

Mazda MX-5 - Kurzfassung

UMFANGREICHE MODELLPFLEGE FÜR DIE STILIKONE MAZDA MX-5

- **20 Jahre MX-5: Mehr Fahrspaß und Komfort, weniger Verbrauch und Emissionen**
- **Geschärftes Design mit optimierter Aerodynamik**
- **Roadster Coupe mit Premium-Charakter**

Der Mazda MX-5 bietet Roadster-Fahrspaß in seiner reinsten Form. Leichtfüßig und handlich, erschwinglich in Anschaffung und Unterhalt, sympathisch und aufregend im Auftreten - so hat der MX-5 weltweit unzählige Fans gewonnen. 20 Jahre nach dem Debüt des ersten MX-5 und knapp vier Jahre nach der Vorstellung der dritten Modellgeneration geht der Zweisitzer mit zahlreichen optischen und technischen Neuerungen und Verbesserungen an den Start, die die Attraktivität des klassischen Roadsters weiter steigern.

Auch das MX-5 Roadster Coupe erhält knapp drei Jahre nach seinem Debüt eine umfassende Überarbeitung. Der einzigartige Zweisitzer mit elektrisch versenkbarem Klappdach bewahrt die ursprünglichen und puristischen Fahreigenschaften des MX-5 Roadsters mit Stoffdach und erweitert sie um ein zusätzliches Maß an Komfort und uneingeschränkter Ganzjahrestauglichkeit. Mit den Modellpflegemaßnahmen stärkt Mazda den hochwertigen Charakter des Roadster Coupe, das sich an Kunden mit besonders hohen Komfortansprüchen richtet.

Design

Das Design des Mazda MX-5 Roadster und des MX-5 Roadster Coupe verkörpert puren Fahrspaß. Im Zuge der Modellpflege erhalten beide Karosserievarianten ein noch dynamischeres Styling. Die neue Frontschürze wirkt aggressiver und bietet zugleich aerodynamische Vorteile. Neu gestaltete Scheinwerfereinheiten mit weißen Blinkerleuchten sowie neue dreieckige Einfassungen der Nebelscheinwerfer an den unteren Rädern des integrierten Frontstoßfängers prägen die Frontansicht. In der Seitenansicht fallen neue Seitenschweller und prägnante Charakterlinien ins Auge, die die hinteren Radhäuser betonen und dem MX-5 eine noch sportlichere Optik verleihen. Auch das Heck wirkt kraftvoller und ist unter anderem an dem stärker in die Karosserie integrierten hinteren Stoßfänger zu erkennen.

Auch das Design des MX-5 Roadster Coupe erhielt einige Änderungen, die den hochwertigen Charakter des Fahrzeugs hervorheben. So unterscheidet sich der Kühlergrill des Hardtop-Roadsters von dem des MX-5 mit Stoffdach durch das Maschendrahtmuster und die Chromumrandung. Auch die innere Chromeinfassung in den Scheinwerfereinheiten und die silberfarbenen inneren Einfassungen der Nebelscheinwerfer sind dem Roadster Coupe vorbehalten.

Mit zahlreichen Maßnahmen wurde zudem die Aerodynamik des MX-5 verbessert, was für eine höhere Stabilität und Kontrolle bei hohen Geschwindigkeiten sorgt. So kommen etwa an den Vorderrädern breitere Luftabweiser zum Einsatz; die neuen Seitenschweller leiten die Luft effektiv um die Hinterräder herum, und auch die neue Form der Außenspiegel und Rückleuchten trägt zu einem guten Luftwiderstandsbeiwert bei.



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. Die Ablesbarkeit der Anzeigeeinstrumente wurde verbessert. In der Version mit 2,0-Liter-Benziner und Schaltgetriebe weist ein breiterer roter Bereich auf die angehobene Drehzahlbegrenzung hin. Der Kilometerzähler im unteren Bereich des Kombiinstruments verfügt jetzt über ein rot hinterlegtes LCD-Display. Silberfarbene Ringe an den Reglern der Klimaanlage und silberne Applikationen an den Haltegriffen in den Türen sorgen für ein elegant-sportliches Ambiente.

Antriebsstrang

In allen Motorvarianten des Mazda MX-5 sind der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen bei gleichbleibenden Leistungs- und Drehmomentwerten verringert worden. Hinzu kommen einige wichtige Neuerungen beim 2.0 I MZR Benzinmotor, mit denen das typische Roadster-Fahrerlebnis weiter gesteigert wird. Eine neue geschmiedete Kurbelwelle, komplett freischwebende Kolbenbolzen, überarbeitete Ventildfedern und Materialien mit höherer Dauerhaltbarkeit für die Pleuellager stellen auch bei hohen Drehzahlen einen vibrationsarmen Lauf sicher. Zusammen mit der angehobenen Drehzahlbegrenzung des Triebwerks führen diese Neuerungen dazu, dass sich der Motor jetzt noch lebhafter und leistungsstärker anfühlt.

Auch das manuelle Sechsgang-Getriebe wurde modifiziert und erlaubt noch schnellere und geschmeidigere Gangwechsel als bisher. Erstmals ist der Mazda MX-5 in Europa außerdem mit einem Automatikgetriebe erhältlich. Die Sechsstufen-Automatik, die für den 2,0-Liter-MZR-Motor zur Verfügung steht, bietet durch die neue Funktion Direct Activematic (DAM) die Möglichkeit manueller Gangwechsel über Schaltwippen am Lenkrad, ohne dass zuvor ein Wechsel in den manuellen Modus erforderlich ist. Zudem passt das Getriebe über die Funktion Active Adaptive Shift (AAS) die Schaltcharakteristik den Vorlieben des Fahrers an.

