



Mazda MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 132 Homura

Zweitüriges Coupe der unteren Mittelklasse (97 kW/132 PS)

Der MX-5 wird als Roadster-Legende mit Fahrspaßgarantie beworben – zurecht. 1989 kam die erste Auflage auf den Markt und wurde zum Erfolg. Die mittlerweile vierte Generation gibt es seit 2015 und verkörpert die Mazda-typische Kodo-Designsprache. Den RF gibt es seit 2016. Leider wird auch der MX-5 nicht vom rasanten Preisanstieg der letzten Jahre verschont, so kommt der Testwagen mit Vollausrüstung ohne Extras auf einen Kaufpreis von stolzen 42.190 Euro. Mit der jüngsten Modellüberarbeitung ist aber der Serienumfang u. a. bei der Sicherheits- und Assistenzausstattung beachtlich gestiegen. Nach wie vor: Der MX-5 ist eine puristische Fahrmaschine, die trotz der überschaubaren Motorleistung ein Lächeln ins Gesicht zaubern kann. Mit offenem Dach Kurven genießen, lautet das Credo – die Alltagstauglichkeit bleibt dabei aber deutlich auf der Strecke. Schade, dass der Japaner nur noch mit dem kleinen Vierzylinder angeboten wird. Dafür sind die Betriebskosten dadurch geringer, und der Verbrauch von 6,4 l auf 100 km im Ecotest fällt für den gebotenen Spaß überschaubar aus. Die Bedienung ist erfreulich intuitiv, Schaltung Fahrwerk und Lenkung gefallen. Für einen Sportler dürfte die Bremsleistung aber besser ausfallen und in puncto Fahr- oder Geräuschkomfort sollte man bei diesem Puristen keine zu großen Ansprüche stellen. Wer auf der Suche nach einem bezahlbaren Spaßauto für zwei ist, macht mit dem MX-5 nichts falsch und wird ohnehin nicht an ihm vorbeikommen, denn mittlerweile ist der Japaner konkurrenzlos in diesem Segment. **Konkurrenten:** keine.

- ⊕ intuitive Bedienung, gute Ergonomie, überzeugende Fahrdynamik
- ⊖ geringe Alltagstauglichkeit, laut, wenig sportliche Bremsleistung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,7

Zielgruppencheck

	Familie	4,7
	Stadtverkehr	2,7
	Senioren	4,2
	Langstrecke	3,9
	Transport	5,4
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★☆☆☆

3,9

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Der kleine Zweisitzer zeigt sich insgesamt gut verarbeitet, die Spaltmaße sind gleichmäßig und alle Anbauteile flächig eingepasst. Lediglich im Motorraum hätten einige Kabel sorgfältiger ummantelt werden können und die geöffneten Fenster scheppern etwas, wenn man die Türen zufallen lässt. Der Unterboden ist bis auf den Heckbereich aerodynamisch günstig verkleidet und sogar mit Wachs versiegelt. Auch das Interieur ist bis auf manches Detail gut verarbeitet. Bei den Materialien muss man aber mitunter Abstriche machen: So ist das Armaturenbrett überhaupt nicht geschäumt, aber die Türverkleidungen zumindest teilweise. Den Mitteltunnel hätte man auch weicher gestalten können - grade, weil man mit diesem aufgrund der Platzverhältnisse innigen Kontakt pflegt. Immerhin gibt es ein Kniepolster. Die Kunststoffe sind oft lederartig texturiert und hier und da sind haptisch sowie

optisch angenehme Kunstlederüberzüge vorhanden, sodass der Gesamteindruck unterm Strich stimmt. Das metallene Targa-Klappdach des MX-5 RF geht recht flink vollelektrisch auf und zu, auch noch bei Schrittgeschwindigkeit (bis 10 km/h) oder innerhalb einer Ampelphase (ca. 15 s). Verwindungen sind dem Roadster fast gänzlich fremd. Die Targabauweise und zusätzlich das kleine Windschott zwischen den Kopfstützen sorgen für einen recht zugarmen Innenraum. Selbst auf der Autobahn oder bei heruntergelassenen Fenstern lässt es sich gut aushalten. Geschlossen steht der MX-5 mit seinem Blech-Klappdach optisch wie auch funktional wie ein Coupé da.

⊖ Die Kofferraumauskleidung aus Filz wirkt arg preisorientiert.

4,2

Alltagstauglichkeit

Mit seinem 45-l-Tank kommt der Japaner auf eine ordentliche Reichweite von etwa 700 km, wenn man den Ecotest-Verbrauch zugrunde legt.

⊕ Dank der Außenlänge von 3,92 m, der Breite von 1,93 m (inklusive Außenspiegel) und dem Wendekreis von nur 10,3 m kommt man mit dem MX-5 sowohl im Stadtverkehr als auch in engen Autobahnbaustellen gut zurecht.

⊖ Mit 184 kg fällt die Zuladung des knapp 1,1 Tonnen schweren RF überschaubar aus. Man sollte schon recht genau kalkulieren, welchen Beifahrer und wieviel Gepäck man mitnimmt. Dach- und Anhängelasten sind generell nicht erlaubt. Ein wirksamer Fehlbetankungsschutz fehlt, genauso wie ein Wagenheber und Radmutternschlüssel. Immerhin ist das Pannenset Serie.

3,3

Licht und Sicht

Trotz der kompakten Abmaße und kurzen Überhänge sind die Enden des Zweisitzers nicht einsehbar. Bereits ab der Basis (Prime-Line) kommt er zumindest serienmäßig mit einer hinteren Einparkhilfe – vorn ist auch gegen Aufpreis nichts zu machen. Eine Rückfahrkamera ist ab der zweiten Ausstattungslinie (Exclusive-Line) mit dabei – ein 360-Grad-Kamerasystem oder einen Einparkassistenten hingegen suchen wir in der Aufpreisliste vergeblich.

⊕ Positiv an dem tiefen Auto ist, dass man auch niedrige Hindernisse beim Rangieren gut wahrnehmen kann. Zum Modelljahr 2025 hat der MX-5 neue Voll-LED-Frontscheinwerfer mit integriertem Tagfahrlicht bekommen. Ab der Exclusive-Line ist die Matrix-Funktion nun Serie. Die angenehm hellen Scheinwerfer glänzen mit einer adaptiven Lichtverteilung und können sogar erkannte Passanten gezielt anleuchten. Beim Abbiegen wird der ohnehin breite Lichtkegel zusätzlich um ein dediziertes Abbiegelicht erweitert. Die Kurvenlichtfunktion ist nur beim Fernlicht wirksam, welches insgesamt etwas homogener ausfallen dürfte. Dank der

Matrixellemente werden andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausgeblendet, wenn man das Fernlicht aktiviert hat. Der ab der Exclusiv-Line serienmäßig automatisch abblendende Innenspiegel wurde zur Überarbeitung rahmenlos gestaltet und der fahrerseitige Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern.



Die breiten Bügel des Targadachs schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem RF ein schlechtes Zeugnis aus. Ursächlich hierfür sind insbesondere die breiten Bügel des Targadachs. Durch sie könnte man sich praktisch einen Schulterblick sparen, da der gesamte Bereich schräg hinter einem verdeckt ist. Ebenfalls schlecht fällt durch die sportlich-tiefe Sitzposition die Sicht auf den umliegenden Verkehr aus. Automatisch abblendende Außenspiegel sind für den MX-5 generell nicht verfügbar, welche grade bei dem tiefen Sportler nützlich wären, denn man sitzt auf ähnlicher Höhe wie manch ein SUV-Scheinwerfer. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beispielsweise beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden. Die LED-Leuchten rundum sind sehr leuchtstark, was der Sichtbarkeit hilft – dennoch können sie durch ihre teils kleinen Lichtaustrittsflächen (insbesondere Nebelschlussleuchte) zur Blendung anderer Verkehrsteilnehmer führen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage könnte nicht nur die eigene Sicht verbessern, sondern auch Blendung anderer durch verschmutzte Scheinwerfergläser reduzieren.

3,3 Ein-/Ausstieg

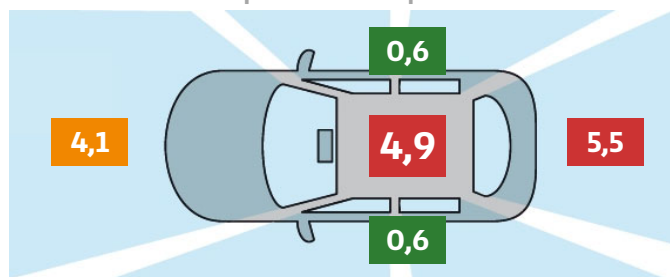
Die Türen halten auch an Steigungen mit ausreichenden Haltekräften, seit dem Modelljahr 2019 aber nur noch an zwei Haltepunkten. Das Keyless-System funktioniert gut und schließt den Wagen automatisch ab, wenn man sich samt Schlüssel vom Auto entfernt (Funktion deaktivierbar).

⊕ Bei Dunkelheit erhellen die Scheinwerfer nach dem Entriegeln das Vorfeld, um den Einstieg zu erleichtern.

⊖ Haltegriffe stehen am Targadach oder der A-Säule nicht zur Verfügung. Auch deshalb und wegen der sehr niedrigen

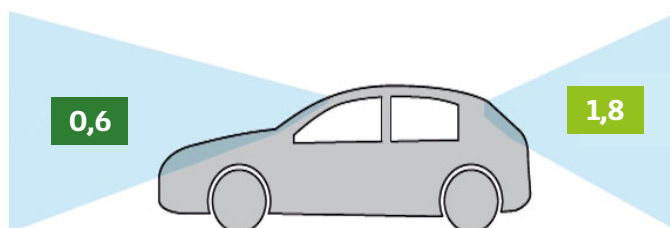
Rundumsicht

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.



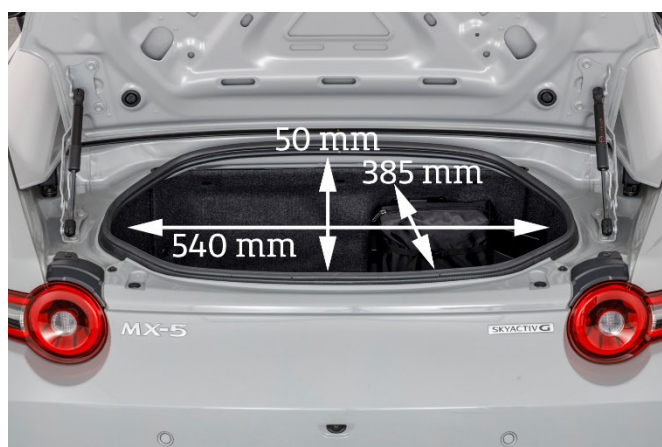
Sitze sowie der niedrigen Dachlinie fällt der Einstieg insgesamt sehr beengt aus. Das Ein- und Aussteigen wird damit zu einer recht sportlichen Herausforderung. Man muss die langen Türen weit öffnen, um überhaupt eine Chance zum Ein- und Aussteigen zu bekommen – das kann in engen Parklücken zusätzlich herausfordern. 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.

5,1 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum ist sehr klein und zerklüftet. Nur 115 l oder alternativ eine handelsübliche Getränkebox passen hinein. Für das eingeklappte Dach des RF geht kein zusätzliches Volumen verloren gegenüber dem Roadster.

5,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Entriegeln lässt sich der Gepäckraum entweder per Druck auf die Fernbedienung oder indem man einen neben dem Kennzeichen versteckten Knopf betätigt. Offengehalten wird die Heckklappe über Gasdruckfedern, zum Schließen gibt es keinen Griff - schmutzige Hände sind also vorprogrammiert. Das Be- und Entladen des kleinen Kofferraums gestaltet sich aufgrund der sehr hohen Ladekante schwierig: 84 cm liegt diese über der Straße.



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

⊖ Hat man sein Gepäck weit genug hochgehoben, muss man es durch die schmale Luke in den sehr zerklüfteten Gepäckraum balancieren. Obacht sollte man beim Laden auch auf den unverkleideten Fangbügel des Schlosses an der Heckklappe geben. Beim Ausladen muss man die Beladung mindestens 39 cm nach oben heben, um sie über die Ladekante zu manövrieren. Bei Dunkelheit reicht die eine LED im Kofferraum nicht aus, um für Überblick zu sorgen. Einen 12-V-Anschluss für eine Kühlbox beispielsweise gibt es nicht.

4,8**Kofferraum-Variabilität**

⊖ Der Kofferraum ist nicht variabel, auch eine Durchreiche nach vorn gibt es nicht. Gesonderte Ablagen für Kleinkram sind nicht vorhanden - einzig auf der rechten Seite hat der MX-5 ein nach oben offenes Fach, welches serienmäßig u. a. das Pannenset beherbergt. Hier könnte man zumindest sehr kleine Gegenstände mit etwas Geschick noch unterbringen.

3,0**INNENRAUM****2,5****Bedienung**

⊕ Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet und alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe der logisch angeordneten Bedienelemente einstellen. Mazda legt den Fokus auf eine ergonomische Gestaltung mit geringem Ablenkungspotenzial – die Philosophie geht meist auch auf. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen, muss man auf das Infotainmentsystem zurückgreifen, welches zum Modelljahr 2025 überarbeitet wurde und nun mit einem 8,8-Zoll-Display aufwartet. Das Display ist sehr gut platziert und zum Fahrer geneigt. Bei Verbindung des Smartphones via Apple CarPlay oder Android Auto kann das Display per Touch bedient und dabei die Hand angenehm auf dem Armaturenbrett abgelegt werden. Sonst erfordert die Bedienung des Infotainments jedoch Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen und verschachtelten Menüs mit dem Dreh-Drück-Steller samt den ringsum angebrachten Tasten navigiert. Zudem kommt es hin und wieder vor, dass man versehentlich beim Ablegen des Arms auf den zu weit hinten liegenden Steller kommt – der ideal platzierte Schalthebel hat offensichtlich Vorrang. Der Handbremshebel befindet sich unüblich auf der Beifahrerseite der Mittelkonsole und ragt recht weit in den ohnehin beengten Innenraum. Im MX-5 sind alle für das Fahren relevanten Elemente im Zentrum, alles andere muss eben schauen, wo es bleibt. Der Knopf zum Starten und Abschalten des Motors ist gut erreichbar und einsehbar am Armaturenbrett positioniert. Licht und Scheibenwischer sind serienmäßig sensorgesteuert und werden sonst klassisch jeweils an den beiden Hebeln hinter dem Lenkrad bedient. Vom Lenkrad verdeckt befindet sich



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



Der MX-5 bietet im Innenraum eine gute Verarbeitungsqualität, die Bedienung ist weitgehend funktionell.

links unten noch eine Schalterbatterie, welche u. a. die Knöpfe zur Einstellung des ESP, der Einparkhilfe, des Start-Stopp-Systems und auch der Fernlichtautomatik beherbergt. Die Steuerung der serienmäßigen Klimaautomatik erfolgt über drei Drehregler, die übersichtlich angeordnet sind und sich problemlos bedienen lassen. Die klassischen Rundinstrumente sind stets beleuchtet, passend skaliert und sehr gut ablesbar – ein Head-up-Display könnte hier kaum einen Mehrwert schaffen. Das teildigitale Kombiinstrument wird dabei vom großen und mittig angeordneten Drehzahlmesser dominiert. Ebenfalls zum Umfang zählt eine Kühlmitteltemperaturanzeige, die zusammen mit der zusätzlichen Kontrollleuchte für "kalten" Motor einen recht guten Überblick über den Betriebszustand des Aggregats gibt.

Eine Öltemperaturanzeige und zusätzliche digitale Geschwindigkeitsanzeige vermissen wir hingegen.

⊖ Die Innenraumbeleuchtung fällt schwach aus – es gibt weder separate Leseleuchten noch Lampen in den

Schminkspiegeln. Zudem sind nicht alle Bedienelemente, wie z. B. die Außenspiegeleinstellung, beleuchtet. Immerhin gibt es eine zentrale Innenleuchte. Die Fensterheber verfügen lediglich über eine Abwärtsautomatik und lassen sich per Fernbedienung weder öffnen noch schließen.

2,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Außer beim Basismodell ist der MX-5 serienmäßig mit einem kraftvollen Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern inklusive Subwoofer und Lautsprechern in den Kopfstützen ausgestattet. Sonst ist alles Serie: DAB+-Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung mit Audiostreaming und SD-Navigationssystem. Letzteres bekommt die ersten sieben Jahre kostenlose Updates und erhält auch Verkehrsinformationen in Echtzeit. Eine einfache Sprachsteuerung sowie zwei USB-C-Anschlüsse in der Mittelkonsole sind ebenfalls immer mit an Bord. Der SD-Kartensteckplatz ist ausschließlich für das

Navigationssystem reserviert. Mit dem Modelljahr 2025 ist nun auch die Anbindung per Android Auto kabellos möglich – Apple CarPlay wie bisher sowieso.

⊖ Wir vermissen eine induktive Ladeschale für das Smartphone. Konnektivitätsdienste zum Abruf von Fahrzeugdaten, Remote-Funktionen oder OTA-Updates sind für den MX-5 generell nicht verfügbar – hier macht sich bemerkbar, dass die Plattform des Flitzers mittlerweile zehn Jahre auf dem Buckel hat.

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 RF sorgt dafür, dass sich die Insassen recht nahekommen. Das niedrig verlaufende Dach und der geringe Abstand zwischen Armaturenbrett und Frontscheibe haben zur Folge, dass das Raumgefühl ebenfalls beengt ist. Die durch die tiefe Sitzposition hoch wirkende Seitenlinie und

wuchtige Mittelkonsole zahlen hier ebenso in den Gesamteindruck ein.

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

4,8 Innenraum-Variabilität

⊖ In puncto Variabilität im Innenraum kann der MX-5 praktisch nichts bieten. Auch Ablagen sind Mangelware, was im Alltag nervig sein kann. Nicht einmal Türfächer sind vorhanden. Immerhin gibt es eine Ablage für das Smartphone, einen Kartenhalter in der Sonnenblende sowie ein geschlossenes Fach in der Mittelkonsole. Statt eines klassischen Handschuhfachs im Armaturenbrett findet man

immerhin ein kleines abschließbares Fach mittig hinter den Sitzen, welches allerdings nur mit Verrenkung erreichbar ist. Ebenfalls zwischen den Sitzen gibt es zwei Getränkehalter – einen davon kann der Beifahrer seitlich am Mitteltunnel befestigen und gut nutzen. Der andere bleibt praktisch unerreichbar.

3,6 KOMFORT

3,6 Federung

Die Vorderräder des MX-5 werden von Doppelquerlenkern geführt und an der Hinterachse kommt eine Mehrlenkerkonstruktion zum Einsatz. Beide Achsen sind mit Stabilisatoren ausgestattet. Für die getestete Ausstattungslinie Homura gibt es kein gesondertes Sportfahrwerk mehr zum Modelljahr 2025. Es ist denkbar, dass dieses nun auch für alle anderen Varianten serienmäßig an Bord ist, denn der RF liegt insgesamt sportlich straff auf der Straße – wie man es von einem puristischen Sportler erwartet. Unter diesen Gesichtspunkten ist er gut abgestimmt – der Fahrkomfort wird dadurch aber eingeschränkt.

Sei es bei niedrigem Tempo innerorts, zügiger über Land oder auf der Autobahn: Man wird stets über den Straßenzustand ausgiebig informiert. Auf kurvigen Landstraßen fühlt sich der Japaner wohl – hier passt die Abstimmung gut zu sportlichen Ambitionen. Monoton auf der Autobahn hingegen kann der MX-5 wenig Langstreckenkomfort bieten – die Akustik trägt hier ihr Übriges bei. Kopfsteinpflaster oder Gullideckel nimmt der Wagen trocken und gut merklich unter die Räder, Querhindernisse hingegen werden bei moderatem Tempo passabel absorbiert.

3,5 Sitze

Die Recaro-Sportsitze des Homura sind mit ordentlich ausgeprägten Wangen ausgestattet, die für einen sehr guten Seitenhalt sorgen. Aber auch unter Komfortaspekten gefallen zumindest die ergonomisch geformten Sitzlehnen. Nur die Sitzflächen sind ziemlich hart gepolstert und daher auf Dauer unangenehm. Es gibt zwar sonst keine weiteren Einstellmöglichkeiten für die Mittelarmlehne, Kopfstützen oder Gurthöhen, aber wer in den MX-5 passt, sitzt auch in der Regel ergonomisch günstig.

4,9 Innengeräusch

⊖ Der MX-5 ist auch mit geschlossenem Targadach ein lautes Auto. Bei Tempo 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum sehr laute 76,6 dB(A). Eine entspannte Unterhaltung ist bei höherem Autobahntempo kaum mehr möglich, wofür besonders die Windgeräusche verantwortlich sind. Bereits bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Motor stets akustisch deutlich präsent (sicherlich

⊖ 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. Eine einstellbare Lendenwirbelstütze suchen wir ebenso vergeblich.

gewollt), was aber durchaus zum Charakter des RF passt. Bei höheren Drehzahlen werden Ansaugergeräusche gezielt in den Innenraum übertragen - zur Steigerung des Fahrerlebnisses. Die hinteren Radschalen sind teilweise mit Filz ausgekleidet - der kann aber wenig ausrichten gegen die übrigen Fahrgeräusche.

3,4 Klimatisierung

Während der Basis-MX-5 mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet ist, bringt er ab der zweiten der vier Ausstattungslinien eine Einzonen-Klimaautomatik sowie dreistufige Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer serienmäßig mit. Mehr hat

der puristische Mazda abseits des geöffneten Dachs auch gegen Aufpreis nicht zu bieten - immerhin lassen sich drei der vier Lüftungsdüsen getrennt in Richtung und Intensität justieren.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Unter der Haube des MX-5 steckt seit dem Modelljahr 2025 nur noch ausschließlich der „kleine“ Vierzylinder-Direkteinspritzer mit 1,5 Litern Hubraum. Das Aggregat mit Skyactiv-G-Technologie und stufenlos variabler Steuerzeitenregelung bringt es bei 7.000 U/min auf 132 PS (97 kW) bzw. 152 Nm Drehmoment bei 4.500 U/min. Der Mazda macht einen Heidenspaß und der Motor hat mit den knapp 1,1 Tonnen wenig Mühen - aber dennoch würde dem MX-5 das Zweiliteraggregat mit 184 PS des Vorgängers besser stehen. Man muss den kleinvolumigen Sauger schon ordentlich drehen lassen, um flott unterwegs zu sein. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der RF in guten 5,4 Sekunden (gemessen im zweiten Gang). Bei den Elastizitätsmessungen

für denselben Geschwindigkeitsbereich schneidet der Mazda im vierten Gang auch noch gut ab (8,9 Sekunden). Im fünften und sechsten Gang hingegen fällt das Zeugnis nur passabel aus - hier fehlt dem Sauger Drehmoment: fünfter Gang 11,9 Sekunden und sechster Gang 17 Sekunden. Zum Vergleich: Die letzte Messung gelingt mit dem 184-PS-Motor des Vorgängers fast fünf Sekunden schneller. Der Zwischensprint von 80 auf 120 km/h ist mit dem 132-PS-Homura in sieben Sekunden (dritter Gang) erledigt und in zügigen 1,9 Sekunden gelingt das Einfädeln in den Verkehr (15 auf 30 km/h). Den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Mazda mit 8,6 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 203 km/h.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder legt eine befriedigende Laufkultur an den Tag. Die Vibrationen des Benziners sind nicht sonderlich gut entkoppelt und vor allem im Stand und am Schalthebel deutlich

zu spüren - echte Puristen dürfte die lebendige Ausstrahlung des Aggregats aber freuen. Zudem ist es bei niedrigen Drehzahlen und hoher Last etwas brummig.

⊕ Sauger-typisch und für einen Sportler passend, hängt der Motor gut am Gas. Bei niedrigen Drehzahlen fehlt ihm zwar das heutzutage gewohnte Turbo- bzw. Elektro-Drehmoment, aber

dafür zieht der Motor gleichmäßig durch das gesamte Drehzahlband und steigert dabei sukzessive seine Leistung.

1,7 **Schaltung/Getriebe**

⊕ Das gut gestufte Skyactiv-MT-Getriebe mit sechs Gängen und direkt übersetzter höchster Fahrstufe ist insgesamt recht kurz ausgelegt: Bei 130 km/h im sechsten Gang läuft der Motor bei hohen 3.400 U/min. Das Getriebe des MX-5 lässt sich in bester Tradition seiner Urhahnen kurz und knackig schalten. Die Kupplung ist dazu feinfühlig und gibt keinen Anlass zur Kritik.

