

Fahrbericht Mazda MX-5: Quell der Freude

Von Jens Riedel

Es ist nicht leicht, eine Ikone zu schaffen. Noch schwerer ist es, sie auch nach über einem Vierteljahrhundert am Leben zu halten. Seit vergangenem Jahr gibt es die vierte Generation des MX-5 - mit der sich Mazda vom rundlichen Design der drei Vorgänger trennte. Und nicht nur das. Das Auto ist noch kürzer und noch leichter geworden, und der Fahrer sitzt noch näher am Asphalt. Mit anderen Worten: Der mittlerweile legendäre Roadster ist noch faszinierender geworden - und bleibt auch beim Preis weiterhin sehr bodenständig.

Mit dem aktuellen Design hat Mazda den MX-5 äußerlich in die Neuzeit befördert. Schärfere Karosseriekanten und schmale Scheinwerfer bedeuten eine Abkehr von der bisherigen und stark klassisch geprägten Linie. Rund sind eigentlich nur noch die Rückleuchten, die Mazda so weit wie es gerade noch gesetzlich zulässig ist, nach innen gerückt hat. Der Fahrer darf sich beim Blick nach vorne nun über die nach innen vertiefte Motorhaube mit den höher stehenden Kotflügeln freuen. Die Sitzposition fällt spürbar nochmals ein Stückchen tiefer aus, und der Innenraum fühlt sich nochmals einen Hauch enger an. Die Höhenverstellung des Lenkrads hätte sich Mazda da durchaus schenken können.

Schon nach dem ersten Druck auf den Startknopf wird klar: Nachgelegt hat Mazda auch beim akustischen Auftritt des kleinen und nach wie vor turbolosen Zweisitzers. Der Sound ist schlicht betörend und entschwindet jenseits von 5000 Touren in noch sportlichere Regionen. Nichts geändert hat sich daran, dass nach wie vor der kleinere der beiden Motoren als Quell der Freude völlig ausreicht. Zumal diese noch leicht gesteigert wurde: Ein paar Kilo weniger Fahrzeuggewicht treffen beim 1,5-Liter-Aggregat (vorher 1,8 Liter) auf fünf PS mehr. Verblüffend ist bei aller Drehfreude des kleinen Triebwerks - der rote Bereich setzt erst bei 7500 Umdrehungen in der Minute ein - seine extreme Elastizität. Die Schaltempfehlungsanzeige gibt bereits bei Tempo 40 grünes Licht für den fünften und ab 50 km/h für den sechsten und letzten Gang. Und so bedarf es keiner großen Anstrengungen, den MX-5 beim Verbrauch mit einer Sechs vor dem

Komma zu bewegen, ohne dass der Fahrspaß dabei zu kurz käme.

Die Schaltung ist gewohnt knackig und kurz ausgelegt, und das ESP des Hecktrieblers mit dem weit nach hinten gerückten Frontmotor erfreut durch seine etwas tolerantere und damit sportlichere Auslegung. Die direkte Lenkung besticht durch ihre so gut wie nicht vorhandene Rückstellneigung. Der MX-5 federt zudem überraschend komfortabel oder zumindest ohne übertriebene Härte.

Das Verdeck wird nach dem Entriegeln des Hakens am Windschutzscheibenrahmen einfach mit einer Hand nach hinten geworfen und kurz heruntergedrückt – fertig. Dabei fahren die Seitenfenster automatisch ein Stück nach unten, danach allerdings nicht wieder automatisch nach oben. Verbessert hat Mazda den Schließmechanismus. Die Arretierung ist längst nicht mehr so stramm und Kraft raubend ausgelegt wie beim Vorgängermodell. In geschlossenem Zustand fordert der Wind ab etwa 120, 130 km/h leichten akustischen Tribut, aber für lange Autobahnraserei ist der MX-5 trotz seiner über 200 km/h Höchstgeschwindigkeit ohnehin nicht gedacht.

Den eher puristischen Eindruck des Roadsters stört der hoch auf dem Armaturenbrett aufragende Sieben-Zoll-Touchscreen-Bildschirm, der als Tribut an die Zeit gelten muss und auch via Drehdrücksteller und Sprachsteuerung bedient werden kann. So verfügt der Mazda nun auch über einen passiven Spurhalteassistenten. Das Cockpit dominiert der im wahrsten Sinne des Wortes in den Mittelpunkt gerückte Drehzahlmesser als das größte der drei Rundinstrumente (rechts Tacho, links Bordcomputer). Angesichts des Preises müssen hier und da kleine Abstriche in Sachen Materialanmutung gemacht werden, wirklich lieblos sind aber nur die Sonnenblenden aus hartem Plastik.

Fazit: Mazda hat unter Beibehaltung aller bisherigen Tugenden den MX-5 in so gut wie allen Bereichen nochmals nachgeschärft. Es gibt nicht viele Autos, die für so wenig Geld so viel Fahrspaß vermitteln. (ampnet/jri)

Daten Mazda MX-5 Skyactiv-G 131

Länge x Breite x Höhe (m): 3,92 x 1,74 x 1,23

Radstand (m): 2,31

Motor: R4-Benziner, 1496 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 96 kW / 131 PS bei 7000 U/min

Max. Drehmoment: 150 Nm bei 4800 U/min

Kraftübertragung: Sechs-Gang-Schaltgetriebe

Höchstgeschwindigkeit: 204 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.

Verbrauch (Durchschnitt nach EU-Norm): 6,0 Liter

Effizienzklasse: E

CO₂-Emissionen: 139 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 975 kg (o. Fahrer) / 240 kg

Kofferraumvolumen: 130 Liter

Wendekreis: 10,4 m

Bereifung: 195/50 R16 (v.) / 205/45 R17 (h.)

Basispreis: 22 990 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.



Mazda MX-5.
