



## Mazda MX-5 SKYACTIV-G 184 Homura

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

**G**laubt man den Presstexten der Fahrzeughersteller, ist gefühlt jedes dritte Fahrzeugmodell ein Klassiker. Wenige Fahrzeuge aus den letzten 100 Jahren haben aber tatsächlich diesen Status verdient - der Mazda MX-5 ist eines dieser besonderen Autos. Als er 1989 auf den Markt kam, war die Klasse der leichten, bezahlbaren Roadster verwaist. Der Verkaufserfolg des unkomplizierten Japaners war der Grundstein für viele Modelle anderer Hersteller, die danach auf den Markt kamen. 34 Jahre und weit über eine Million Exemplare später gibt es den MX-5 immer noch, während sich die anderen Hersteller von diesem Markt wieder zurückgezogen haben.

Das Grundrezept des Mazda ist dabei immer gleichgeblieben: Kleine Motoren mit nicht gerade überbordender Leistung sorgen für niedrige Betriebskosten und in Verbindung mit einem geringen Fahrzeuggewicht dennoch für sportliche Fahrleistungen. 6,5 s reichen unserem 184 PS starken Testwagen aus, um aus dem Stand Tempo 100 zu erreichen. Da der Zweisitzer immer noch kürzer als vier Meter und in der aktuellen, vierten Generation der leichteste MX-5 aller Zeiten ist, stellt sich auf kurvigen Landstraßen ein unvergleichlich leichtfüßiges Fahrverhalten ein. Dabei hilft die paritätische Gewichtsverteilung zwischen den Achsen ebenso wie das Grundlayout mit einem Längsmotor und Heckantrieb - alte Schule der Fahrdynamik also.

Die Leichtigkeit des Seins, die der Mazda hochhält, sorgt dabei auch für einen vertretbaren Verbrauch: 6,3 l Super auf 100 km genügen im ADAC Ecotest. Leider wurde auch der sympathische Sportler in den letzten Jahren deutlich teurer. Der wirklich voll ausgestattete Testwagen liegt mit 41.390 Euro aber tatsächlich immer noch in einem für derart viel Fahrspaß vertretbaren Rahmen. Über die Alltagstauglichkeit, vor allem im Sinne von Zuladung, Platzangebot und Stauraum, hüllen wir an dieser Stelle aber aus Respekt vor der Legende den eleganten Mantel des Schweigens. **Konkurrenten:** Audi TT, BMW Z4.

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

**-** geringe Alltagstauglichkeit, wenig sportliche Bremsleistung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,8**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>4,8</b>
	Stadtverkehr	<b>2,7</b>
	Senioren	<b>4,2</b>
	Langstrecke	<b>3,9</b>
	Transport	<b>5,4</b>
	Fahrspaß	<b>1,4</b>
	Preis/Leistung	<b>2,8</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 3,9 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

### 4,1 Alltagstauglichkeit

Dank des für einen sportlichen Roadsters nicht übermäßig hohen Ecotest-Verbrauchs von 6,3 l Super auf 100 km reicht der 45 l große Tank für etwa 710 km.

⊕ 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, zudem ist der Wendekreis mit 10,3 m ebenfalls rangierfreundlich.

### 3,1 Licht und Sicht

Die Enden des Japaners sind nicht einsehbar - zumindest hat der Homura hintere Parksensoren und eine Rückfahrkamera serienmäßig an Bord. Für die Front gibt es keine Einparkhilfe.

⊕ Das flache Auto ermöglicht es, auch niedrige Hindernisse beim Rangieren gut wahrzunehmen.

Schon zum Modelljahr 2019 hat Mazda in Sachen Scheinwerfer aufgerüstet: Sie bieten jetzt ein besseres Fernlicht, das noch dazu adaptiv ist und andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Diese Matrix-LED-Scheinwerfer kosten beim Homura im Rahmen eines Ausstattungspakets extra, der



Mit geschlossenem Verdeck ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

- gerade, weil man mit diesem aufgrund der Platzverhältnisse innigen Kontakt pflegt.

⊕ 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.

