



Mazda MX-5 SKYACTIV-G 184 Sports-Line

Zweitüriger Roadster der unteren Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Selbst die größten Puristen können sich nicht allen Neuerungen verschließen - der Mazda MX-5 ist da keine Ausnahme. Seit dem Modelljahr 2019 gibt es zumindest optional auch einen Notbremsassistenten, eine Rückfahrkamera und eine Verkehrszeichenerkennung. Zugleich schenkt Mazda dem Zweiliter-Saugmotor aber auch eine gute Kelle mehr Leistung ein: 184 statt 160 Pferdestärken kümmern sich nun um den Vortrieb bei gleichzeitig verminderten Partikelemissionen. Der überarbeitete MX-5 ist also sicherer, stärker und sauberer - aber nicht schwerer. Keine schlechte Ausbeute für eine Modellpflege. Gerade mit dem optionalen Sport-Paket des Testwagens samt Sportfahrwerk und -sitzen bietet der kleine Mazda immer noch so ziemlich den pursten Fahrdynamik-Genuss, den es mit dem Segen der Zulassungsbehörden gibt. Er lenkt agil und ausbalanciert ein, lässt sich seine sechs Gänge unverschämt knackig sortieren und informiert die Besatzung zwar unmissverständlich über die Güte des Straßenbelags, aber auch über den Haftungsstatus der Reifen. So ganz nebenbei zeigt er die klaren Vorteile eines leichtes Autos: Für die gebotene Fahrdynamik reicht eben ein Zweiliter-Motor aus, der im Ecotest völlig akzeptable 6,4 Liter Super auf 100 Kilometer braucht. Dass das getestete Topmodell Sports-Line mit dem stärkeren 184 PS-Motor schon für 30.000 Euro zu haben ist, spricht darüber hinaus für eine weiterhin erfolgreiche Karriere des Kultroadsters. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes SLC, Fiat 124.

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

⊖ **geringe Alltagstauglichkeit, mäßige Bremsleistung**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	4,8
	Stadtverkehr	2,6
	Senioren	4,2
	Langstrecke	3,9
	Transport	5,4
	Fahrspaß	1,4
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest **★★★★☆**

3,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 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 beispielsweise den Mitteltunnel mit geschäumtem Kunststoff verkleiden können - gerade weil man mit diesem aufgrund der Platzverhältnisse innigen Kontakt pflegt.

4,1 Alltagstauglichkeit

Dank des für einen Roadster nicht übermäßig hohen Ecotest-Verbrauchs von 6,4 Litern Super auf 100 Kilometer reicht der 45 Liter große Tank für etwa 700 Kilometer.

⊕ 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.

2,4 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 optional. Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Roadster mit geschlossenem Dach ein mittelmäßiges Zeugnis aus, da das Stoffverdeck die Sicht nach schräg hinten deutlich einschränkt.

⊕ Das flache Auto ermöglicht es, auch niedrige Hindernisse beim Rangieren gut wahrzunehmen. Zum Modelljahr 2019 hat Mazda die serienmäßigen LED-Scheinwerfer aufgerüstet: Sie bieten jetzt ein besseres Fernlicht, das noch dazu adaptiv ist und andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Der fahrerseitige Außenspiegel hat einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der Innenspiegel blendet automatisch ab. Ein Abbiegelicht ist Serie.

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

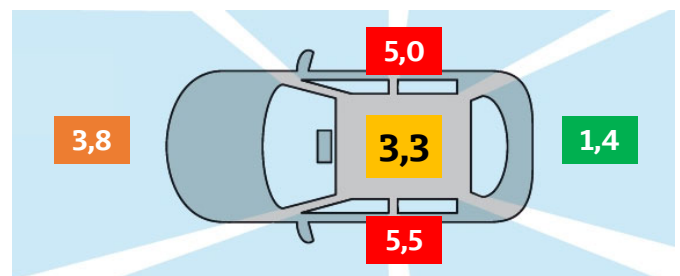
3,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türen halten auch an Steigungen mit ausreichenden Haltekräften, seit dem Modelljahr 2019 aber nur noch an zwei Haltepunkten. Das Keyless-System funktioniert gut und

⊕ Die Stoffkapuze des Roadsters ist mit einer Hand bedienbar, während man im Auto sitzt. Öffnen und Schließen dauert wenige Sekunden: Vorbildlich. eine elektrische Bedienung vermisst man nicht. Verwindungen sind dem Roadster fast gänzlich fremd. Das optionale Windschott zwischen den Kopfstützen reduziert die Zugluft im Innenraum merklich.

