

Mazda-MX-5 Langfassung

Roadster-Klassiker in neuem Gewand

- **Dritte Modellgeneration der Mazda Stilikone überarbeitet**
- **Seit 1989 über 894.000 mal weltweit verkauft**
- **Als erfolgreichster Roadster der Welt seit 2000 im Guinness Buch der Rekorde**

Der Mazda MX-5 bietet Roadster-Feeling in Reinform. Das ursprüngliche Konzept des MX-5 war so erfolgreich, dass Mazda es bis heute nicht geändert hat: erschwinglich in Anschaffung und Unterhalt, leichtgewichtig und leichtfüßig, spielerisches Handling mit der Einheit von Fahrer und Fahrzeug sowie eine klassische Roadster-Optik. Die Ende 2005 vorgestellte und Anfang 2006 eingeführte dritte Generation wurde mit Hilfe einer konsequent umgesetzten Gramm-Strategie entwickelt: Dadurch war es möglich, die Karosserie zu versteifen und zusätzliche Ausstattung anbieten zu können, ohne dass sich dadurch das Fahrzeuggewicht erhöhte. Inzwischen hat Mazda den MX-5 der dritten Generation umfassend überarbeitet. Die zahlreichen Modifikationen steigern die Anziehungskraft des einzigartigen, puristischen Roadsters weiter.



Der Mazda MX-5, der seit 2000 im Guinness Buch der Rekorde als meistverkaufter zweisitziger Sportwagen aller Zeiten aufgeführt wird, feierte im Jahr 2010 seinen 20. Geburtstag. Von 1989 bis heute wurden 894.000 Einheiten des Roadsters produziert; 274.000 Fahrzeuge wurden bislang in Europa verkauft, davon mehr als 107.000 in Deutschland (Stand Dezember 2010). In diesen zwei Jahrzehnten hat der MX-5 178 wichtige Automobilauszeichnungen gewonnen; allein die dritte Generation konnte 58 Preise erringen – darunter die Auszeichnung als „Car of the Year 2005-2006“ in Japan und als „Roadster of the Year 2005“ des renommierten Magazins „Top Gear“.

Im Jahr 2007 erweiterte Mazda die Baureihe durch das MX-5 Roadster Coupe, das über ein elektrisch betriebenes Klappdach verfügt. Das Hardtop wiegt einschließlich des Klappmechanismus nur 37 Kilogramm. Das Kofferraumvolumen bleibt ebenso erhalten wie die ideale 50:50-Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse.

Der Mazda MX-5: Erfolg in drei Generationen

Anfang der 1980er Jahre war es ein großer Schritt, den Bau eines Roadsters – eine Fahrzeuggattung, die zehn Jahre zuvor praktisch ausgestorben war - auch nur in Erwägung zu ziehen. Kein Wunder also, dass es fast zehn Jahre dauerte, um diese Überlegung in die Tat umzusetzen. 1986 fiel die Entscheidung: Mazda entschloss sich dazu, einen kompakten, leichten Roadster mit Frontmotor und Hinterradantrieb zu produzieren. Am 9. Februar 1989 wurde die erste Generation des Mazda MX-5 auf der Chicago Motor Show vorgestellt.



Der MX-5 besaß alle Zutaten eines idealen Roadsters: Er war leicht, agil, perfekt ausbalanciert und bot ein Fahrerlebnis in reinster Form. Mit seinem attraktiven, sympathischen Design und den Klappscheinwerfern war er bei Roadster-Fans auf der ganzen Welt auf Anhieb ein großer Erfolg. In wenigen Jahren erweckte der MX-5 das komplette Segment der zweisitzigen Roadster wieder zum Leben und war selbst auf dem Weg, eine Sportwagenlegende zu werden. 1994 stellte Mazda einen neuen 1,9-Liter-Motor mit mehr Leistung vor. Die zweite Generation des MX-5 kam 1998 auf den Markt und veredelte die Erfolgsformel des Vorgängers.

