



Während halb Wien noch schlummert, schimmert die Flanke des MX-5 bereits glutrot in der Morgensonne. Wer früh aufsteht, kann länger feiern.

Sonne im Herzen

25 Jahre MAZDA MX-5:
Wenn ein Kultroadster gefeiert wird, dann nicht im stillen Kämmerlein. Wien-Bregenz statt Kerzen und Kuchen.

von ALEXANDER FISCHER
fotos MARKUS ZAHRADNIK

DIE ENTHUSIASTISCHE MX-5-Gemeinschaft möge bitte Nachsicht walten lassen und mit bitterbösen E-Mails an die auto touring-Redaktion ein wenig warten. Es ist nur der folgende Einstieg, der in Euren Augen womöglich ein bisserl hopatatschig daherkommt. Falls Ihr, liebe Emixer, beim Lesen also demnächst ins Stolpern kommt, bitte nicht aufhören, sondern zügig fortfahren. So, wie Ihr das mit Euren kultigen Roadstern gewohnt seid. Wohlan:

WAS HABEN DER MUSIKANTENSTADL und der MX-5 gemeinsam? Die Popularität. Ja genau. Und was noch? Die Enge. Mit dem Unterschied, dass du dich beim Stadl Haut

an Haut in den Zustand kollektiver Glückseligkeit schaukelst. Im MX-5 hingegen gibt es nur dich und maximal den Beifahrer. Auf Tuchfühlung gehst du mit schlichten Kunststoffen oder hie und da Leder. That's it.

Der wichtigste Unterschied aber ist: Den Zustand der Glückseligkeit erreichst du nicht schunkelnd, sondern auf sympathisch-direktem Weg. Lenkung, Bremse, 5-Gang-Schaltung und Fahrverhalten sind nämlich genau so: direkt. Du fährst und fühlst und spürst den zierlichen Roadster (1,1 Tonnen Lebendgewicht) mit jedem zurückgelegten Meter, mit jedem Handgriff und mit jeder Bewegung – direkt und pur. Und genau dieses unmittelbare Empfinden-Können macht den MX-5 ja so ungemein sympathisch. Da stört es auch überhaupt nicht, dass die Servo-Unterstützung vergleichsweise gering ist – im Gegenteil: Das passt schon so, und das soll bitte auch gar nicht anders sein, denn sonst würde das herrlich stimmige Gesamtbild der puren Spaßmaschine darunter leiden.

Das Feedback der Lenkung ist jedenfalls hervorragend und der brav hochdrehende, 126 PS leistende 1,8-l-Vierzylinder-Benziner eine gute, preiswerte Wahl. Alternative gibt's nur eine – den Zweiliter-Sauger mit 160 PS.

Hätten wir es nicht mit eigenen Augen gesehen, wir täten es nicht glauben. Aber: So kitschig-schön geht die Sonne am Bodensee tatsächlich unter.

SONNE IM OSTEN, SONNE im Westen, und im Herzen sowieso. Den 25. Geburtstag des MX-5 in einer Garage oder am nächstbesten Parkplatz zu feiern, das wäre frevelhaft. Ein Roadster gehört auf die Straße – und deswegen schenken wir ihm einen zünftigen Roadtrip. Wien–Bregenz scheint eine passable Distanz, Sonnenauf- bis Sonnenuntergang der ideale Zeitraum zu sein.

Ideal deshalb, weil der MX-5 in Japan, dem „Land der aufgehenden Sonne“, produziert wird. Und weil für die aktuelle dritte Generation die Sonne schon sehr bald untergeht – der Nachfolger wird demnächst präsentiert.

Weit hergeholt? Mag sein, aber zum 25. Geburtstag darf ein Test durchaus abseits der üblichen, streng definierten auto touring-Parameter stattfinden.

Im Frühtau zieht es uns also den Wiener Nussberg hinauf. Das Stoffdach bleibt vorerst noch geschlossen, wir drehen sogar den Heizregler ein Stück weit nach rechts. Natürlich ist die Rundumsicht jetzt nicht berauschend, instinktiv ziehen wir sogar den Kopf ein. Höhlenmenschen waren wir, Höhlenmenschen bleiben wir. Und wie einst wagen wir uns erst dann aus unserem Unterschlupf heraus, wenn die Bedingungen draußen wieder freundli-

cher sind. So wie jetzt. Für diesen Sonnenaufgang verlassen wir den lauschig-warm gewordenen MX-5, zugegeben mehr eckig als elegant im Bewegungsablauf. Dazu muss man wissen: Die Sitzposition im MX-5 ist tief, sehr tief. Zudem müssen die Beine ein wenig abgewinkelt in einen recht engen Fußraum eingefädelt werden. Schlimmer trifft es allerdings den dauerhaft schief sitzenden Beifahrer (gibt's das, außer beim Lada Taiga, sonst noch wo?), der aufgrund des breiten Getriebetunnels nochmals weniger Spielraum für Beine und Füße zur Verfügung hat.