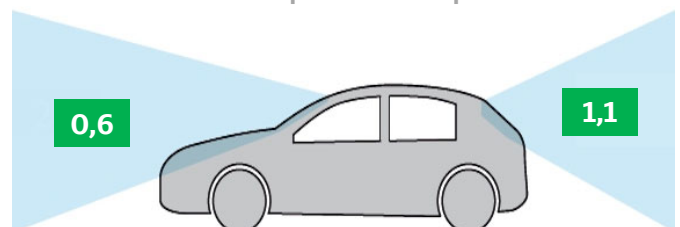
⊖ Der leer nur 1.080 Kilogramm schwere Testwagen hat sehr knappe 190 kg Zuladung, man muss schon recht genau kalkulieren, welchen Beifahrer und wieviel Gepäck man mitnimmt.

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



Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

schließt den Wagen automatisch ab, wenn man sich samt Schlüssel vom Auto entfernt.

⊖ Haltegriffe stehen am Cabriodach nicht zur Verfügung. Auch deshalb und wegen der sehr niedrigen Sitze und des wuchtigen Schwellers sowie der niedrigen Dachlinie ist das Ein- und Aussteigen eine recht sportliche Herausforderung.

5,1 Kofferraum-Volumen

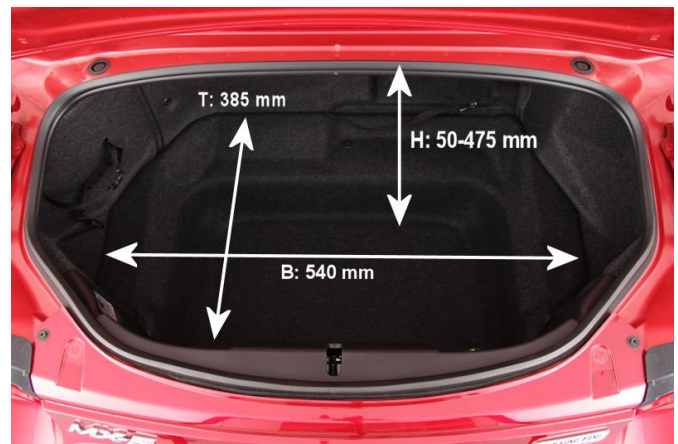
⊖ Der Kofferraum ist sehr klein: 115 l passen hinein. Nur eine übliche Getränkekiste lässt sich unterbringen.

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 (39 cm) anheben, um es über die Ladekante zu manövrieren. Bei Dunkelheit reicht die eine Leuchte im Kofferraum nicht aus, um für Überblick zu sorgen.

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.



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

5,1 Kofferraum-Variabilität

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

3,0 INNENRAUM

2,8 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 zurückgreifen. 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 jetzt endlich auch in Längsrichtung einstellbar, damit wurde eines der größten Mankos am MX-5 ausgemerzt. Der kleine Schalthebel liegt gut zur Hand, wohingegen der



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

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. Das Kombiinstrument wird dabei vom großen und mittig angeordneten Drehzahlmesser dominiert. Ebenfalls zum Umfang zählt eine Kühlmittelanzeige, die in Kombination mit der zusätzlichen Kontrollleuchte für "kalten" Motor einen recht guten Überblick über den Betriebszustand des Motors gibt. Eine Öltemperaturanzeige vermisst man hingegen.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der höchsten Ausstattungsstufe Sports-Line ist der MX-5 serienmäßig mit einem Bose-Soundsystem mit neun 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. Seit dem aktuellen Modelljahr haben auch Apple CarPlay und Android Auto Einzug in den MX-5 gehalten.