Die dritte Modellgeneration wurde auf dem Genfer Automobilsalon im Frühjahr 2005 vorgestellt. Dieser neue MX-5 ist der geräumigste, bestausgestattete und schönste Roadster, den Mazda je gebaut hat. Und am meisten Spaß macht er auch. Schon ein Jahr später gab es wieder etwas zu feiern: Anfang 2007 erweiterte Mazda die Baureihe um das Roadster Coupe mit klappbarem Hardtop und eigenständiger Optik.

Das Facelift-Modell erhöht die Popularität beider Karosserieversionen inzwischen weiter. Das Design wirkt in beiden Varianten noch dynamischer und kraftvoller und harmonisiert mit dem Mazda Design der nächsten Generation. Durch zusätzliche Ausstattungsmerkmale und ein weiter entwickeltes Gefühl des Jinba Ittai spricht der überarbeitete Mazda MX-5 in der Version mit Stoffdach mehr denn je Kunden an, die das pure Fahrerlebnis eines Roadsters suchen. Als Roadster Coupe mit klappbarem Hardtop richtet sich der MX-5 vor allem an Kunden, die ein coupe-artiges Fahrerlebnis mit Premium-Charakter suchen. Diese Werte werden jetzt durch spezielle Design-Details und ein abgesenktes Geräuschniveau im Innenraum weiter herausgearbeitet.

Mazda MX-5 Roadster Coupe

Das seit 2007 in Deutschland angebotene Mazda MX-5 Roadster Coupe kombiniert die Praktikabilität und den Komfort eines geschlossenen Zweisitzers mit dem offenen Fahrspaß eines Roadsters. Die einzigartige Optik und das klappbare Hardtop haben ihm auf Anhieb zum Erfolg verholfen. Das Dach öffnet und schließt in nur zwölf Sekunden – ein Spitzenwert in diesem Segment. Inklusiv des Faltmechanismus wiegt das Dach nur 37 Kilogramm. Aus diesem Grund behält das MX-5 Roadster Coupe die ausgeglichene Gewichtsverteilung von 50:50 und ist genauso agil und dynamisch wie der MX-5 mit Softtop. Auch das Kofferraumvolumen bleibt mit 150 Litern identisch und wird auch bei geöffnetem Dach nicht beeinträchtigt.

Für das erste Facelift konzentrierten sich die Ingenieure auf Verbesserungen, die den Premium-Charakter des Roadster Coupe hervorheben. Die Neuerungen beinhalten:

- einen neuen Kühlergrill mit Maschendrahtmuster und Chromumrandung
- eine innere Chromeinfassung für die Scheinwerfer
- silberfarbene innere Einfassungen der Nebelscheinwerfer
- eine dritte Bremsleuchte am Heck in Klarglasoptik
- ein geringeres Innenraumgeräusch bei geschlossenem Dach



Design

Mehr Dynamik und Angriffslust

- **Kraftvolle Frontpartie und neues Seitenprofil**
- **Design-Details heben Premium-Charakter des MX-5 Roadster Coupe hervor**
- **Verbesserte Aerodynamik**

Das Design des Mazda MX-5 Roadster und des Roadster Coupe bringt auf eine für Mazda charakteristische Art Fahrspaß zum Ausdruck. Im Zuge des Facelifts erhalten beide Karosserievarianten ein noch dynamischeres Styling, das zugleich die Aerodynamik optimiert. Des Weiteren wird der Premium-Charakter des Roadster Coupe innen wie außen gestärkt.

Außendesign

Mit der Überarbeitung drückt der MX-5 die Mazda Design-DNA der nächsten Generation aus, behält aber seinen sympathischen Auftritt, für das er bekannt ist. Die neue Frontschürze wirkt aggressiver und bietet zugleich aerodynamische Vorteile. Der typische Fünf-Punkt-Kühlergrill wird von neu gestalteten Scheinwerfern eingerahmt, die sich zu den oberen Punkten des Grills neigen. Die inneren Linsen der Blinkerleuchten in den Scheinwerfereinheiten sind nun in Weiß gehalten, um den Qualitätseindruck zu erhöhen. Neue dreieckige Einfassungen der Nebelscheinwerfer an den unteren Rädern des integrierten Frontstoßfängers sind tief in die Frontschürze eingebettet und besitzen eine dicke Umrahmung zugunsten eines kraftvollen, sportlichen Looks.



