

Date: 31.03.2016

**AUTOMOBIL
REVUE**
GEGRÜNDET 1906



Automobil Revue Katalog
3001 Bern
058/ 218 13 29
www.automobilrevue.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Magazines spéc. et de loisir
Tirage: 22'398
Parution: 50x/année

N° de thème: 651.058
N° d'abonnement: 651058
Page: 17
Surface: 322'280 mm²

NOTE DER REDAKTION 96/100

Test AR | 14 | 2016
Mazda MX-5 Skyactiv-G
2,0 l 160 PS

- + Fahrwerk, Chassis
- + Gewicht, Lenkung
- + Verbrauch
- + Feinnerviger Antrieb
- Ablage, Kofferraumvolumen
- Lärmig

PURES GLÜCK

NOTE DER REDAKTION 96/100

Test AR | 15 | 2016
Mazda MX-5 Skyactiv-G
1,5 l 131 PS

- + Tolles Chassis und Fahrwerk
- + Sensationell zum Lenken
- + Gewicht
- + Preis, Benzinverbrauch
- Lärmig
- Ablage, Kofferraumvolumen
- Mag keine tiefen Drehzahlen

Der Mazda MX-5 beweist, dass Fahrspass keine tausend Pferde erfordert. Das Geheimnis liegt in der Kombination aus richtiger Pferdedosierung und beinahe perfektem Fahrwerk.


 Automobil Revue Katalog
 3001 Bern
 058/ 218 13 29
 www.automobilrevue.ch

 Genre de média: Médias imprimés
 Type de média: Magazines spéc. et de loisir
 Tirage: 22'398
 Parution: 50x/année

 N° de thème: 651.058
 N° d'abonnement: 651058
 Page: 17
 Surface: 322'280 mm²


Lorenzo Quolantoni

Die Rezepte für automobilen Fahrspass sind vielfältig, aber die wenigsten finden die richtige Dosierung. Viele Hersteller mischen einem Gericht, das schon eine Kalorienbombe ist, noch mehr Pferdestärken bei. Das Gewicht steigt, weil Bremsen und Fahrwerk angepasst werden müssen. Die Rechnung wird also immer teurer, und eine Verdauungsstörung ist nur eine Frage der Zeit.

Mazda bevorzugt leichte Kost. Die Marke aus Hiroshima hat den MX-5 Gramm für

Gramm entfettet, statt sich an Kilowatt zu überbieten. Das versenkbare Hardtop der dritten Generation ersetzt Mazda durch ein klassisches Stoffdach.

Dessen Bedienung ist ein Kinderspiel, und der pfiffige Mechanismus stellt uns vor die Frage, ob man wirklich etwas anderes braucht. Urteilen Sie selbst: Durch Betätigen des Hebels, der zwischen beiden Sitzen platziert ist, entriegeln Sie das geöffnete Stoffdach.

Es hebt sich wenige Zentimeter hoch. Sie ziehen das Stoffdach bis zur A-Säule und ver-

riegeln – fertig. Und hierfür müssen Sie sich nicht mal von Ihrem Sitz erheben.

100 kg leichter

Die Jagd nach überflüssigen Pfunden hat sich ausgezahlt. Verglichen mit dem Vorgänger hat die vierte Generation des MX-5 etwa 100 Kilogramm abgesehen. Laut unseren Messungen wiegt die 1,5-Liter-Version 1020 kg, die 2,0-Liter-Version bringt 1080 kg auf die Waage – dies verglichen mit den 1160 kg der dritten Generation (mit versenkbarem Dach)! Der MX-5, intern «ND»

genannt, nähert sich somit seinem Vorfahren aus dem Jahr 1989 an, der es auf unserer Waage auf 960 kg brachte.

Der Patriarch und das jüngste Mitglied der Familie MX-5 haben noch mehr Gemeinsamkeiten. Man braucht nur den Neuen anzusehen. Das kompakte Auftreten des jüngsten Sprosses erinnert auffallend an den ersten MX-5. Die Zahlen bestätigen dieses Gefühl: mit 3,91 Metern Länge und 1,23 Metern Höhe ist der kleinste, der jemals entwickelt wurde.



Gleiches gilt am Steuer. Während der MX-5 sich über die Jahrzehnte hinweg kaum verändert hat, haben die anderen Fahrzeuge im Strassenverkehr einen gewaltigen Wachstumsschub in alle Richtungen erlebt. Durch die niedrige Sitzposition blickt der Fahrer quasi auf die Stossstange der SUV!

Die Fahrposition des neuen MX-5 wurde um zwei Zentimeter gesenkt (verglichen mit der dritten Generation) – aus gutem Grund: je näher der Hintern an der Strasse ist, desto grösser sind die Fahrgefühle. Es ist also kein Raketentriebwerk erforderlich, um Fahrfreude zu fühlen. In der ersten Generation des MX-5 hatten die Ingenieure

mit Hochdruck daran gearbeitet, den Schwerpunkt möglichst niedrig zu halten. Heute bekräftigt die Marke ihren Willen, zum Ursprung zurückzukehren.