Schnelle Gangwechsel sind kein Problem, sondern meist die Regel. Nur in den Rückwärtsgang geht es ziemlich knochig hart mit etwas Krafteinsatz. Eine Last- und drehzahlabhängige Gangempfehlung, eine Berganfahrhilfe und ein tadellos funktionierendes Start-Stopp-System sind Serie.

2,3 **FAHREIGENSCHAFTEN**

2,0 **Fahrstabilität**

⊕ Der MX-5 ist als Fahrmaschine konzipiert und wird seinem Ruf als agiler Sportwagen absolut gerecht. Auf einen Lenkimpuls, wie er beim spontanen Ausweichen oder in Schreckreaktionen auftreten kann, reagiert der Japaner sehr gelassen und beruhigt sich rasch wieder, wobei das ESP hierbei sensibel unterstützend wirkt. Die dabei auftretenden Wankbewegungen der Karosserie passen allerdings nicht ganz zum Charakter des RF. Mazda ist sich dessen bewusst und wirbt mit dem serienmäßig verbauten KPC-System (Kinematic-Posture-Control). Dieses brems nach dem Einlenken das kurveninnere Hinterrad, was durch die kinematische Auslegung der Hinterachse Seitenneigung reduzieren soll. Im ADAC Ausweichtest fährt der Sportler wie erwartet agil und leichtfüßig durch die Pylonengasse. Das Anlenken geschieht zielgenau ohne Lenkungsverhärten und das ESP unterstützt durch passende Bremsimpulse den Richtungsänderungswunsch. Außerdem behält es das Heck souverän im Zaum, welches Anstalten macht nach außen zu drängen. Möchte man den Ausweichtest möglichst dynamisch

durchfahren, ist das mit dem MX-5 absolut kein Problem und bereitet viel Freude. Das ESP weiß auch hier zuverlässig wo der Grenzbereich ist und stabilisiert feinfühlig den RF. Subjektiv ist das Fahrverhalten bei geschlossenem Targadach etwas neutraler und offen um Nuancen heckbetonter – die 43 kg Gewichtsunterschied zum Stoffdach durch das Blechdach nehmen geringfügig Einfluss auf die Schwerpunktlage. Neu beim Modelljahr 2025 ist der Track-Mode, der außer beim Basismodell serienmäßig mit an Bord ist. Bei diesem lässt das ESP die Zügel etwas lockerer und greift erst ein, wenn ein gefährliches Ausbrechen des Hecks droht – deshalb sei dieser Modus nur geübten Fahrern außerhalb des öffentlichen Straßenverkehrs empfohlen. In langgezogenen Kurven bleibt der MX-5 lange neutral. Auf einen Lastwechsel oder gar Bremsimpuls reagiert er mit einem deutlich drängenden Heck – das ESP leistet hier aber gute Arbeit und lässt einen den Kurs sicher halten. Die Traktion des Hecktrieblers ist gut, was auch dem überschaubaren Drehmoment des Aggregats geschuldet ist.

1,8 **Lenkung**

⊕ Die elektrische Servolenkung hat einen entscheidenden Anteil am großen Fahrspaß, den der MX-5 bietet. 2,8 Umdrehungen sind nötig, um vom rechten zum linken Lenkanschlag zu kurbeln. Damit gehört die Lenkung nicht grade zu direktesten, aber die Übersetzung passt sehr gut zum Flitzer. Er lässt sich super flink und präzise in Kurven dirigieren

und in puncto Zentrierung gibt es ebenfalls kaum etwas zu klagen. Spätestens bei Landstraßentempo lässt sich die Mitte gut spüren, was bei flotter Gangart eine wichtige Information für den Fahrer darstellt. Dass die Lenkung in der Mitte etwas weniger Gefühl bietet als während der Kurvenfahrt, ist kaum erwähnenswert.

3,0 **Bremse**

Besonders am Homura ist die Brembo-Bremsanlage an der Vorderachse mit roten Bremssätteln in Festsattelbauweise. Die Bremsanlage ist zwar gut dosierbar und beiß beachtlich gut bei schnellem Tritt, allerdings kann die Bremsleistung nicht überzeugen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der

MX-5 durchschnittlich erst nach 37 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Die Bremsleistung bleibt dabei auf einem konstanten Niveau, aber grade für einen so sportlich orientierten Wagen ist das keine gute Leistung.

1,8

SICHERHEIT

1,3

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Mit der jüngsten Modellüberarbeitung wird der Serienumfang an Sicherheitsausstattung beim MX-5 deutlich aufgewertet. Nur der Basisvariante fehlen auf das Heckradar angewiesene Systeme wie der Ausstiegswarner, Spurwechselassistent und Querverkehrswarner beim Rückwärtsfahren. Der MX-5 bremst zudem beim Rückwärtsfahren sowohl für erkannte Hindernisse als auch bei Querverkehr. Die Verkehrszeichenerkennung mit Berücksichtigung von Navigationsdaten, der Notbremsassistent (bis 80 km/h) sowie der Müdigkeitswarner sind nun Serie, wie auch ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem. Außerdem serienmäßig sind der Tempomat, ein aktiver Spurhalteassistent und ein Geschwindigkeitsbegrenzer, welcher erkannte Tempolimits per Tastendruck übernehmen kann. Im Falle einer Gefahrenbremsung blinken die Bremsleuchten in erhöhter Frequenz zur Warnung des Nachfolgeverkehrs auf.

