
Praxistest Mazda MX-5 G 2.0: Kann der Kult-Roadster auch Winter?

Von Michael Kirchberger, cen

„Wie ein Sommer, der scheinbar niemals endet“, so titelte eine Autozeitschrift aus Österreich zu ihrem Bericht über den Mazda MX-5. Nun ist der Sommer, auch wenn der Herbst noch sehr mild war, definitiv vorüber. Und nun? Ist der ikonische Roadster aus Japan tatsächlich nur ein reines Sommerauto? Oder kann er trotz Stoffverdeck auch bei eisigen Wintertemperaturen bestehen?

Seit 1989 ist der MX-5 im Mazda-Programm. Mit mehr als einer Million verkaufter Exemplare ist er der erfolgreichste Roadster der Automobilgeschichte. Er ist mittlerweile in seiner vierten Generation am Start, die meisten seiner Konkurrenten wie der Fiat Barchetta wurden nach kurzer Lebenszeit wieder eingestellt. Der japanische Roadster dagegen wurde liebevoll und mit Hingabe gepflegt, der kräftigste Bruch mit der Tradition mag sich 1998 bei der Umstellung vom Typ NA auf den NB ereignet haben. Die auffälligen Klappscheinwerfer wurden damals durch herkömmliche Leuchten ersetzt.

Seit dem ist der MX-5 all seinen ursprünglichen Tugenden treu geblieben. Gerade mal 1100 Kilogramm schwer und schlank geschnitten gibt er eine Fahrspaßgarantie. Der Hinterradantrieb macht ihn überaus agil, dass bei der jüngsten Modellpflege eine Kinematic Posture Control an Bord gegangen ist, gehört zu den aufregendsten Neuerungen im Wandel der Zeiten. Was das ist? Nun, ein elektronisches System, welches das kurveninnere Hinterrad einbremst und so Karosserieneigungen reduziert, wenn es um die Biegungen geht. Dabei wären Karosserieneigungen das Letzte, was wir am MX-5 in der Vergangenheit kritisiert hätten. Immerhin kostet das Helferlein kaum etwas und drückt auch nicht auf die Waage.

Das wesentliche Merkmal des Zweisitzers ist neben seinem munteren Motor sein leichtes Stoffverdeck, das zumindest im Sommer schon bei niedriger Fahrgeschwindigkeit manuell geöffnet und mit einem geübten Schlenzer nach hinten geworfen werden kann. Wer die richtige Technik anwendet, findet das korrekte Maß an Kraft, damit es im vorgesehenen Kasten im Heck einrastet. Kaum weniger aufwändig ist das Schließen. Ohne Mühen wird die Mütze nach vorn gezogen und mit einem zentralen Schließmechanismus verriegelt. Im Winter bei Eis und Schnee sollte man der zarten Stoffhaube aber auf keinen Fall Gewalt antun, besser ist es, den Roadster aus der Garage zu holen oder behutsam warmfahren, damit es beim Öffnen des Dachs nicht zu Beschädigungen kommt.

Zwei Grad minus, die Sonne scheint fahl. Nicht das ideale Wetter zum Offenfahren, aber es bedarf auch keiner ausgeprägten Leidensfähigkeit um die Tour zu genießen. Zwar gibt es kein Heißluftgebläse in der Kopfstütze, dafür aber eine kräftige dreistufige Sitzheizung für die beiden stark konturierten Recaro-Sessel im Cockpit. Auch die Klimaanlage fächelt wärmende Luft eifrig in den Fußraum, die Ausströmer in der Armaturentafel leisten bei der Erwärmung einen nur kleinen Beitrag. Dafür begrenzt das kleine, aber wirkungsvolle Windschott zwischen den Kopfstützen die Verwirbelungen im Innenraum, bei moderaten Tempi bleiben die Temperaturen stets im angenehmen Bereich.