Geschmeidiges Ein- und Aussteigen bedarf daher entweder einer geschickten Inszenierung oder eines einfachen Tricks: Wer erst das Verdeck öffnet, kann danach hindernisfrei und deutlich eleganter zu- bzw. entsteigen.

Apropos Verdeck: Knopf drücken, Hebel ziehen, Verdeck nach hinten schupfen, fertig. Schneller und unkomplizierter ist kein anderer Mechanismus am Markt.

Die Sonne auch im Herzen (mit unübersehbarer Auswirkung auf das Gemüt) starten wir unsere Reise. Leise wird es dabei freilich nie. Eh klar, bei geöffnetem Verdeck, aber selbst im geschlossenen Zustand sind Windgeräusche omnipräsent. Das Rauschen →



Generation eins. Wurde 1989 in Chicago präsentiert, war ab 1990 in Österreich zu haben. Damaliger Listenpreis: 270.000 Schilling.



Generation zwei. Debütierte 1998, die Ablösung passierte 2005. Für fröhliche Fahrleistungen war ein 1,6-l-Benziner (115 PS) zuständig.

Ein herzliches Dankeschön an das Weingut Wieninger am Nussberg, das Restaurant Glashaus sowie die BH Bregenz.

macht das Radio ab 100 km/h obsolet. Dafür wird die kurze, steile Windschutzscheibe ihrer Funktionsbeschreibung völlig gerecht. Hochgezogene Seitenscheiben und ein kleines Windschott minimieren die Verwirbelungen zusätzlich, reduzieren das Open-Air-Feeling auf unangenehme Windspiele im oberen Haaransatzbereich.

Kurze Zeit später wären wir allerdings sogar darüber noch froh gewesen, denn es begann zu regnen – und erst beim Arlberg hörte es wieder auf. Die Lehren der langen Regenfahrt: Wir wissen, dass das Stoffverdeck wirklich dicht ist. Dass bei Starkregen der Scheibenwischer an seine Grenzen kommt (eine schnellere, dritte Intervallstufe wäre fein). Und dass das ESP sehr hart eingreift, das ausbrechende Heck sehr früh einfängt.

Wir beschließen unseren Roadtrip mit einer Volksweisheit: Auf Regen folgt Sonnenschein, wie wahr. In unserem Fall sogar der kitschigste Sonnenuntergang, den man sich vorstellen kann. Sonne im Osten, Sonne im Westen, Sonne im Herzen sowieso. ■



Natürlich hat der MX-5 Türen – aber wenn das Dach schon einmal weggeklappt ist...

Mazda MX-5

1,8i Takumi 2 Navi

€ 29.290,-*

| | |
|--------------------------|--|
| Motor | 4-Zyl.-Benziner, 1.798 cm ³ |
| Leistung | 93 kW (126 PS) 6.600/min |
| Drehmoment | 167 Nm bei 4.500/min |
| Spitze | 194 km/h |
| Normverbrauch | 9,8/5,6/7,1 l/100 km Innerorts/außerorts/gesamt |
| CO ₂ -Ausstoß | 167 g/km |
| Antrieb | Hinterrad, 5-G.-Schaltgetr. |
| L/B/H | 4.020/1.720/1.245 mm |
| Radstand | 2.330 mm |
| Gewicht | 1.121/254 kg (Leer/Zuladung) |
| Kofferraum | 150 l |
| Tankinhalt | 50 l |

auto touring Messwerte

| | |
|----------------|---|
| Beschleunigung | 10,2 s (0–100 km/h) |
| Bremsweg** | 37,4 m aus 100 km/h |
| Verbrauch | 8,1 l/100 km (auto touring- Normrunde) |
| Reichweite | 617 km |

* Listenpreis; ** mit Sommerreifen



Preiswert, Handling, Fahrwerkskomfort, Klappmechanismus des Stoffverdecks.



Enger Fußraum, Beifahrer sitzt aufgrund des breiten Getriebetunnels immer schief.