



Fotos: Michael Blumenstein

Kleine Veränderungen an Scheinwerfern (auf Wunsch mit Matrix-LED) und Stoßfänger. Der MX-5 ist ein Klassiker.

Das Offenfahr-Auto

Seit 2015 gibt es den aktuellen Mazda MX-5. Jetzt bekommt er das dritte Update. Autoflotte fuhr den 1.5er, denn der „große“ Zweiliter ist bald nur noch in UK zu bekommen.

Die EU. Vieles an diesem Konstrukt ist genial – für Privatpersonen wie für Unternehmen. Es gibt jedoch Auswüchse, die es immer mehr Menschen innerhalb der EU schwer machen, die überwiegenden Vorteile zu sehen. Die Briten beschlossen vor gut acht Jahren, aus dem Verbund auszusteigen. Gut? Eher nicht, wenn man sich die Lage im Vereinigten Königreich heute genauer ansieht.

Die 1.000-Kilogramm-Freiheit

Mazda fährt dieser Tage mit einem dezent aufgefrischten Roadster in die Schauräume der Händler. Und ja, der Mazda MX-5 ist kein typischer Firmwagen, aber das waren SUV vor 20 Jahren auch nicht. Und heute? Keine Frage mehr, kaum jemand guckt schief, wen man mit einem 2,5-Tonnen-5-Meter-Brocken zum Kunden fährt. Der Mazda MX-5 wiegt 1.500 Kilogramm weniger, ist 1,08 Meter kürzer und megaflach (1,23 Meter). Klar ist damit auch: Viel Platz gibt es nicht.

Mazda-typisch ist das Fahrzeug etwas Besonderes und nach fast zehn Jahren Bauzeit immer noch fähig, automobilaffine Menschen zu begeistern. Dabei geht es beim MX-5 nicht

um PS, nicht um Beschleunigung und nicht um Höchstgeschwindigkeit. Der Roadster kommt eher der Maxime von Colin Chapman, Erfinder der ehemaligen Sportwagen-Schmiede Lotus, nahe: „Mach es einfach, mach es leicht“. Generell war der Brite ein Verfechter der Simplifizierung. Und genau das verkörpert der nur 3,92 Meter kurze Japaner – also der Mazda MX-5 – noch heute.

Manuell geht schnell

Dach auf bedeutet bei ihm ein Griff zur Dachverriegelung und ein Wurf des Verdecks nach hinten. Kurz runterdrücken, dauert keine fünf Sekunden und der Himmel ist endlos. Motorstartknopf drücken und der kleine Vierzylinder, wir sind im 1,5-Liter unterwegs, brabbelt wie ein Baby vor sich hin.



In der Kürze liegt die Würze: 3,92 Meter.



1 Alles am Platz und gut bedienbar. **2** Nach wie vor ein Traum: das Schaltgefühl. **3** Die Sitze „halten“ einen fest.

Mazda MX-5 Prime-Line

Preis ab 27.891 €

R4/1.496 cm³|97 kW/132 PS

152 Nm bei 4.500 U/min

6-Gang-Schalter|204 km/h|8,3 s

Verbrauch 6,2 S|140 g/km

Maße 3.915 x 1.735 x 1.230 mm

Kofferraum 130 l

HK 17|VK 19|TK 23

Wartung 30.000/jährlich

Garantie 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Zurück zu den Briten. Den MX-5 gab und gibt es auch als Zweiliter mit rund 180 PS. Eine kleine Rakete. Die Düsen erlöschen aber aufgrund der EU-Abgasvorschriften Ende des Jahres. Mazda Deutschland hat daher Zweiliter-Versionen vorkonfiguriert und bietet diese hierzulande bis Ende 2024 an. Danach geht es mit dem Motor nur noch außerhalb der EU weiter – beispielsweise in Großbritannien. Braucht es den? Wir meinen: nein. Die reinen Fahrleistungen des 50 PS schwächeren Fünfzehnhunderter lesen sich bereits spannend, das Fahrgefühl ist es. Tief unten sitzend ist es gerade auf Landstraßen ein Träumchen. Der MX-5 klebt mit seinen schmalen 195er-Yokohama-Schlappen auf dem kroatischen Asphalt (wir fahren rund um Zadar) und der Schalthebel

flutscht akkurat und auf kürzesten Wegen von einer Stufe in die andere und die Anschlüsse passen perfekt. Doppelkupplung? Wer will das? Das Lenkrad lässt sich so verstellen, dass auch 1,90-Meter-Menschen die Beine darunter einpferchen können und eine fast gute Sitzposition finden können.

Einfach analog

Wer auf den Tacho blickt, sieht, dass es auch perfekt ohne Volldigitalanzeige funktionieren kann. Der Drehzahlmesser ist in der Mitte und gibt den Ton an. Mazda geht generell einen eigenen Weg beim Thema Fahrzeugbedienung. Und die im MX-5 hat zudem schon ein paar Jahre auf dem Buckel. Macht nichts, denn das meiste erschließt sich logisch. Apple Carplay kann mittels Displaygetippe bedient werden – alle Mazda-Inhalte nur mit dem Dreh-Drücksteller in der Mittelkonsole. Hier kann das Armablegen schon mal zu unbeabsichtigter Bedienung führen. Platz fürs Gepäck ist kaum vorhanden, hier wird noch minimalistisch gepackt.

Der MX-5 kam kurz nach dem Mauerfall ins vereinigte Deutschland und entwickelte sich schnell auch weltweit zur Ikone unter Roadster-Fans, da er das Puristische von früher in die Neuzeit übertragen hat. Das schafft auch der MX-5 anno 2024 bestens, weshalb seit Marktstart weltweit 1,25 Millionen Kunden das Modell wählten. Deutschland ist in Europa nach wie vor der größte Markt für den Zweisitzer, von dem in der aktuellen Version mehr als 28.000 eine deutsche Zulassung

erhalten haben – sicherlich kaum gewerbliche. Das Schöne: Mit einem Basispreis von unter 28.000 Euro bewegt sich der MX-5 nicht im Bereich von Traumwagen, sondern im Bereich des Möglichen. Und die Basisausstattung tut es an sich schon, wenn man auf Leder und Schnickschnack verzichten kann. All den gibt es natürlich auch im MX-5. So wie die neuen Nervensysteme, pardon: Assistenzsysteme. Beim Mazda existieren aber immer ein paar Tasten, um diese deaktivieren zu können. Links neben dem Lenkrad, nach dem fünften Mal blind bedienbar.

Die meisten Käufer werden sich am astreinen Fahrverhalten erfreuen. Denn der MX-5 bekam mal ein Fahrwerk, das seinen Namen noch verdient. Es bietet den nahezu perfekten Kompromiss aus Fahrdynamik und Komfort, den man diesem Wägelchen gar nicht zutraut. In Verbindung mit der sehr präzisen Lenkung und der hervorragenden Bremse ergibt sich ein Fahrgefühl, das Autofahrern entgegenkommt. Wendekreis (9,4 Meter) und Breite des Autos (nur 1,74 Meter) machen in der Stadt Spaß. Der Tankinhalt von 45 Litern bei einem Realverbrauch von teils unter sechs Litern auch auf der Fahrt entlang der kroatischen Küste.

Das Alter merkt man jedoch an Details wie dem fehlenden Handy-Induktivladen und der unzureichenden Geräuschdämmung, egal, ob man nun weiterhin mit geöffnetem Verdeck unterwegs ist oder dieses für die Autobahn-Anreise mal schließen „muss“. Der MX-5 ist 2024 eines der letzten echten Offenfahr-Autos. *mb*