Die Seitenansicht des Fahrzeugs wird geprägt durch neue Seitenschweller und Verzierungen, die stärker herausgearbeitet sind und weiter hervorragen als bisher. Prägnante Charakterlinien betonen die hinteren Radhäuser und verleihen dem MX-5 eine noch sportlichere Optik. Das Heck ist sofort als MX-5 erkennbar, wirkt dank einiger subtiler Änderungen aber ebenfalls kraftvoller. Der hintere Stoßfänger ist stärker in die Karosserie integriert. Er neigt sich nach innen und oben, um mit dem unteren Rand der Rückleuchten bündig abzuschließen. Der untere Bereich der hinteren Radhäuser ist stärker geformt und erstreckt sich weiter nach unten. Zudem verfügt der MX-5 über neue Rückleuchteinheiten, die eine charakteristische U-Form aufweisen, wenn sie von den Scheinwerfern nachfolgender Fahrzeuge erleuchtet werden.



Fortschrittliche Aerodynamik

Das dynamische und kraftvolle Frontdesign des überarbeiteten MX-5 unterstützt durch seine hohe aerodynamische Wirksamkeit auch die Stabilität des Fahrzeugs bei hohen Geschwindigkeiten. Dazu tragen folgende Neuerungen bei:

- ein erweiterter Bereich unterhalb der Nebelscheinwerfer mit optimierten Formen
- der weiter hervorstehende untere Rand des Kühlergrills
- breitere Luftabweiser an den Vorderrädern
- neue Seitenschweller leiten die Luft um die Hinterräder herum

- neu gestaltete Außenspiegel mit geringerem Luftwiderstand
- neue gestaltete Rückleuchten verursachen weniger Turbulenzen

Sieben Lackfarben sind für den überarbeiteten MX-5 erhältlich, darunter zwei neue: Plutossilber Metallic und Cronosgrau Metallic. Die Plutossilber-Metallic-Lackierung enthält Aluminium-Partikel, die das Licht streuen und je nach Lichtbedingungen verschiedene Arten von Spiegelungen und Schatten hervorrufen. Vom bisherigen Modell übernommen werden die Farbtöne Brillantschwarz, Arachneweiß Metallic, Kardinalrot, Carminarot Metallic, Mephistograu Metallic und Tiamatblau Metallic.

Interieur

Der sportliche Geist des Roadsters beherrscht auch den Innenraum. Das überarbeitete Modell erbt die klaren Formen des bisherigen MX-5 und fügt neue Materialien und Farbkombinationen hinzu, die das Qualitätsgefühl weiter steigern.



Das quer verlaufende Dekor-Element auf der Armaturentafel präsentiert sich nun in dunklem Silber statt in Klavierschwarz. Die Anzeigeelemente sind weiter auseinander platziert, um die Lesbarkeit zu verbessern. In der Version mit 2,0-Liter-Benziner und Schaltgetriebe weist ein breiterer roter Bereich des Drehzahlmessers auf die angehobene Drehzahlbegrenzung hin. Der Kilometerzähler im unteren Bereich des Kombiinstrumentes verfügt jetzt über ein rot hinterlegtes LCD-Display. Silberfarbene Ringe an den Reglern der Klimaanlage und silberne Applikationen an den Haltegriffen in den Türen steigern den Qualitätseindruck. Auch die Optik des werksseitig eingebauten Audiosystems wirkt nun wertiger.

Die Abdeckung des Ablagefachs in der Mittelkonsole erhält eine weiche Oberfläche. Die Sitze wurden modifiziert, um das Gefühl der Einheit zwischen Fahrer und Fahrzeug zu unterstreichen. Große Seitenpolster und überarbeitete Polsteroberflächen gewähren optimalen Seitenhalt. Optional sind beheizbare Recaro®-Sportsitze mit Leder und perforiertem Alcantara® erhältlich.

Alcantara® ist ein eingetragenes Warenzeichen von Alcantara S.p.A.

Antriebsstrang
Souveränder Zoom-Zoom Fahrspass

- **Weniger Verbrauch und CO2-Emissionen**
- **2.0 l MZR Benziner noch lebhafter**
- **Europapremiere: Sechsstufen-Automatikgetriebe mit intelligenter Steuerung**

Der Mazda MX-5 übernimmt die Palette lebhafter MZR-Benzinmotoren und präzise schaltender manueller Getriebe. Hinzu kommen einige wichtige Neuerungen, mit denen das typische Roadster-Fahrerlebnis weiter gesteigert wird. Der 2.0 l MZR Benzinmotor wurde umfassend überarbeitet und bietet jetzt eine noch eindrucksvollere Leistungsentfaltung. Alle Motorvarianten verbrauchen weniger Kraftstoff und stoßen weniger CO2 aus. Außerdem wird der MX-5 erstmals in Europa mit einem sechsstufigen Automatikgetriebe angeboten.



2.0 l MZR Benzinmotor: Motor-Updates und angehobene Drehzahlbegrenzung

Der 2.0 l MZR Benzinmotor wird je nach Ausstattung mit einem Fünfgang- oder Sechsgang-Schaltgetriebe angeboten. Das Triebwerk entwickelt weiterhin 118 kW/160 PS und ein maximales Drehmoment von 188 Nm. Während das maximale Drehmoment wie gehabt bei 5.000/min anliegt, erreicht der Motor seine Maximalleistung jetzt bei 7.000/min statt wie bisher bei 6.700/min. Zudem wurde das Drehzahllimit um 500/min auf 7.500/min angehoben: Sportliches Fahren wird damit noch aufregender.

Um Stabilität und vibrationsfreien Lauf auch bei hohen Drehzahlen sicherzustellen, kommt eine neue geschmiedete Kurbelwelle zum Einsatz. Ebenfalls neu sind komplett freischwebende Kolbenbolzen mit haltbareren Kolbenbolzenaugen, überarbeitete Ventildfedern, die ein mögliches Ventilflattern bei hohen Drehzahlen verhindern, und Materialien mit höherer Dauerhaltbarkeit für die Pleuellager. Zusammen mit der angehobenen Drehzahlbegrenzung führen diese Neuerungen dazu, dass sich der Motor jetzt noch lebhafter und leistungsstärker anfühlt.



Überarbeitetes manuelles Sechsgang-Getriebe

Um den noch sportlicheren Charakter des überarbeiteten 2,0-Liter-Benzinmotors zu unterstreichen, ist auch das manuelle Sechsgang-Getriebe modifiziert worden. Die optimierte Synchronisation erlaubt noch schnellere und geschmeidigere Gangwechsel als bisher. Der Durchmesser des Synchronmechanismus für den dritten und vierten Gang wurde um sechs Millimeter erhöht. Auch die Spezifikationen der Synchronkegel wurden überarbeitet; bei einigen Oberflächen der Synchronkegel vom ersten bis vierten Gang kommt nun Karbon zum Einsatz. Die Fahrleistungen haben sich leicht verbessert; der MX-5 Roadster mit Softtop beschleunigt nun in 7,6 Sekunden von null auf 100 km/h, das Roadster Coupe erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 218 km/h.

Ein noch aufregenderer Motorsound

Alle Varianten des überarbeiteten MX-5 bieten einen noch sportlicheren Motorsound. Die Mazda Ingenieure haben alle Komponenten, die den Klang des Motors beeinflussen – wie den Resonator im Ansaugtrakt, die Ansaugkanäle und die Abgasanlage – bearbeitet, um einen sportlicheren und entschiedeneren Motorsound zu kreieren, der in Abhängigkeit von Fahrsituation und Gaspedalstellung deutlich wahrnehmbar variiert.

In der Version mit 2.0 l MZR Benzinmotor und manuellem Sechsgang-Getriebe, dem Mazda MX-5 2.0 l MZR Sports-Line, kommt ein neu entwickelter Induction Sound Enhancer (ISE) zum Einsatz. Dieses Bauteil verstärkt die akustischen Impulse, die beim Öffnen der Drosselklappe und beim Ansaugen der Luft entstehen, und leitet sie über spezielle Kanäle in den Fahrzeuginnenraum weiter. Bei geschlossenem und auch bei geöffnetem Dach ergibt sich dadurch ein besonders intensiver Motorsound.

Kraftstoffverbrauch erneut gesenkt

Bei identischen Leistungs- und Drehmomentwerten sind der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen des 2.0 l MZR Benzinmotors mit manuellem Getriebe verringert worden. In Verbindung mit dem Fünfgang-Getriebe ist der Kraftstoffverbrauch auf 7,6 Liter/100 km gesunken, der CO₂-Ausstoß beträgt 177 g/km. In Kombination mit der Sechsgang-Schaltbox verbraucht der Motor im Durchschnitt 7,8 Liter/100 km und stößt 181 g/km CO₂ aus.

Premiere für Europa: Sechsstufen-Automatikgetriebe

Erstmals ist der Mazda MX-5 in Europa mit einem Automatikgetriebe erhältlich. Für den 2,0-Liter-MZR-Motor steht für die Center-Line Ausstattung eine Sechsstufen-Automatik zur Verfügung, die durch die neue Funktion Direct Activematic (DAM) manuelle Gangwechsel über Schaltwippen am Lenkrad erlaubt, ohne dass zuvor ein Wechsel in den manuellen Modus erforderlich ist. Diese Funktion verstärkt das sportliche Fahrerlebnis und ist bei Bergabfahrten, Kurvenfahrten und beim Überholen besonders nützlich. Stellt die Getriebesteuerung fest, dass der niedrigere Gang nicht mehr gebraucht wird, kehrt sie automatisch zum normalen Modus zurück.

Darüber hinaus verfügt die Automatik über die Funktion Active Adaptive Shift (AAS). Dabei wird die Schaltcharakteristik auf Grundlage verschiedener Faktoren wie Straßenverlauf, Beschleunigungsrate und Lenkverhalten den Vorlieben des Fahrers angepasst. Dadurch kombiniert das Getriebe den Fahrspaß eines manuellen Getriebes mit dem Komfort einer Automatik. Im Kombination mit der neuen Automatik entwickelt der Motor 118 kW/160 PS Leistung bei 6.700/min und ein maximales Drehmoment von 188 Nm bei 5.000/min; die Drehzahlgrenze wird bei 7.000/min erreicht. Der Verbrauch dieser Antriebskombination beträgt 8,0 Liter/100 km, der CO₂-Ausstoß liegt bei 188 g/km.

1.8 l MZR Benzinmotor

Den beliebten 1,8-Liter-MZR-Benzinmotor übernimmt der überarbeitete Mazda MX-5 aus dem Vorgängermodell. Das Triebwerk entwickelt eine Leistung von 93 kW/126 PS bei 6.500/min und stellt ein maximales Drehmoment von 167 Nm bei 4.500/min zur Verfügung. Um die Effizienz des Antriebs zu steigern, wurde die Achsübersetzung von 4.100 auf 3.909 geändert. Dadurch verringert sich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch auf 7,1 Liter/100 km, die CO₂-Emissionen sinken auf 167 g/km.

Fahrwerk und Sicherheit

Die Evolution des Jinba Ittai

- **Feinarbeit an der Radaufhängung**
- **Noch präziseres Handling**
- **Komplettes Schutzpaket mit DSC und Traktionskontrolle**

Der Mazda MX-5 bietet unverfälschten Roadster-Fahrspaß: Dafür stehen die ideale Gewichtsverteilung, die kompakten Abmessungen, die präzise Lenkung und das perfekt ausbalancierte Fahrwerk. Im Zuge der Modellüberarbeitung hat Mazda die legendäre Handlichkeit des MX-5 nochmals verbessert und damit das einzigartige Gefühl der Einheit von Fahrer und Fahrzeug, das mit dem Begriff des Jinba Ittai beschrieben wird, weiter intensiviert.



Fahrwerksneuerungen

Mit der Einführung der dritten Modellgeneration erhielt der Mazda MX-5 eine im Vergleich zum Vorgänger steifere und zugleich leichtere Karosserie. Diese Eigenschaften übernimmt auch das jetzt überarbeitete Modell. Es besitzt eine hohe Biege- und Verwindungssteifigkeit sowie eine ideale Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse von 50:50. Vom Vorgänger übernimmt das Facelift-Modell zudem die Radaufhängungen mit Doppelquerlenker vorne und Multilenker hinten sowie die Konfiguration mit Frontmotor, Hinterradantrieb und einem steifen Rahmen im Getriebetunnel. Diese feste Verbindung zwischen dem Getriebe und dem hinteren Differenzial stützt das Chassis und unterdrückt Fahrwerksverwindungen bei sportlicher Fahrweise. In den Versionen mit 2,0-Liter-Benziner und manuellem Getriebe sorgt ein Differenzial mit begrenztem Schlupf (LSD) für optimale Traktion in allen Fahrsituationen. In Verbindung mit der Sechsgang-Schaltbox (Sports-Line Ausstattung) kommt hier zudem ein Sportfahrwerk mit Bilstein-Stoßdämpfern zum Einsatz.

Eine wichtige Neuerung betrifft die vordere Radaufhängung. Durch die Veränderung der vertikalen Position der Kugelgelenke konnte die Höhe des vorderen Rollzentrums um 26 mm verringert werden. Dies reduziert Schwankungen in der vertikalen Belastung des äußeren Rades bei Kurvenfahrten. Die Rollbewegungen, die durch Lenkimpulse verursacht werden, sind dadurch linearer. Weitere Feinarbeit an der Aufhängung führte dazu, dass der MX-5 jetzt noch präziser auf Lenkbefehle des Fahrers reagiert. Zudem fühlen sich Gier- und Rollbewegungen noch natürlicher an. Alle Modifikationen tragen vor allem bei Kurvenfahrten zu einem erneut gesteigerten Gefühl von Kontrolle und Handlichkeit bei – ganz im Sinne des Jinba Ittai.

Die Evolution des Jinba Ittai

Die dritte Generation wurde im Sinne der Philosophie des Jinba Ittai entwickelt. Dieser Ausdruck stammt aus dem japanischen Ritual des Yabusame – einer traditionellen Form des Bogenschießens, bei der der Schütze vom Rücken eines Pferdes aus auf das Ziel schießt. Reiter und Pferd müssen hier als eine Einheit agieren – andernfalls wird der Schütze das Ziel verfehlen. Auf den MX-5 übertragen bedeutet Jinba Ittai das Ziel einer Einheit von Fahrer und Fahrzeug: Der MX-5 setzt die Befehle des Fahrers ohne Verzögerung in Aktionen um.



Für die überarbeitete Version des MX-5 haben die Mazda Ingenieure das Gefühl des Jinba Ittai, das der Wagen vermittelt, noch einmal intensiviert. Sie haben das Drehzahllimit des 2,0-Liter-Benziners angehoben, den Motorsound optimiert und die Gangwechsel des manuellen Sechsgang-Getriebes noch einmal verfeinert. Die Radaufhängung wurde modifiziert, um die Fahrdynamik in Kurven zu steigern. Aerodynamische Verbesserungen insbesondere an der Fahrzeugfront steigern die Stabilität und Kontrolle bei hohen Geschwindigkeiten. All diese Verbesserungen zusammen genommen, bietet der Mazda MX-5 jetzt mehr Fahrspaß denn je.

Sicherheit

Das umfassende Paket aus aktiven und passiven Sicherheitsmerkmalen übernimmt der überarbeitete MX-5 vom aktuellen Modell der dritten Generation. Das Bremssystem mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorne (290 mm Durchmesser) und Scheibenbremsen hinten (280 mm Durchmesser) bietet hervorragende Bremsrückmeldung und Verzögerungsleistungen. Die dynamische Stabilitätskontrolle (DSC) und Traktionskontrolle (TCS) gehören zur Serienausstattung. Ein Reifendruck-Kontrollsystem ist nun optional verfügbar, ebenso wie eine Außentemperaturanzeige.

Zu den passiven Sicherheitsfeatures zählen die Fahrgastzelle aus hochfestem Stahl, ultrahochfeste Stützstreben in den A-Säulen zum Schutz bei einem Überschlag, Seitenaufprallschutz und Querträger im Unterboden. Frontairbags für Fahrer und Beifahrer sowie in die Sitzlehne integrierte Zweikammer-Seitenairbags zum Schutz von Kopf und Brustbereich sind ebenfalls Standard.

Komfort und Ausstattung

Geräuschniveau deutlich verringert

- **Größere Ablagen und mehr Bewegungsfreiheit im Innenraum**
- **Umfangreiche Serienausstattung**
- **Recaro®-Sportsitze und Premium-Audiosystem von BOSE® optional**

Als Roadster mit Stoffdach und als Roadster Coupe mit versenkbarem Klappdach bietet der Mazda MX-5 seinen Passagieren jetzt noch höheren Komfort. Zur Absenkung des Geräuschniveaus im Innenraum wurden steifere Türmodule integriert, die weniger Vibrationen verursachen, und zusätzliche Dämmmaterialien eingesetzt. Noch umfassender fallen die Maßnahmen zur Geräuschkämmung beim Roadster Coupe aus. Der Querträger der vorderen Radaufhängung verfügt über eine Füllung mit Urethan, um zu verhindern, dass die Fahrbahngeräusche in die Fahrgastzelle übermittelt werden. Der zweite Querträger erhielt zusätzliche Verstärkungen. Im vordersten Bereich des Daches wurden zusätzliche Dämmmaterialien eingesetzt. Diese Maßnahmen tragen dazu bei, die Passagiere des Roadster Coupe noch besser von störenden Geräuschen abzuschirmen. Im Ergebnis ist das Innenraumgeräusch bei 60 km/h auf rauer Fahrbahn im Vergleich zum bisherigen Modell um 2,7 dB gesunken.

Komfort und Praktikabilität

Im Innenraum des MX-5 wurden Komfort und Bewegungsfreiheit gesteigert. So ragen die Getränkehalter in den Türen nicht mehr in den Innenraum hinein, wodurch sich mehr Beinfreiheit für die Passagiere ergibt. Die seitlichen Armlehnen und die Abdeckung der Mittelkonsole haben eine neue Oberfläche, die besseren Auflagekomfort bietet. Das versenkbare Hardtop des MX-5 Roadster Coupe ist besonders leicht zu bedienen. Es öffnet und schließt in nur zwölf Sekunden – ein Spitzenwert in diesem Segment – und beeinträchtigt auch im geöffneten Zustand das Kofferraumvolumen nicht. Das Stoffdach des MX-5 wird manuell bedient und lässt sich in nur wenigen Sekunden öffnen und schließen. Der Kofferraum bietet wie bisher ein Fassungsvermögen von 150 Litern und kann durch einen Schalter auf der Armaturentafel oder über die Funkfernbedienung geöffnet werden.

Ablagen

Das Ablagefach vor dem Schalthebel ist jetzt groß genug, um ein Mobiltelefon oder einen MP3-Spieler aufzunehmen; eine Gummioberfläche hindert die dort aufbewahrten Gegenstände am Verrutschen. Die beiden Getränkehalter in der Mittelkonsole besitzen jetzt eine herausnehmbare Trennwand; wird sie entfernt, so erhält man ein großes Ablagefach. Auch hier sorgt eine rutschfeste Oberfläche dafür, dass beim Fahren nichts klappert oder rattert. Auch die Seitentaschen in den Türen sind neu. Vom Vorgänger übernimmt das Facelift-Modell drei praktische Fächer (eines beim Roadster Coupe) hinter den Sitzen.



Premium BOSE® Audiosystem

BOSE® und Mazda haben exklusiv für den überarbeiteten MX-5 ein veredeltes Premium-Audiosystem entwickelt. Bestandteile des Systems sind sieben Lautsprecher, digitale Soundverarbeitung und sechs Equalizer-Kanäle – zwei mehr als bisher. Fast jeder Lautsprecher hat jetzt einen individuellen Equalizer-Kanal, was eine äußerst präzise Klangdarstellung erlaubt. Zudem arbeitet das neue BOSE® System mit Crossover-Technologie, um den Frequenzbereich jedes einzelnen Lautsprechers zu differenzieren. Das Ergebnis ist ein klarer, sorgfältig ausbalancierter und verzerrungsfreier Klang. Mit dem System AudioPilot®2 wird der Sound automatisch den jeweiligen Fahrbedingungen angepasst. Während das bislang eingesetzte AudioPilot® System nur Innengeräusche kompensierte, berücksichtigt das neue System auch die gefahrene Geschwindigkeit.



Januar 2011