
Könige der Landstraße #1: Mazda MX-5 RF: Top-Athlet mit Achillesferse

Von Dennis Gauert

Mit dem Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184 starten wir unsere Fahrbericht-Serie mit kompakten Sportlern für kurvige Landstraßen. Mit einer 50/50-Gewichtsverteilung, Heckantriebe und Differentialsperre liegt der Mazda MX-5 schon immer voll im Segment der bezahlbaren Spaßautos. Heute steht die vierte Generation beim Händler, die mit elektrischem Targadach und einem seit August 2018 umfassend überarbeiteten Motor nun 184 PS leistet.

Magmarot-Metallic – ein aufpreispflichtiger Dreischicht-Effektlack, der an Candy-Farbtöne erinnert, schmückt die Außenhaut unseres Testwagens. Damit ist der MX-5 auf allen Ebenen ein Hingucker: Durch das Targadach entsteht eine ohnehin ikonische Sportwagen-Seitenlinie à la Corvette Stingray. Die wild skulpturierten Fahrzeugenden tun ihr Übriges um Aufmerksamkeit im Verkehr zu binden. Dabei ist das Besondere am MX-5 der neuesten Generation nicht nur seine sportlich-verspielte Optik sondern das, was sich unter dem dünnen Blechkleid befindet.

Das ist auf den ersten Blick der Innenraum, den Mazda in einer Manier gestaltet hat, die in der Preisklasse ihresgleichen sucht. Ein hochwertiger Materialmix, geschwungene Formen und detailverliebte Abwechslungen fürs Auge machen das kleine Cockpit zu einem schönen Arbeitsplatz. Rote Kontrastziernähte ziehen sich durch den Innenraum, der magmarote Lack grüßt an den Türverkleidungen. Dazu verstehen sich alle Funktionen im MX-5 von selbst. Die Sitzposition sowie die Anordnung von Lenkrad, Schaltknauf und Bedienelementen machen ihn damit zum eng anliegenden Maßanzug ohne wenn und aber.

In der Praxis muss allerdings erst einmal der Zustieg gelingen. Die Seitenwangen der optionalen Recaro-Sportsitze in Nappaleder-Ausführung (Teil des Sportpakets für 1900 Euro) versperren großen oder beleibten Fahrern wirkungsvoll den Weg ins Innere. Das ist eine Nuss, die man am Tag nicht zehn mal knacken möchte. Einfacher wird es, wenn das Targadach offen ist: So können auch Menschen mit einer Körpergröße über 1,90 Meter ohne Akrobatik zusteigen. Auf dem Beifahrersitz ist es dann aber immer noch die knappe Beinfreiheit, die klaustrophobische Anfälle erzeugt. Am Volant ist mehr Raum, der zu den Seiten aber durch die straffen Sportsitze beschnitten wird. Nach oben ist auch für Fahrer über 1,85 genügend Platz vorhanden.

Um Missverständnissen vorzubeugen: Das sind Eigenschaften, die dem MX-5 erst zum richtigen Roadsterfeeling verhelfen – und die sind bekanntlich nicht zum Einkaufen gebaut worden. Ein Handschuhfach im Armaturenbrett hätte es dann aber ruhig sein dürfen, dann muss die Bordmappe auch nicht im Kofferraum liegen. Immerhin helfen zwei aufsteckbare Cupholder und ein kleines Klappfach zwischen den Sitzen, um Portemonnaie und Erfrischungsgetränk zu verstauen. Gut gelungen ist das optionale i-Activsense-Paket, in das alle relevanten Assistenzsysteme des kleinen Mazda eingepasst sind: City-Notbremsassistent SCBS, City-Notbremsassistent Plus SCSB R, Müdigkeitserkennung DAA, Rückfahrkamera, Verkehrszeichenerkennung TSR - für 900 Euro Aufpreis ein Schnapper.

Die Bedienung des Infotainmentsystems ist selbsterklärend und wird durch einen Regler in der Mittelkonsole ermöglicht. Je nach Kleidung sind verhängnisvolle Berührungen beim

Schalten die Folge. Aufgrund der guten Erreichbarkeit des ansonsten gut funktionierenden Displays wäre eine Touchscreen-Bedienung durchaus angebracht gewesen. Eine weitere Dubiosität ist die Freisprecheinrichtung, die aufgrund der offenen Bauweise hinter dem Kopf angeordnet ist. Die Kommunikation gelingt zuverlässig aber wie auf Helium: Man versteht den Gesprächspartner zwar, ordnet ihn aber akustisch bei den Schlümpfen ein. Ansonsten fährt, assistiert und bedient es sich im MX-5 einfach, schön und mit guter Haptik. Vor allem stimmt die heute seltene Balance zwischen Technik, Moderne und Purismus.