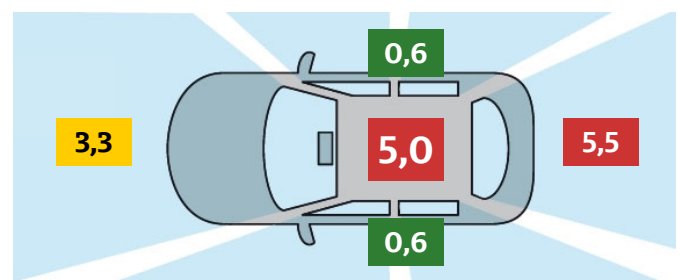
⊖ Der vollgetankt nur 1.074 Kilogramm schwere Testwagen hat sehr knappe 186 kg Zuladung, man muss schon recht genau kalkulieren, welchen Beifahrer und wieviel Gepäck man mitnimmt.

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

Paketpreis ist mit 700 Euro aber überschaubar. Die serienmäßigen Scheinwerfer setzen auch auf LED-Technik, haben aber keine Matrix-Funktion.

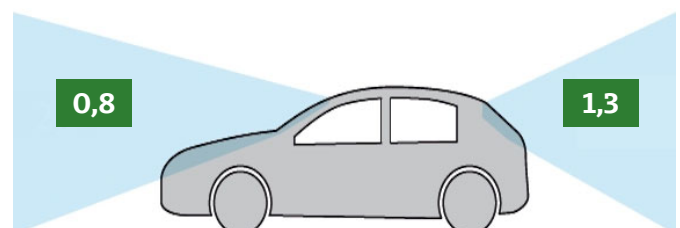
### Rundumsicht

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.



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

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine

### 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 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

### 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. 82 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.

### 5,1 Kofferraum-Variabilität

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

## 2,8 INNENRAUM

### 2,4 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

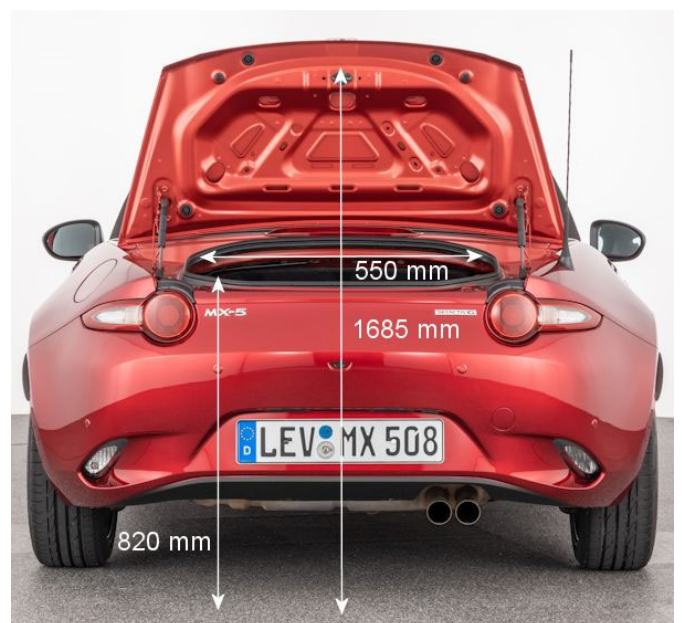
Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Roadster mit geschlossenem Dach ein schlechtes Zeugnis aus, da das Stoffverdeck die Sicht nach schräg hinten deutlich einschränkt. Offen sieht die Welt natürlich anders aus.

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 Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Lediglich 115 l Gepäck passen in den Kofferraum des MX-5.



Die kleine Laderaumöffnung und die sehr hohe Ladekante machen das Be- und Entladen zu einer anstrengenden Tätigkeit.

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. Der kleine Schalthebel liegt anders als manche Bedienelemente gut zur Hand, wohingegen der Handbremshebel unüblich auf der Beifahrerseite der Mittelkonsole sitzt und recht weit in den ohnehin beengten Innenraum ragt. Im MX-5 sind alle für das Fahren relevante Elemente im Zentrum, alles andere muss eben schauen, wo es bleibt.

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 Fensterheber verfügen lediglich über eine Abwärtsautomatik, einen Einklemmschutz gibt es nicht. Die klassischen Rundinstrumente sind stets

beleuchtet, passend skaliert und wie auch das Display links in der Instrumentenkombination sehr gut ablesbar. Das Kombiinstrument wird dabei vom großen und mittig angeordneten Drehzahlmesser dominiert. Ebenfalls zum Umfang zählt eine Kühlmittelanzeige, die in zusammen mit der zusätzlichen Kontrollleuchte für "kalten" Motor einen recht guten Überblick über den Betriebszustand des Motors gibt. Eine Öltemperaturanzeige vermisst man hingegen.