Der stärkere der beiden wählbaren Vierzylinder-Benziner kommt mit zwei Litern Hubraum und ohne Turbolader auf 184 PS. Er wird per Startknopf zum Leben erweckt, mit Sportwagen-Manieren dreht er dann erstmal hoch, um im Anschluss mit einem angenehm heiseren Klang im Leerlauf vor sich hinzutouren. Der Schalthebel ist eher ein Stick und ein Feind der langen Wege, aus dem Handgelenk heraus lassen sich die Gänge wechseln. Genauso, wie der Mazda sich mit sehr sparsamen Lenkbewegungen um die Kurven treiben lässt. Spurgenau bleibt er auf Linie, und dass auch vergleichsweise

schlanke 205 Newtonmeter Drehmomentspitze bei richtigem Einsatz schon mal zu kurzen seitlichen Wischern führen können, verhindert das ESP zuverlässig und nicht selten. Da bleibt es immer beim guten Rutsch. Seine Agilität verliert der Mazda daher auch bei Kälte nicht.

Die Sprachsteuerung funktioniert halbwegs passabel, einzig der knapp geschnittene Innenraum und die Positionierung des zentralen Drehstellers vor der Schaltkonsole führt gelegentlich zu unerwünschten Aktionen, die sich aber mit der „Back“-Taste schnell wieder rückgängig machen lassen. City-Notbremsassistent, Müdigkeitserkennung, Rückfahrkamera und Verkehrszeichenerkennung assistieren für 750 Euro, das Sport-Paket mit Recaro-Sitzen in Leder-Alcantara-Kombination, dem Bilstein-Fahrwerk und einer Domstrebe für 1900 Euro sorgen für den sportlichen Wumms.

Fahrvergnügen ist im MX-5 stets mit von der Partie. Die stramme Federung ist kein Komforthindernis und die gläserne Verdeck-Heckscheibe für gute Rücksicht beheizbar. Angenehm arbeitet außerdem die Start-Stopp-Automatik, die den Motor nach dem Abstellen ohne das lästige Gerüttel wieder zum Laufen bringt. Die gefahrene Modellvariante Selection ist mit allem ausgestattet, was gut und teuer ist, ein Soundsystem von Bose, die Navigation, Leichtmetallräder und Matrix-LED-Licht gehören unter anderem dazu.

Der Weihnachtsmann wäre mit einem MX-5 allerdings schlecht beraten gewesen. Ist er doch ein eher kräftiger Kerl und säße im schlanken Roadster eher wie eine Leberwurst im Kunstdarm. Auch für Geschenke ist wenig Platz, 113 Liter Kofferraumvolumen sind dürftig. Und ein Anhänger scheidet mangels Genehmigung einer Kupplung ebenfalls aus. Alle anderen können sich auch im Winter mit dem Mazda auf kurzweilige Mobilitätserlebnisse freuen. Zumal der Verbrauch bei angepasster Fahrweise mit 6,7 Litern Benzin auf 100 Kilometer um 0,2 Liter niedriger als der WLTP-Wert ausfällt.

Wer Bedenken hat, könnte auf die Targa-Version des MX-5, den RF, ausweichen. Der hat ein festes Dach, das sich herausnehmen lässt und besser isolieren soll. Ein Problem löst aber auch diese Version nicht: Die dicke Winterjacke findet im Innenraum keinen Platz. Sie kann nur im Kofferraum verstaut werden. (Michael Kirchberger/cen)

Daten Mazda MX-5 Selection G 2.0

Länge x Breite x Höhe (m): 3,92 x 1,74 x 1,23
Radstand (m): 2,31
Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1998 ccm, RWD, 6 Gänge
Leistung: 135 kW (184 PS) bei 7000 U/min
Max. Drehmoment: 205 Nm bei 4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 219 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,9 Liter
Testverbrauch: 6,7 Liter
Tankinhalt: 45 Liter
CO₂-Emissionen: 156 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1100 kg / max. 235 kg
Kofferraumvolumen: 113 Liter
Wendekreis: 10,4 m
Preis: 35.690 Euro
Testwagenpreis: 39.240 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mazda MX-5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