Lückenlose Ergonomie

Erwarten Sie aber keine altmodischen oder spartanischen Ausstattungen. Die vierte Generation des MX-5 bietet sämtliche mehr oder weniger notwendigen Fahrhilfen wie Geschwindigkeitsregler, Spurhalteassistent, Totwinkelwarner und Navigation. Einzig die magersüchtigen Ablagen sind ein Manko. Erwarten Sie zudem nicht, dass Ihr ganzes Gepäck in den Kofferraum passen wird. Mit 130 Litern Laderaumvolumen ist er schnell voll.

Im Alltag lässt der MX-5 diese kleinen Fehler aber vergessen: alle Schalter liegen gut zur Hand, die Knöpfe sind da,

wo man sie erwartet; der Ergonomie wurde offensichtlich grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Der Fahrer hat einfach das Gefühl, mit dem Auto eine Einheit zu bilden: hoher Mittelton, extrem niedrige Fahrposition, umhüllende Konsole, das Cockpit ganz auf den Fahrer ausgerichtet und eng geschnittene Recaro-Schalensitze (optional nur in der 2,0-Liter-Version).

Die Sitzposition trägt dazu bei, denn sie ist perfekt. Jedenfalls fast, denn das Lenkrad lässt sich nicht in der Tiefe verstellen. Das ist eine fragwürdige Entscheidung für ein Auto, das sich Fahrfreude zum Ziel setzt.

Glück auf Rädern

Aber keine Panik, das kleine Meisterwerk von Mazda bleibt davon wenig berührt. Ohne die Spannung zu nehmen, müssen wir gestehen, dass der MX-5 das Glück auf Rädern ist. Er verdankt sein berauschendes Fahrverhalten der harmonischen Verbindung zwischen den verschiedenen Elementen.

Der japanische Hersteller hat sich für eine relativ sanfte Federung entschieden. Sie sorgt für Komfort auf Ausflügen an der frischen Luft und zugleich für progressive und gesunde Reaktionen.

Dank einer Gewichtsverteilung von beinahe 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse, kann der MX-5 fast beim Beschleunigen lenken. Der Japaner wirft sich mit einem kleinen Schubser in die Kurven hinein. Fast hat man das Gefühl, sich um seine eigene Achse zu drehen.

Hierzu ist zu bemerken, dass die Vorderachse zu diesem Zeitpunkt ihre Aufgabe schon erledigt hat. Dank bissigem Verhalten und einer Strassenlage der Superlative, fährt der kleine Spider millimetergenau im Kurveneingang: purer Spass.

Die Hinterachse folgt Befehlen, die eher durch Präzision als durch Ausdruckskraft glänzen. Das feine Fahrwerk verzeiht sogar Übertreibungen auf der Rennstrecke. Die Manöver der Hinterachse bereiten Freude, weil sie so leicht korrigiert werden können. In dieser Hinsicht ist der MX-5 die wahre Schule des Antriebs, die man besucht, um diese Art richtig zu geniessen.

Progressive Motoren

Die Skyactiv-Motoren tragen ihren Teil zu dem progressiven und leichtfüssigen Charakter des kleinen Roadsters bei. Die Antriebe gehören zu den letzten Saugmotoren auf dem Markt. Sie entwickeln auf sanfte Weise Leistung und Drehmoment und fallen nie durch grobe Manieren auf. Der 2,0-Liter ist sicherlich geschmeidiger dank seines Drehmoments von 200 Nm bei 4600/min und einer Leistung von 160 PS. Gleichwohl gibt der 1,5-Liter nicht das Gefühl, man tausche einen Hengst gegen ein Zugpferd.

Sie müssen ihm nur die Sporen geben und in höheren Drehzahlen bleiben. Da oben ist er spritzig. Sie werden den 2-Liter-Motor nicht zu sehr vermissen. Wohlgermerkt auch deshalb, weil der MX-5 mit dem 1,5-Liter rund 40 Kilogramm weniger auf die Waage

bringt. Das kommt seiner Reaktionsfähigkeit zugute. Übrigens ist die 1,5-Liter-Version durch ihre Abstimmung komfortabler, progressiver und leichtfüssiger. Der 2,0-Liter ist vielleicht einen Hauch weniger übermütig, dafür ist er dank serienmässiger Differenzialsperre effektiver und besser geeignet, eine schnelle Runde hinzulegen.

Beide Motoren werden idealerweise mit einem präzisen Schaltgetriebe mit kurzen Wegen kombiniert, ein wahres Vergnügen.

Wunsch: mehr Hardcore

Ist alles perfekt? Nein. Beide Antriebe passen zwar gut zu der Fahrzeugphilosophie, man hätte sich aber eine Version gewünscht, die ein bisschen mehr «Hardcore» ist. Ohne in rauschenden Galopp zu verfallen, hätte der Mazda MX-5 einen Hauch explosiver und weniger linear hochdrehen können. Dagegen ziehen wir den Hut vor dem Verbrauch der beiden Testversionen. Über die gesamte Testphase begnügte sich der 2,0-Liter mit einem Durchschnitt von 6,8 l/100 km. Dieses Ergebnis verdankt er auch dem System zur Rückgewinnung von Bremsenergie i-Eloop, das aus einem Kondensator besteht. Der 1,5-Liter beweist ebenfalls muster-gültige Sparsamkeit mit einem Verbrauch von 6,4 l/100 km!