Das Targadach ist die sprichwörtliche Sahnehaube auf dem Roadster aus Hiroshima. Das Dach lässt sich per Knopfdruck bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h öffnen und schließen. Bei dem aufregenden Schauspiel vergehen nicht einmal 13 Sekunden. Von Sinn befreit erscheint dennoch die Tatsache, dass im geöffneten Zustand kein Heckfenster mehr vorhanden ist. So ist der Kauf der Targaversion mehr Liebhaberei denn echter Mehrwert. Immerhin reduzieren sich die Windgeräusche im geschlossenen Zustand erheblich, sodass auch Geschwindigkeiten jenseits der 180 km/h auf der Autobahn erträglich bleiben. Für komfortables Schnellfahren ist der Radstand aber ohnehin zu kurz.

Wenn der Motor zu schnurren beginnt, ist es die Technik, die fasziniert: Der 2.0-Liter-Skyactiv-G-Motor wurde für die Abgasnorm Euro-6d-Temp noch einmal gründlich überarbeitet und hat dabei sogar 24 PS mehr aufgebaut. Unter anderem wurde der Einspritzdruck auf 300 bar erhöht, die Brennraumgeometrie verbessert und eine leichtere Schwungscheibe installiert. Als Ergebnis schnellst der MX-5 nun in 6,8 statt 7,5 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 km/h und giert nach Drehzahlen. Schier unermüdlich kämpft sich der Vierzylinder-Saugmotor bis auf 7500 U/min und gibt dabei zwischenzeitig ein Drehmoment von immerhin 205 Newtonmetern ab. Mit den gut 1100 Tonnen in der hohen Ausstattungsvariante und mit Targadach hat der Motor jederzeit leichtes Spiel.

Zu der Dynamik trägt aber vielmehr das Gesamtpaket bei: Mit Doppelquerlenkern vorne und einer Multilink-Aufhängung an der Hinterachse zeigt der kleine Mazda echte Sportwagen-Gene. Die Gewichtsverteilung von 50:50 und die direkte, elektrisch unterstützte Lenkung tun ihr Übriges, um den Zweisitzer zu einem flinken Wiesel zu formen. Die Schaltwege sind kurz, knackig und präzise. Und dann sorgt an der Hinterachse sogar noch eine Differentialsperre für den nötigen Grip. So geht Sportwagen richtig.

In der Praxis zeigt der MX-5 RF damit ein agiles Fahrverhalten, das in der Klasse seinesgleichen sucht. In verspielter Runde hat Mazda die Achsen wohl serienmäßig so eingestellt, dass der kleine Roadster grundsätzlich etwas mit dem Heck kommt. Für den Fahrer fühlt sich das wie ein kleiner Drift an, der mehr Schein als Sein ist. Damit ist der gefühlte Fahrspaß enorm, die realen Kurvengeschwindigkeiten aber geringer. Durch die insgesamt gutmütige Abstimmung lässt Mazda dem Fahrer im Trockenen viel Raum für solche Erlebnisse, ohne gleich in gefährliche Situationen zu kommen. Auf rutschigem Untergrund kehrt sich das Beschriebene aber schnell ins Gegenteil. Die Bremsen des MX-5 sind der Leistung auch nicht angemessen und zeigen schon früh Fading.

Der blutrote Renner aus Hiroshima fährt ansonsten selbst in der 184-PS-Version auf weichen Sohlen und neigt zu ausgeprägten Wankbewegungen. Das sichert dem puristischen Zweisitzer zwar Komfort und Gutmütigkeit, will aber nicht recht zum Rest des sportlichen Konzepts passen. Für den stärksten RF hätte Mazda hier generell ein anderes Fahrwerkspaket ab Werk als Option anbieten können. Vielleicht war man aufgrund der ansonsten scharfen Fahreigenschaften zu sehr um die Sicherheit besorgt. Für ungeübte Fahrer ist der MX-5 ja ohnehin schon Neuland auf allen Ebenen. Aber eben eins mit Sonne, Schmetterlingen und unermüdlichem Sauger-Getöse.