Alle Varianten des überarbeiteten MX-5 bieten einen noch sportlicheren und charakteristischeren Motorsound, der in Abhängigkeit von Fahrsituation und Gaspedalstellung deutlich wahrnehmbar variiert. In der Version mit 2.0 I MZR Benziner und manuellem Sechsgang-Getriebe 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 und kraftvoller Motorsound.

Fahrwerk und Sicherheit

Ideale Gewichtsverteilung, kompakte Abmessungen, präzise Lenkung und ein perfekt ausbalanciertes Fahrwerk: Diese Eigenschaften verleihen dem Mazda MX-5 seit jeher eine legendäre Agilität und Handlichkeit. Mit der Einführung der dritten Modellgeneration erhielt der MX-5 eine im Vergleich zum Vorgänger steifere und zugleich leichtere Karosserie, die nun auch das überarbeitete Modell übernimmt. Feintuning an der Radaufhängung und eine Absenkung des

vorderen Rollzentrums sorgen dafür, dass der Roadster jetzt noch präziser auf Lenkbefehle reagiert; zudem wirken Gier- und Rollbewegungen noch natürlicher. Alle Modifikationen tragen vor allem bei Kurvenfahrten zu einem erneut gesteigerten Gefühl von Kontrolle und Handlichkeit bei – ganz im Sinne des Jinba Ittai, der angestrebten Einheit von Fahrer und Fahrzeug.

Das umfassende Paket aus aktiven und passiven Sicherheitsmerkmalen erbt der überarbeitete MX-5 vom aktuellen Modell der dritten Generation. Die dynamische Stabilitätskontrolle (DSC) und Traktionskontrolle (TCS) gehören zur Serienausstattung. Ein Reifendruck-Kontrollsystem ist nun optional verfügbar. 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

Als Roadster mit Stoffdach und als Roadster Coupe mit versenkbarem Klappdach bietet der Mazda MX-5 seinen Passagieren jetzt noch höheren Komfort. Durch den Einsatz steiferer Türmodule und zusätzlicher Dämmmaterialien sowie weitere Modifikationen wurde das Geräuschniveau im Innenraum insbesondere beim Roadster Coupe signifikant gesenkt. Zudem wurde die Nutzbarkeit der Ablagen verbessert und die Bewegungsfreiheit für die Passagiere erhöht. Der Kofferraum bietet wie bisher in beiden Karosserieversionen ein Fassungsvermögen von 150 Litern und kann durch einen Schalter auf der Armaturentafel oder über die Funkfernbedienung geöffnet werden.



Abhängig vom Ausstattungsgrad (Center-Line oder Sports-Line) weist der Mazda MX-5 eine lange Liste serienmäßiger Ausstattungsmerkmale auf: Frontairbags mit abschaltbarem Beifahrer-Airbag, Seitenairbags zum Schutz von Kopf und Brustbereich, eine abschaltbare dynamische Stabilitätskontrolle (DSC), Traktionskontrolle (TCS), Xenon-Hauptscheinwerfer, Leichtmetallräder, Aluminium-Pedale, Windschott, beheizbare Heckscheibe, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Klimaanlage, fünfstufige Sitzheizung, Lederlenkrad und -schalthebel, Bluetooth®-Freisprecheinrichtung mit Sprachsteuerung sowie eine neue Geschwindigkeitsregelanlage. Hinzu kommen neue optionale Features wie Recaro-Sportsitze und ein Reifendruck-Kontrollsystem. Exklusiv für den überarbeiteten MX-5 haben Mazda und BOSE® ein neues Premium-Audiosystem (bedienbar über Lenkrad-Bedientasten) mit sieben Lautsprechern, digitaler Soundverarbeitung und sechs Equalizer-Kanälen entwickelt.



Der überarbeitete Mazda MX-5 - Auf einen Blick

- Dritte Generation des meistverkauften Roadsters der Welt überarbeitet
- Mehr als 894.000 produzierte MX-5 (November 2010)
- 274.000 verkaufte Fahrzeuge in Europa (November 2010)
- Mehr als 107.000 verkaufte Fahrzeuge in Deutschland seit Marktstart (Dezember 2010)
- 178 internationale Automobilauszeichnungen
- Premiere: 9. Februar 1989 Chicago Motor Show (1. Generation)
- 1. Generation: 1990 Markteinführung in Deutschland
- 2. Generation: 1998 Markteinführung in Deutschland
- 3. Generation: 2006 Markteinführung in Deutschland
- Modellerweiterung: Roadster Coupe mit elektrischem Klappdach, 2007 Markteinführung in Deutschland

Außendesign

- Außendesign mit mehr Dynamik, Athletik und einer herausragenden Aerodynamik
- Neuer Frontstoßfänger strahlt Angriffslust aus
- Neuer Fünf-Punkt-Kühlergrill
- Neues Scheinwerferdesign mit weißen Blinkerleuchten
- Neue dreieckige Einfassungen für die Nebelscheinwerfer
- Ausgeformte Seitenschweller für aerodynamische Verbesserungen
- Hinterer Stoßfänger stärker in den Fahrzeugkörper integriert
- Neue Rückleuchten mit aerodynamischer Form
- Neue Design-Details steigern den Premium-Charakter des Roadster Coupe
- Insgesamt sieben Außenlackierungen, darunter zwei neue: Plutossilber Metallic und Cronosgrau Metallic

Innendesign

- Verbesserter Qualitätseindruck und höherer Komfort
- Dekor-Elemente am Armaturenbrett nun in dunklem Silber statt in Piano-Schwarz
- Neue Anzeigeelemente mit besserer Ablesbarkeit

- Neues rot hinterlegtes LCD-Display für den Kilometerzähler
- