist.

⊖ Im Fußraum des Beifahrers befindet sich eine störende Ausbuchtung, die dem darunter befindlichen Katalysator geschuldet ist und das ohnehin eingeschränkte Platzangebot zusätzlich schmälert.

## 4,2 Innenraum-Variabilität

⊖ Ablagen sind Mangelware. Türfächer sucht man vergebens. Statt eines klassischen Handschuhfachs im Armaturenbrett findet man immerhin ein abschließbares

Fach mittig hinter den Sitzen. Zumindest gibt es clevere Getränkehalter, die man in verschiedene Aufnahmen am Mittelunnel stecken kann.

## 3,5 KOMFORT

### 3,6 Federung

Der Testwagen aus der limitierten Ignition-Serie hat das beim normalen MX-5 aufpreispflichtige Sportfahrwerk von Bilstein samt vorderer Domstrebe serienmäßig an Bord.

Dieses passt wunderbar zum Grundcharakter des Autos, was aber bedeutet, dass der Komfort eingeschränkt wird.

Man wird stets über den Straßenzustand informiert, denn der Wagen ist straff gefedert - übertrieben hat es Mazda aber nicht: Der Zweisitzer gerät nie ins Trampeln. Eine Stuckerneigung ist auch nur schwach vorhanden. Kopfsteinpflaster oder Gullideckel nimmt der Wagen trocken und gut merklich unter die Räder.

### 3,1 Sitze

⊕ Die Recaro-Sportsitze sind mit ordentlich ausgeprägten Wangen ausgestattet, die für einen sehr guten Seitenhalt sorgen. Aber auch unter Komfortaspekten gefallen die ergonomisch geformten Sitze. Nur die Sitzflächen könnten etwas breiter sein. Insgesamt aber ist der MX-5 für korpulentere Menschen nicht zu empfehlen.

⊖ Die Einstellmöglichkeiten der Sitze sind begrenzt: Während die Lehnenneigung links und rechts zumindest grob gerastert einstellbar ist, ist die Sitzflächenneigung nur beim Fahrersitz veränderbar. Weitere Einstellungen können neben der obligatorischen Sitzlängsverstellung nicht vorgenommen werden.

### 4,9 Innengeräusch

⊖ Der MX-5 ist auch mit geschlossenem Targadach ein lautes Auto. Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 76,0 dB(A), immerhin ist er damit leiser als die Stoffdach-Variante. Eine entspannte Unterhaltung ist oberhalb von 130 km/h aber kaum mehr möglich, dafür

sind besonders die Windgeräusche zu laut. Der Motor ist auch bei niedrigen Geschwindigkeiten akustisch deutlich präsent, was aber durchaus zum Charakter des Roadsters passt. Mazda verstärkt beim Sport-Line sogar den Motorklang durch eine Resonanzkammer.

### 3,3 Klimatisierung

Während der Basis-MX-5 mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet ist, bringt er ab der dritten der vier Ausstattungslinien eine Klimaautomatik sowie dreistufige Sitzheizungen serienmäßig mit. Annehmlichkeiten wie

eine Nackenheizung, die mancher Konkurrent anbietet, gibt es für den Mazda nicht und würde auch nicht zu dessen puristischem Charakter passen.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ Der MX-5 macht - deutlich gesagt - einen Heidenspaß. Zwar sind die Fahrleistungen und insbesondere die Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h objektiv nicht besser als bei einer gut motorisierten Mittelklasse-Limousine, aber der Fahrspaßfaktor im kleinen Mazda ist durch die ungefilterte Darbietung um ein Vielfaches höher.

Der zwei Liter große Vierzylinder mit 160 PS hält die Saugmotoren-Fahne hoch und hat mit dem nur etwa 1.100 kg schweren Roadster leichtes Spiel, selbst im sechsten Gang zieht er noch gut durch. Der Lohn sind gute Noten bei den Elastizitätsmessungen im ADAC Autotest.

### 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder ist recht laufruhig, Vibrationen sind aber dennoch stets merklich. Brummfrequenzen treten nur bei hoher Last und gleichzeitig sehr niedrigen Drehzahlen auf.

⊕ Wie es sich für einen Sportwagen gebührt, hängt der Saugmotor sehr direkt am Gas. Bei niedrigen Drehzahlen

fehlt ihm zwar das heutzutage gewohnte Turbo-Drehmoment, aber dafür zieht der Motor gleichmäßig durch das gesamte Drehzahlband und steigert dabei seine Leistung kontinuierlich.

## 2,0 Schaltung/Getriebe

Das gut gestufte Sechsganggetriebe ist insgesamt recht kurz übersetzt: bei 130 km/h liegen im sechsten Gang 3.300 Umdrehungen an.

⊕ Das Sechsganggetriebe des MX-5 ist in bester Tradition seiner Urahren kurz und knackig. Die Gänge lassen sich

mit nur leicht erhöhtem Kraftaufwand schalten, die Kupplung ist dazu feinfühlig. Schnelle Gangwechsel sind kein Problem, sondern meist die Regel.

Last- und drehzahlabhängige Gangempfehlung, Berganfahrhilfe und Start-Stopp-System sind beim 160 PS starken Sports-Line Serie.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Der MX-5 kann durch sein Sportfahrwerk zwar nur beschränkten Federungskomfort bieten, belohnt aber mit einer fast schon unverschämten Agilität. Der ADAC Ausweichtest fordert den Zweisitzer kaum, mit wenigen und gut dosierten ESP-Eingriffen zirkelt der Mazda durch

den Parcours. In der subjektiven Fahrdynamikbeurteilung wie auch bei den objektiven, auf der Durchfahrts-geschwindigkeit basierenden Bewertung kann der MX-5 mit dem Bilstein-Fahrwerk auftrumpfen.

### 1,7 Lenkung

⊕ Die Lenkung hat entscheidenden Anteil am großen Fahrspaß, den der MX-5 bietet. Vor allem beim Anlenken in Kurven und beim Durchfahren einer Biegung bietet sie hohe Rückmeldung und vor allem Präzision. Dass sie bei

Geradausfahrt nicht perfekt zentriert und in der Mitte etwas weniger Gefühl bietet als während der Kurvenfahrt, ist kaum erwähnenswert.

### 3,5 Bremse

Die Bremsanlage ist zwar gut dosierbar und gefällt im Alltag, von der Bremsleistung her ist aber noch ordentlich Luft nach oben. Erst nach 38,1 m steht der MX-5 aus 100 m.

Nicht nur, aber gerade für einen so sportlich orientierten Wagen eine indiskutable Leistung.

## 2,8 SICHERHEIT

### 3,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der MX-5 bietet nicht sehr viele Assistenzsysteme. So fehlt vor allem eine Kollisionswarnung sowie ein Notbremsassistent.

Die höchste Ausstattungslinie Sports-Line hat zumindest alle verfügbaren Systeme serienmäßig: Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer, einen passiven Spurhalteassistenten, einen Totwinkelassistenten samt Warnung vor kreuzendem Verkehr beim rückwärts Ausparken. Bei Notbremsungen blinkt zunächst der Warnblinker in hoher Frequenz, um dann im Stand auf die normale Warnblinkfunktion umzuschalten.

⊖ Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendruckkontrollsystem ist nur als passives System ausgeführt, misst also nicht den Druck der einzelnen Räder. Stattdessen werden die einzelnen Raddrehzahlen dauernd verglichen und beim Anstieg der Drehzahl eines Rades auf einen Druckverlust geschlossen.

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der ADAC Crashtest stellt dem MX-5 mit 84 Prozent der Punkte ein gutes Zeugnis für die Insassensicherheit aus (Stand Oktober 2016). Er verfügt über Front- und Seitenairbags mit integriertem Kopfairbag. Die Kopfstützen schützen Personen bis knapp 1,85 m wirkungsvoll - also jeden, der in das Auto passt.

Im MX-5 RF ist man durch den Targa-Überrollbügel auch bei einem Überschlag gut geschützt.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

### 3,1 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird beim ADAC Crashtest mit 80 Prozent bewertet. Der Beifahrerairbag wird über eine Sitzerkennungsmatte automatisch abgeschaltet.

Isofix ist Serie auf dem Beifahrersitz, die Bügel sind durch die beengten Platzverhältnisse aber schwer zu erreichen. Der Gurt ist für manche Kindersitze nicht ausreichend.

⊖ Die Fensterheber haben keinen Einklemmschutz.

### 1,6 Fußgängerschutz

⊕ Der ADAC Crashtest attestiert dem MX-5 einen guten Fußgängerschutz - er erreicht 93 Prozent der Punkte. Maßgeblich hilft dabei die aktive Motorhaube, die bei einem Unfall nach oben schnellst und den Aufprall etwas weicher gestaltet.

## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

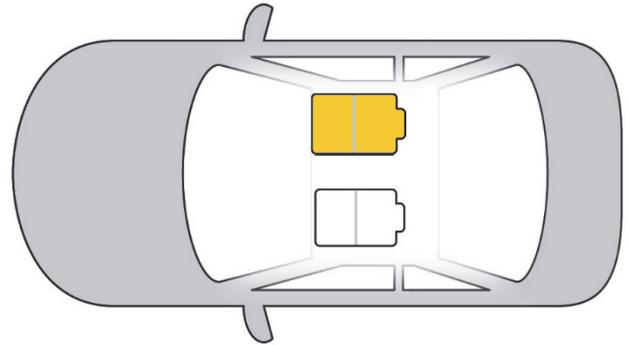
6,6 l auf 100 km - so hoch ist der EcoTest-Verbrauch. Damit bewegt sich der MX-5 angesichts der Fahrleistungen in einem noch tolerablen Bereich. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 178 g/km, dafür bekommt der offene Japaner 24 von 60 Punkten in diesem Kapitel.

### 3,3 Schadstoffe

Wegen zu hoher Partikel- und CO-Emissionen, insbesondere im anspruchsvollen ADAC Autobahn-Zyklus, erreicht der MX-5 mit dem 160 PS starken Vierzylinder-Direkteinspritzer nur 27 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Die insgesamt erreichten 51 Punkte genügen für drei Sterne im ADAC EcoTest.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### 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)

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 35.990 Euro kostet der MX-5 in der Ignition-Edition. Dieser ist aber bereits ausverkauft. Er basiert auf der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line, in der der MX-5 RF für 32.090 Euro zu haben ist. Technisch lässt sich dieser dann mittels Sport-Paket für 1.800 Euro auf das Niveau des Ignition heben. Der kleinere Motor mit 131 PS, der im Stoffdach-Modell erhältlich ist, kann nicht in Verbindung mit dem Targadach geordert werden.

Alle 12 Monate oder 20.000 km muss der MX-5 zum Kundendienst.

Die im Vergleich zum Zahnriemen meist wartungsfreundlichere Steuerkette des Motors schont den Geldbeutel, auch fallen die Versicherungseinstufungen günstig aus. Die jährliche Steuer beträgt 158 Euro.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ

**MX-5 RF  
SKYACTIV-G 160  
Exclusive-Line**

Aufbau/Türen	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998
Leistung [kW (PS)]	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/4600
0-100 km/h [s]	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,9   SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	161
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/20/18
Steuer pro Jahr [Euro]	172
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	647
Preis [Euro]	29.890

Aufbau

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

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

KB = Kombi  
GR = Van  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

Versicherung

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

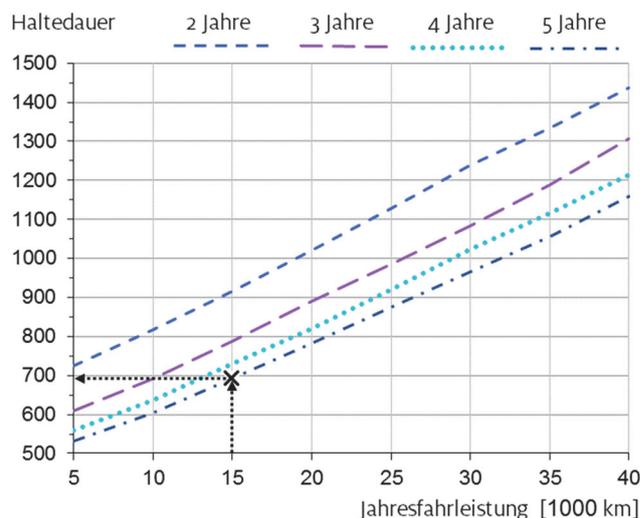
Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 691 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro6b	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	118 kW/160 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 4.600 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km	6,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	154 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/45 R17 W
Länge/Breite/Höhe	3.915/1.735/1.236 mm
Leergewicht/Zuladung	1.130/175 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	127/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,6/8,7/12,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 84W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,3/10,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,8/7,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	150 g/km (WTW* 178 g/km)
Reichweite	680 km
Innengeräusch 130 km/h	76,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.925 mm
Leergewicht/Zuladung	1.115/190 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	115/-/- l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>137 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>77 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>376 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	691 Euro		
Steuer pro Jahr	158 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/20/18		
Basispreis MX-5 RF SKYACTIV-G 160 i-ELOOP Ignition	35.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.04.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.990 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.000 km
Auffälligkeiten/Mängel	Der Testwagen ist eines der limitierten und ausverkauften Ignition-Modelle. Dieses entspricht in den bewertungsrelevanten Punkten dem Modell Sports-Line, auf dieser Grundlage wurde das Auto bewertet.

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	im Zubehör/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	-
Rücksitzlehne umklappbar	-

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 520 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,0**

### AUTOKOSTEN

**2,3**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,8</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	4,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,5
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	2,0
Ein-/Ausstieg	3,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	5,1	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,9	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	5,1	Bremse	3,5
<b>Innenraum</b>	<b>3,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,8</b>
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,4
Multimedia/Konnektivität	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	3,7	Kindersicherheit	3,1
Raumangebot hinten	0,0	Fußgängerschutz	1,6
Innenraum-Variabilität	4,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,5</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,6
Federung	3,6	Schadstoffe	3,3
Sitze	3,1		
Innengeräusch	4,9		
Klimatisierung	3,3		

Stand: Juli 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.