3,5 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 Mitteltunnel stecken kann.

3,5 KOMFORT

3,6 Federung

Der Testwagen hat das aufpreispflichtige Sportfahrwerk von Bilstein samt vorderer Domstrebe an Bord. Dieses ist unter sportlichen Gesichtspunkten gut abgestimmt und 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 Stoffdach ein sehr lautes Auto. Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 78,8 dB(A). Eine entspannte Unterhaltung ist oberhalb von 130 km/h kaum mehr möglich, dafür sind besonders die Windgeräusche zu laut. Wem es zu viel wird: Etwas leiser ist das Modell MX-5 RF mit klappbarem Blechdach,

ohne dass der kleine Mazda dadurch ein wirklich leises Auto wird. 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.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der MX-5 macht - deutlich gesagt - einen Heidenspaß, die Leistungssteigerung des Motors von 160 auf 184 PS sorgt für noch ein bisschen mehr Schub. Dieser ist auch in den Fahrleistungsmessungen sichtbar. Beschleunigt man im zweiten und dritten Gang von 60 auf 100 km/h voll durch, braucht der Testwagen 3,8 Sekunden. Ein MX-5 RF mit 160 PS, der nur 35 Kilogramm schwerer war, brauchte im ADAC Autotest für die gleiche Übung noch 4,5 Sekunden. Zwar sind die Fahrleistungen und insbesondere die

Höchstgeschwindigkeit von 219 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 hält die Saugmotoren-Fahne hoch und hat mit dem vollgetankt nur 1.080 Kilogramm schweren Testwagen 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. Unangenehme Brummfrequenzen aus dem Motorraum 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, steigert dabei seine Leistung kontinuierlich und erreicht seine Nennleistung von 184 PS bei späten 7.000 Touren.

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 Urahnen 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 Sports-Line Serie.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der MX-5 kann durch sein Sportfahrwerk zwar nur beschränkten Federungskomfort bieten, belohnt aber mit einer fast schon unerschämten 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 Durchfahrtsgeschwindigkeit basierenden Bewertung kann der MX-5 mit dem Bilstein-Fahrwerk auftrumpfen. Durch dieses wird auch die Seitenneigung in Kurven gemindert.

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.

3,1 Bremse
























Die Bremsanlage ist zwar gut dosierbar und gefällt im Alltag, von der Bremsleistung her ist aber noch ordentlich Luft nach oben. Erst nach 37 Metern steht der MX-5 aus 100 m. Nicht nur, aber gerade für einen so sportlich orientierten Wagen ist das keine gute Leistung.

2,5 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der MX-5 bietet seit der Überarbeitung ein paar Assistenzsysteme mehr. So gibt es nun ein optionales Paket, das alle Neuerungen enthält: Verkehrszeichenerkennung, Notbremsassistenten, Müdigkeitserkennung und Rückfahrkamera. Der Notbremsassistent funktioniert bis 80 km/h und auch, wenn man langsam rückwärts rangiert. Die höchste Ausstattungslinie Sports-Line hat weitere 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Das gesetzlich vorgeschriebene Reifendruck-Kontrollsystem 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.

2,9 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. Mit dem Gurt lassen sich die meisten Sitze problemlos befestigen, sehr hohe Kindersitze können aber mit der starren Kopfstütze Probleme bekommen.

⊖ Die Fensterheber haben keinen Einklemmschutz.

1,4 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 schnell und den Aufprall etwas weicher gestaltet. Auch gut: Der optionale Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

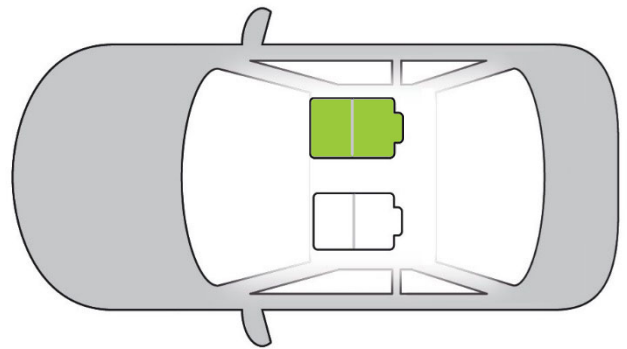
6,4 Liter auf 100 km - so hoch ist der EcoTest-Verbrauch. Damit bewegt sich der MX-5 angesichts der Fahrleistungen in einem noch tolerablen Bereich. Die CO₂-Bilanz beträgt 173 g/km, dafür bekommt der offene Japaner 26 von 60 Punkten in diesem Kapitel.

2,1 Schadstoffe

Der nach Euro 6d-TEMP homologierte MX-5 hat die Partikelemissionen auch ohne Partikelfilter besser im Griff als der 160 PS starke Vorgängermotor. So erreicht der MX-5 mit dem 184 PS starken Vierzylinder-Direkteinspritzer immerhin 39 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel, die meisten Punkte verliert er für den bei sehr hoher Last erhöhten CO-Ausstoß. Die insgesamt erreichten 65 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)

2,8

UMWELT/ECOTEST

3,4

Verbrauch/CO₂

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

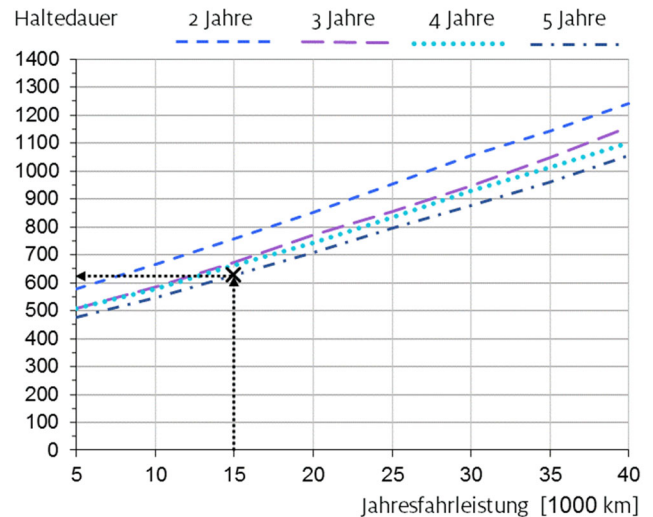
2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 29.990 Euro kostet der MX-5 mit 184 PS in der Top-Ausstattung Sports-Line. Die Ausstattung ist dann recht komplett, die beiden Pakete für Sport und Sicherheit mit den Recaro-Sitzen, Bilstein-Fahrwerk und allen neuen Assistenzsystemen kosten zusammen dann nochmal 2.550 Euro. 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 für einen Roadster nicht allzu hoch aus.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 625 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 132	SKYACTIV-G 184
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1496	4/1998
Leistung [kW (PS)]	97 (132)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	152/4500	205/4000
0-100 km/h [s]	8,3	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	219
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,3 S	6,9 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	143	156
Versicherungsklassen KH/VK/TK	11/22/25	11/22/25
Steuer pro Jahr [Euro]	130	160
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	537	614
Preis [Euro]	22.990	27.790

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	135 kW/184 PS bei 7.000 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km	6,9 l
CO ₂ -Ausstoß	156 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/45 R17W
Länge/Breite/Höhe	3.915/1.735/1.225 mm
Leergewicht/Zuladung	1.030/235 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	130/- 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)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	6,1/8,3/11,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 84W
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,3/10,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,7/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	146 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	78,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.925 mm
Leergewicht/Zuladung	1.080/180 kg
Kofferraum	115 l

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

Betriebskosten	146 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	106 Euro	Wertverlust	313 Euro
Monatliche Gesamtkosten	625 Euro		
Steuer pro Jahr	160 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	11/22/25		
Basispreis MX-5 SKYACTIV-G 184 Sports-Line	29.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.180 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.740 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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. 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 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.

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 (Paket)	650 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (Paket)	650 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (Paket)	650 Euro°/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (Paket)	650 Euro°
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	-
Metalllackierung	ab 540 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Januar 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.