



Gebrauchtwagen: Mazda MX-5

30.07.2010

Kult zu kleinen Preisen

Von Mario Hommen

Rundgelutscht wie ein Stück Seife, mit ausfahrbaren Glubschaugen und etwas kraftlosen Proportionen wirkt die erste Generation des MX-5 nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit – vor allem im Vergleich zum maskulinen und in die Breite gegangenen MX-5 von heute. Doch die auf eine beispiellose Karriere zurückblickende Erstauflage demonstrierte uns auf einer Ausfahrt den Grund für ihren einstigen Erfolg: Das Urmodell bietet noch immer feinstes Roadster-Feeling und ist darüber hinaus für kleines Geld zu haben.

Mehr dazu

Multimedia

Galerie

Im Jahr der deutschen Wiedervereinigung brachte Mazda den MX-5 in den Farben Rot, Weiß und Blau in Deutschland auf den Markt. Kostenpunkt: 35.500 D-Mark. Das Besondere: Zu dieser Zeit waren bezahlbare Volks-Cabrios klassische Aufschnitte von VW Golf, Opel Kadett oder Ford Escort. Zwar gab es auch echte Roadster, wie den technisch veralteten Alfa Spider, den viel zu teuren BMW Z1, oder einige britische Exoten wie den Lotus Elan. Doch preislich und technisch stieß der MX-5 damals in eine Lücke vor.

Und dieses Hineinpreschen in ein allgemein vernachlässigtes Segment bescherte dem kultigen Japaner einen grandiosen Überraschungs-Erfolg, der sogar eine regelrechte Roadster-Mania in den 1990er Jahren auslöste und viele Nachahmer auf den Plan rief. Mazda profitierte vom Erfolg des MX-5 in doppelter Weise. Einerseits konnte der Roadster die Marke mit einem emotionaleren Image aufladen und außerdem wurden allein bis zum Jahr 2007 weltweit über 800.000 MX-5 verkauft. Mit dieser Zahl sicherte sich der MX-5 als meistverkaufter Roadster der Welt sogar einen Eintrag ins Guinness Buch der Rekorde. Seither ist die Zahl der produzierten MX-5 um weitere 50.000 Exemplare angestiegen.

Viele MX-5 in Deutschland



Ein erheblicher Teil der Gesamtproduktion kam übrigens auf deutsche Straßen. Insgesamt wurden fast 34.000 Mazda MX-5 der ersten Generation in Deutschland verkauft. Eine gewiss eindrucksvolle Zahl. Doch konnte die zweite Generation von 1998 bis 2005 mit fast 51.000 Zulassungen diesen Erfolg nochmals deutlich steigern. Obwohl die dritte Generation der bislang beste und attraktivste MX-5 ist, wird der aktuelle Stammhalter bei den Verkaufszahlen aller Voraussicht nach nicht an die

Erfolge seiner Vorgänger anknüpfen können.

Doch zurück zum ersten MX-5, der uns für eine vergnügliche Ausfahrt zur Verfügung stand. In diesem unverbastelten Original-MX-5 hat der 116 PS starke 1,6-Liter-Benziner mit dem knapp unter einer Tonne wiegenden Luftikus erstaunlich leichtes Spiel. So dauert der Standardsprint unter neun Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei fast 200 km/h. Allerdings ist der Wagen etwas durstig. 9,6 Liter auf 100 Kilometer – so die Herstellerangabe. Die nunmehr 1.075 Kilogramm wiegende Basisversion der [dritten Generation](#) mit 126 PS soll sich mit sieben Litern bescheiden.

Agiler Fahrspaß



Mit etwas weniger PS entwickelt aber der kleine Benziner des Ur-MX-5 ein erstaunliches Temperament und lässt sich der unter vier Meter lange Zweisitzer agil und handlich fahren. Heckantrieb und die von Antriebseinflüssen freie Lenkung sorgen für einen immer noch sportlichen Fahrspaß, ohne dass dabei das Fahrwerk mit übertriebener Härte nervt. Und unser Testexemplar hinterlässt trotz seiner fast 20 Jahre keinen klapprigen oder ausgelutschten Eindruck. Sauberer Durchzug, die Gänge flutschen

präzise durch die Gassen und der Wind pfeift uns kräftig um die Ohren. Während man bei vielen anderen Nostalgie-Fahrten oft den Eindruck gewinnt, der Wagen sei für den Straßenverkehr kaum mehr geeignet, kann der Ur-MX-5 auch heutigen Ansprüchen weitgehend genügen.

Doch bei aller Freude: Im Vergleich zum alten fährt sich der neue MX-5 dennoch deutlich besser. Mit mehr Power, einer satteren und präziseren Straßenlage, einer direkteren Lenkung und mit kecken Heckschwüngen fährt sich die aktuelle Version geschärfter, agiler, lustbetonter. Darüber hinaus ist der Neue dank seines serienmäßigen ESP auch in puncto Sicherheit überlegen. Und natürlich hinterlässt auch der Innenraum einen wesentlich moderneren und wohnlicheren Eindruck.

Kleine Preise, große Auswahl

Einfach vor die Wahl gestellt, würde sich wohl jeder für den neuen MX-5 entscheiden, den man bereits ab 22.000 Euro unter anderem in der schicken Sonderedition 20th Anniversary bekommen kann. Wem das allerdings zu viel Geld ist, der sollte sich auf dem Gebrauchtmart umsehen. Hier tummeln sich viele [hundert Exemplare](#) aller drei



Generationen zu deutlich günstigeren Preisen. So gibt es MX-5 der ersten Generation mit meist hohen Laufleistungen bereits für unter 2.000 Euro, nach oben hin reicht die Preisspanne bis maximal etwa 7.000 Euro. Insgesamt gilt das Urmodell, abgesehen von gewissen Rostproblemen bei Schwellern, Radläufen, Türen, als überaus zuverlässig. Das etwas fummelig zu bedienende Verdeck samt kratzempfindlicher Plastikheckscheibe sollte ebenfalls gründlich inspiziert werden. Schwierig wird es übrigens, einen MX-5 der ersten

Generation im Originalzustand zu bekommen. Sicherlich befinden sich darunter auch optisch sehr reizvolle Umbauten, doch wer sich den Original-MX-5 als Sammlerstück in die Garage stellen will, sollte bei der Suche viel Geduld mitbringen.

Beim MX-5 der [dritten Generation](#) lassen sich übrigens einige Exemplare für bereits unter 10.000 Euro schießen. Und für alle MX-5 gilt: Im kommenden Winter wird man bestimmt noch bessere Schnäppchen machen können.