Auf unserer Standardstrecke erreichten beide Versionen den hervorragenden Wert von 4,8 l/100 km. Diese Enthaltensamkeit gehört zu den grossen Stärken des MX-5, gemeinsam mit niedrigen Betriebskosten

Date: 31.03.2016

**AUTOMOBIL
REVUE**
GEGRÜNDET 1906



Automobil Revue Katalog
3001 Bern
058/ 218 13 29
www.automobilrevue.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Magazines spéc. et de loisir
Tirage: 22'398
Parution: 50x/année

N° de thème: 651.058
N° d'abonnement: 651058
Page: 17
Surface: 322'280 mm²

und attraktivem Anschaffungspreis. Der MX-5 Skyactiv-G mit 160 PS kostet Fr. 30 500.– in der Ausstattung Ambition (in «Revolution» Fr. 33 900.–), der Skyactiv-G mit 131 PS kostet

dagegen nur Fr. 23 900.–. Zu diesem Preis wird er als Basisversion Challenge angeboten, die aber das Wesentliche an Bord hat: eine grosse Menge Fahrfreude trotz «kleinem»

Motor. Dank dem MX-5 wird die Freude am Steuer zum Breitensport, wirtschaftlich wie technisch: Sie müssen kein Rennfahrer sein. Der MX-5 erteilt denjenigen eine schöne

Lektion, die nur auf Hunderte Pferde und Tausende Drehmomente schwören. Er verdient es, das meistverkaufte Cabriolet weltweit zu sein. Der Erfolg kommt nie zufällig. Bravo!



Ideal positionierte Gangschaltung, bestens in der Hand liegend. Der Kofferraum fasst mit 130 l gerade ausreichend Gepäck für eine kurze Urlaubsreise zu zweit. Beide Motorvarianten gefallen durch ihre Spritzigkeit.

© AR

Date: 31.03.2016

**AUTOMOBIL
REVUE**
GEGRÜNDET 1906



Automobil Revue Katalog
3001 Bern
058/ 218 13 29
www.automobilrevue.ch

Genre de média: Médias imprimés
Type de média: Magazines spéc. et de loisir
Tirage: 22'398
Parution: 50x/année

N° de thème: 651.058
N° d'abonnement: 651058
Page: 17
Surface: 322'280 mm²



«Hier kocht der Chef!» Alle Instrumente und Knöpfe folgen hier klar der Funktion. Und die heisst: Sportliches Fahren über kurvige Strassen. Einziges Manko: Das Lenkrad ist in der Tiefe nicht einstellbar. Es geht eng zu und her, aber alsbald passt der MX-5 wie ein «gut eingelaufener Turnschuh».



FAZIT


LORENZO QUOLANTONI
 Tester

Der MX-5 verkörpert den erschwinglichen Sportler. Er fährt sich leichtfüssig im Eiltempo und das zu einem vernünftigen Preis. Er bietet – sprichwörtlich – frischen Luftzug in einer Welt, in der Sportwagen immer leistungsstärker werden. Der kleine Japaner beweist, dass es möglich ist, puren Fahrspass zu haben, ohne ganze Pferdeherden unter der Haube zu beherbergen. Mazda setzt lieber und zu Recht auf Leichtigkeit, auf die Suche nach Effizienz und Optimierung. Andere Hersteller sollten sich daran ein Beispiel nehmen. Bis es so weit ist, ist der Weg frei für den Mazda MX-5. Die vierte Generation, die eine Version aller Superlativen ist, verdient es, unangefochten zu herrschen.

Das Cabriolet – ein Sommerauto?



Blödsinn! Mazda Schweiz hat uns eingeladen, auf der neuen, mit Schnee und Eis bedeckten Piste des TCS in Les Diablerets VD zu fahren. Warum? Um das Verhalten des Mazda MX-5 auf rutschigem Untergrund zu testen und maximale Fahrfreude zu erleben. Haben Sie «merkwürdig» gesagt?

Die Eigenschaften, die unser Fahrtest hervorgehoben hat, sind gute Voraussetzungen für Fahrten auf Schnee. Das perfekt ausgewogene Fahrwerk sorgt für hervorragend präzise Lenkeigenschaften. Dank lustvollen Drehzahlsteigungen hat der Fahrer den

kleinen Roadster stets mit dem rechten Fuss unter Kontrolle. Einlenken, gegenlenken, das Heck dreht mit ein, und wir beschleunigen aus der Haarnadelkurve heraus wie die Profis. Die ganze Fahrfreude spüren wir in Armen und Po, wir haben den Eindruck zu verschmelzen, wir sind eins mit der Mechanik. Kleiner Minuspunkt: Das Lenkrad ist nicht in der Tiefe verstellbar. Für grosse Menschen wie mich bedeutet dies, fahren mit zu stark angewinkelten Beinen. Ansonsten aber wirkt der Zauber. Und das Lächeln will gar nicht mehr aufhören.

J. M.