Fazit: Für den Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184 entscheiden sich Liebhaber, Romantiker

und kleine Rennfahrer. Der Fahrspaß kommt in kaum einem aktuellen Fahrzeug so rüber, wie im MX-5. Durch den kurzen Radstand und die bissigen Fahreigenschaften hält jede Abbiegung Glückshormone bereit. Die Verarbeitung innen überzeugt, außen müssen teils variierende Spaltmaße hingenommen werden. Bei dem günstigen Kaufpreis kann das aber kein Argument gegen den Mazda sein. Damit ist der RF grundsätzlich ein hervorragender Landstraßenathlet, der noch ein Sportfahrwerk und bessere Bremskomponenten gebrauchen kann, um in den größeren Ligen mitzuspielen. Bei dem Kaufpreis von knapp 33 000 Euro (Einstiegspreis 22 900 Euro für den Roadster mit 132 PS) und dem günstigen Unterhalt ist das zu verschmerzen. Natürlich nur sofern Mitfahrer dazu bereit sind, Druckerkartons oder ähnliche Riesenwüchse für 30 Kilometer zu halten. Aber auch das sind Fahrten, die den MX-5 einzigartig machen. (ampnet/deg)

Daten Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184 Sports Line i-Eloop

Länge x Breite x Höhe (m): 3,92 x 1,74 (mit Spiegeln 1,92) x 1,23
Radstand (m): 2,31
Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Skyactiv, i-Loop
Verdichtung: 13:1
Leistung: 184 PS (135 kW) bei 7500 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
CO2-Emissionen (WLTP): 155 g/km (Euro 6d-TEMP)
Effizienzklasse: F
Leergewicht (ohne Fahrer) / Zuladung: min. 1105 kg / max. 230 kg
Kofferraumvolumen: 130 Liter
Wendekreis: 10,4 m
Räder / Bereifung: 7 J x 17 / 205/45 R 17 84W
Basispreis: 32 890 Euro
Testwagenpreis 36 340 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5, RF Skyactiv-G, 184 PS, Targa

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



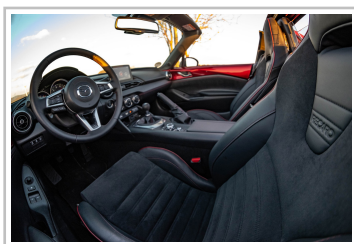
Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



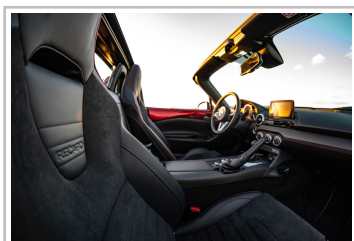
Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



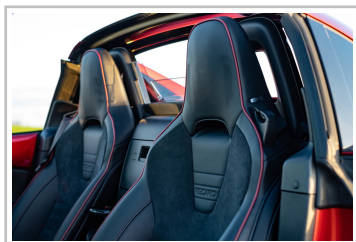
Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



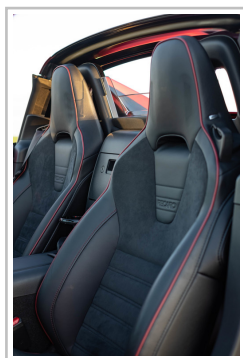
Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



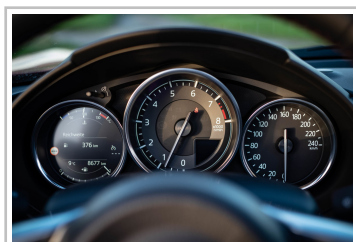
Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



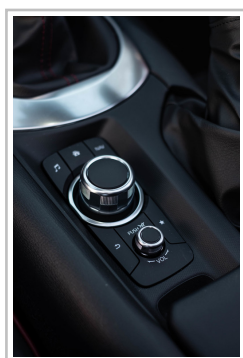
Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



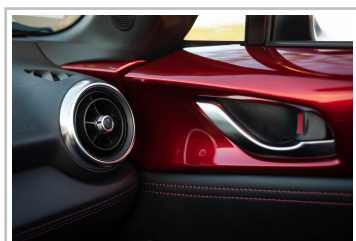
Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Mazda MX-5 RF Skyactiv-G 184.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