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

## 2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Außer beim Basismodell 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. Auch Apple CarPlay und Android Auto sind mit dabei, CarPlay ist kabellos nutzbar.

## 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 nahekommen. 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

Als Testwagen haben wir die Homura-Variante, die unter anderem mit einem besonders sportlichen Fahrwerk mit Bilstein-Stoßdämpfern die dynamischen Qualitäten des MX-5 betont. Das Fahrwerk 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. Ganz allgemein 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 78,3 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 ruhiger 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. Bei hoher Motorlast kommt ein sogenannter „Induction Sound Enhancer“ zum Einsatz, der gezielt Ansaugeräusche in den Innenraum überträgt.

### 3,3 Klimatisierung

Während der Basis-MX-5 mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet ist, bringt er in allen anderen 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.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,5 Fahrleistungen

⊕ Der MX-5 macht - deutlich gesagt - gerade mit dem 184 PS starken Zwöltersechzehnau einen Heidenspaß. 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 vier Sekunden, von 80 auf 120 km/h dauert es eine Sekunde länger. Zwar sind die Fahrleistungen und insbesondere die Höchstgeschwindigkeit von 219 km/h objektiv nicht besser als bei einer gut motorisierten Mittelklasse-Limousine, aber der Fahrspaß-

faktor im kleinen Mazda ist durch die ungefilterte Darbietung um ein Vielfaches höher.

Der Vierzylinder hält die Saugmotoren-Fahne hoch und hat mit dem vollgetankt nur 1.074 kg schweren Roadster leichtes Spiel, selbst im direkt übersetzten sechsten Gang zieht er noch gut durch. Der Lohn sind gute Noten bei den Elastizitätsmessungen im ADAC Autotest.

## 2,3 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.

## 1,6 Schaltung/Getriebe

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

⊕ Das Getriebe des MX-5 ist in bester Tradition seiner Urahnen kurz und knackig. Die Gänge lassen sich mit exakt

passendem 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 Serie.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Der MX-5 Homura 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 Durchfahrtsgeschwindigkeit

basierenden Bewertung kann der MX-5 mit dem Bilstein-Fahrwerk auftrumpfen. Durch dieses wird auch die Seitenneigung in Kurven gemindert.

Die Traktion des Hecktrieblers ist gut, das außer beim Basismodell serienmäßige Sperrdifferential kann auch hierbei helfen.

### 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.

### 3,0 Bremse

Die Bremsanlage ist zwar gut dosierbar und gefällt im Alltag, von der Bremsleistung her ist aber noch ordentlich Luft nach oben. Erst nach 36,7 m steht der MX-5 aus 100 km/h. Nicht nur,

aber gerade für einen so sportlich orientierten Wagen ist das keine gute Leistung.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der MX-5 Homura ist zwar die teuerste Variante, dennoch muss man für andernorts selbstverständliche Fahrassistentenfunktionen noch Aufpreis zahlen. Diese sind unter anderem in einem Paket für 700 Euro enthalten: Verkehrszeichenerkennung, Notbremsassistenten, Müdigkeitserkennung. Der Notbremsassistent funktioniert bis 80 km/h und auch, wenn man langsam rückwärts rangiert. Die eher auf Eleganz denn Sportlichkeit ausgelegten Modellvarianten Kizuna und Kazari haben dieses Paket übrigens serienmäßig dabei.
























Andere Systeme sind auch beim Homura 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 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

⊕ Die Crashtests nach Euro NCAP stellen 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsassistent	Option
	Vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	indirekt messend

## 2,7 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird bei den Tests 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. Eine handelsübliche Isofix-Einführhilfe ist ratsam. 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.

## 1,5 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

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

6,3 l auf 100 km - so hoch ist der Ecotest-Verbrauch. Damit bewegt sich der MX-5 angesichts der Fahrleistungen in einem absolut tolerablen Bereich. Die CO<sub>2</sub>-Bilanz beträgt 171 g/km, dafür

### 2,1 Schadstoffe

Der nach Euro 6d-ISC-FCM homologierte MX-5 hat die Partikelemissionen auch ohne Partikelfilter gut im Griff, obwohl im ADAC Ecotest unter erschwerten Bedingungen gemessen wird, also mit höheren Lasten als bei der Homologationsmessung. So erreicht der MX-5 mit dem 184 PS starken Vierzylinder-

## 2,8 AUTOKOSTEN

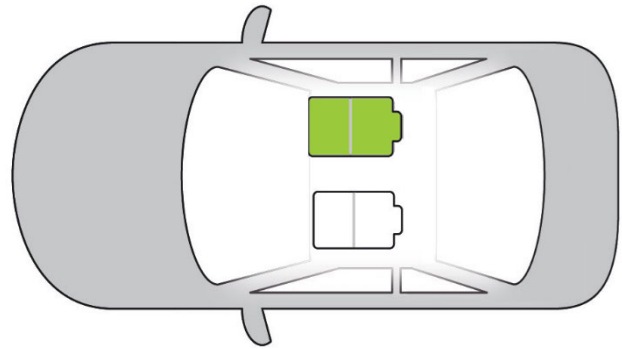
### 2,8 Monatliche Gesamtkosten

Hier herrscht Zwiespalt. 39.690 Euro kostet der MX-5 mit 184 PS als Homura. Die Ausstattung ist dann recht komplett. Die abgesehen von Metallic-Lackierungen einzige Option ist das Driver-Assistance-Paket mit Matrix-Scheinwerfern, Notbremsassistent und noch ein paar Kleinigkeiten, das mit 700 Euro einen moderaten Aufpreis hat. Damit kostet unser Testwagen 41.390 Euro, was für die Fahrleistungen und den Fahrspaß in Verbindung mit einem annehmbaren Verbrauch ein heutzutage gutes Angebot ist.

Wehmut kommt auf, wenn man sich die Preisentwicklung anschaut: Noch 2019 kostete der MX-5 mit 184 PS und einer dem

## 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)

gestaltet. Auch gut: Der Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger. Weniger gut: Der Assistent kostet beim Homura Aufpreis.

bekommt der Roadster 26 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Die Verbräuche auf 100 km im Einzelnen: 6,1 l in der Stadt, 5,7 l außerorts und 7,3 l auf der Autobahn.

Direkteinspritzer 39 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel, für die Partikel verliert der Mazda nur einen Punkt. Die übrigen büßt er für den bei sehr hoher Last erhöhten CO-Ausstoß ein. Die insgesamt erreichten 65 Punkte genügen für drei Sterne im ADAC Ecotest.

Homura ebenbürtigen Ausstattung 31.290 Euro, als die vierte Generation des Roadsters 2015 auf den Markt kam, startete die Preisliste mit 131 PS bei 22.990 Euro. Im Jahr 2023 bekommt man den Zweisitzer unter 30.990 Euro überhaupt nicht. Nicht nur Mazda hat die Preise derart angehoben, aber erwähnt werden soll die Teuerung allemal.

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.



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	MX-5 SKYACTIV-G 132 Prime-Line	MX-5 SKYACTIV-G 184 Exclusive-Line
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 (NEFZ/WLTP)	6,30/6,3   S	6,90/6,9   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	142/142	155/155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/20/23	12/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	131	174
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	664	743
Preis [Euro]	30.990	35.690

### 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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
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 (WLTP)	6,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17W
Länge/Breite/Höhe	3.915/1.735/1.230 mm
Leergewicht/Zuladung	1.102/158 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	130 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	4,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,7/8,8/12,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 84W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,3/10,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,7/7,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	148 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	78,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.925 mm
Leergewicht/Zuladung	1.074/186 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	115/-/- l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>181 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>61 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>102 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>445 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	788 Euro		
Steuer pro Jahr	174 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/21/24		
Basispreis MX-5 SKYACTIV-G 184 Homura	39.690 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.491 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera (Paket)	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (Paket)	700 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (Paket)	700 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (Paket)	700 Euro°
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	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 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**2,8**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,9</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	4,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	3,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen	5,1	Fahrstabilität	1,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	4,9	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	5,1	Bremse	3,0
<b>Innenraum</b>	<b>2,8</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	3,5	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot hinten	0,0	Fußgängerschutz	1,5
Innenraum-Variabilität	4,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,8</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,5</b>	Verbrauch/CO2	3,4
Federung	3,6	Schadstoffe	2,1
Sitze	3,1		
Innengeräusch	4,9		
Klimatisierung	3,3		

Stand: Juli 2023

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.