⊖ Ein Abstandsregeltempomat, Abstandswarner oder Lenkassistent sind für den MX-5 nicht verfügbar.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der MX-5 84 Prozent der Maximalpunkte für die Insassensicherheit erzielen – der Test wurde jedoch schon im Oktober 2015 durchgeführt und seine Gültigkeit ist im Januar 2022 ausgelaufen. Dennoch ist auch beim Facelift-MX-5 von einem Crash-Ergebnis auf ähnlichem Niveau auszugehen. Der Mazda 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. Vergisst man es sich anzuschallen, meldet dies der Japaner vorbildlich. Falls der Flitzer in eine Kollision verwickelt ist, bremst er anschließend in den Stillstand ab, um die Folgen einer möglichen Sekundärkollision zu verringern. Außerdem werden die Warnblinkleuchten aktiviert. Im Falle eines Überschlags schützt der hintere Teil des Targadachs die Insassen, der selbst im geöffneten Zustand stehen bleibt. Warndreieck und Verbandkasten sind gut erreichbar seitlich im Kofferraum fixiert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

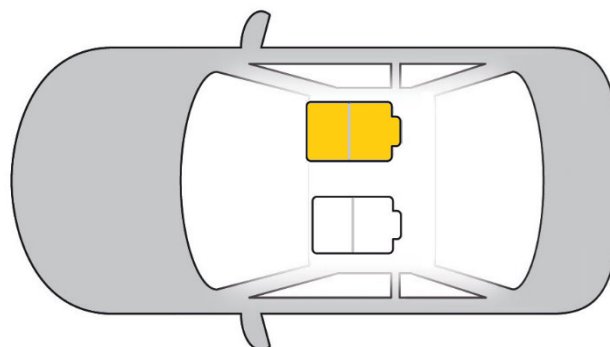
3,1 Kindersicherheit

⊕ Beim zum Januar 2022 ausgelaufenen Crashtest nach Euro NCAP-Norm vom Oktober 2015 kann der MX-5 80 Prozent der Maximalpunkte für die Kindersicherheit erzielen. Es ist davon auszugehen, dass die Modellüberarbeitung ein ähnliches Ergebnis erzielen würde. Der Beifahrerairbag wird über eine Sitzerkennungsmatte automatisch abgeschaltet. Ein Isofix ist dort Serie, allerdings ohne i-Size-Freigabe. Die Bügel sind allerdings durch die beengten Platzverhältnisse schwer zu erreichen – noch komplizierter ist der Wiederausbau eines Sitzes. Eine handelsübliche Isofix-Einführhilfe ist zu empfehlen. Mit dem Gurt lassen sich die meisten Sitze problemlos befestigen, allerdings ist die Gurtlänge knapp bemessen und sehr hohe Kindersitze können mit der starren Kopfstütze Probleme bekommen.

⊖ Die Fensterheber haben keinen Einklemmschutz.

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)

1,4 Fußgängerschutz

⊕ Der Crashtest attestiert dem MX-5 einen guten Fußgängerschutz – er erreicht 93 Prozent der Punkte (Test Oktober 2015, 2022 abgelaufen). Maßgeblich hilft dabei die aktive Motorhaube, die bei einem Unfall nach oben schnell

und den Aufprall etwas weicher gestaltet. Auch gut: Der Notbremsassistent erkennt sowohl Fußgänger als auch Fahrradfahrer bis Tempo 80 km/h.

2,7 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2

6,4 l Benzin auf 100 km – so hoch ist der Ecotest-Verbrauch. Damit bewegt sich der MX-5 angesichts der Fahrleistungen in einem tolerablen Bereich. Die CO2-Bilanz beträgt 167 g/km, dafür bekommt der RF 28 von 60 Punkten in diesem Kapitel. Im Einzelnen braucht der Mazda 6,2 l in der Stadt, 5,8 l außerorts und 7,4 l auf der Autobahn. Die Skyactiv-Technologie u. a. zur

Senkung des Verbrauchs mit dem kondensatorbasierten Bremsenenergieerückgewinnungssystem (i-ELOOP) zeigt Wirkung – selbst bei zügiger Fahrweise über Land bleibt der Verbrauch locker einstellig.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	62	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,2 Schadstoffe

⊕ Der nach Euro 6e homologierte MX-5 hat die Partikelemissionen auch ohne Otto-Partikelfilter gut im Griff, obwohl im ADAC Ecotest unter erschwerten Bedingungen gemessen wird. So erreicht der MX-5 mit dem 132 PS starken Vierzylinder-Direkteinspritzer 38 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. Beim Autobahnzyklus unter hoher Last verliert der Mazda ein paar Punkte wegen der CO-Emissionen, die aber dennoch unter der Forderung bleiben. Die insgesamt erreichten 66 Punkte genügen für drei Sterne im ADAC Ecotest.

2,7 AUTOKOSTEN

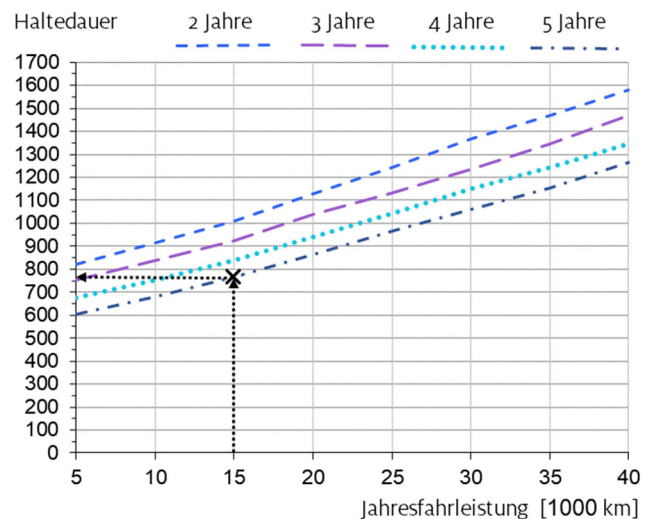
2,7 Monatliche Gesamtkosten

Das offene Vergnügen mit dem MX-5 beginnt beim Roadster bei 33.190 Euro und beim RF bei 35.990 Euro. Der RF ist u. a. für diejenigen konzipiert, die die Komforteinbußen durch das Roadster-Konzept umgehen wollen und die erhöhte Ganzjahrestaughlichkeit des Blechdachs schätzen. Mittlerweile ist die Serienausstattung sehr umfangreich und die Aufpreisliste kurz – spätestens ab der zweiten Ausstattungslinie Exclusive-Line für mindestens 38.890 Euro hat man praktisch alles an Bord. Die beiden Top-Ausstattungen Kazari und Homura beinhalten vorrangig optische Aufwertungen und andere Sitze. Der Kazari ist eher auf Luxus getrimmt, wohingegen der getestete Homura für mindestens 42.190 Euro der Dynamiker mit seinen Recaro-Sportsitzen und der Brembo-Bremsanlage ist. Ein stolzer Preis, wenn man bedenkt, dass man 2022 für den 132-PS-Homura als RF 3.000 Euro weniger zahlte, bzw. für 300 Euro mehr 184 PS bekommen hätte. Noch weiter in die Vergangenheit zur Einordnung der Preisentwicklung der vierten MX-5-Generation blickt man besser nicht, denn sonst kommt Wehmut auf. Dennoch bleibt der Flitzer angesichts des gebotenen Fahrspaßes und der Qualität heutzutage ein attraktives Angebot. Sechs Jahre Neuwagengarantie bis 150.000 km, zwölf Jahre gegen Durchrostung und drei Jahre auf den Lack bieten die Japaner. Bei Bedarf kann man auch jährlich die Neuwagen-Anschlussgarantie kostenpflichtig verlängern bis zum vollendeten zehnten Jahr bzw. 200.000 km. 126 Euro Steuern fallen

jährlich für den MX-5 an und bei der Versicherung ist der RF durchwachsen eingestuft: Die niedrige Klasse zwölf wird für die Haftpflicht angesetzt, bei der Vollkasko ist es die 19 und bei der Teilkasko sogar die 23.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 767 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100km pro t]*	5,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	105/-/-
• Dachlast/Anhängelast [kg]	-/-
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	6,79
Herstellungsland	Japan
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	83,3
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	206

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6e (WLTP)	
Hubraum	1.496 ccm
Leistung	97 kW/132 PS bei 7.000 1/min
Maximales Drehmoment	152 Nm bei 4.500 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	140 g/km
Stirnfläche/C _w -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/50 R16V
Länge/Breite/Höhe	3.915/1.735/1.230 mm
Leergewicht/Zuladung	1.116/164 kg
Kofferraumvolumen	127 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.Gang)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,9/11,9/17,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	195/50 R16 84V
Reifenmarke Testwagen	Yokohama ADVAN Sport
Wendekreis links/rechts	10,3/10,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,8/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	143 g/km (WTW* 167 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	76,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.925 mm
Leergewicht/Zuladung	1.096/184 kg
Kofferraum	115 l

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

Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	61 Euro
Fixkosten	126 Euro	Wertverlust	424 Euro
Monatliche Gesamtkosten		767 Euro	
Steuer pro Jahr		126 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		12/19/23	
Basispreis MX-5 RF 1.5 SKYACTIV-G 132 Homura		42.190 Euro	

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.02.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.087 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. 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. * 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-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent (dynamisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten (kombiniert mit Seitenairbags)	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
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 (Ein-Zonen)	-/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

2,7

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

Stand: November 2025
Test und Text: Willy Roßmeier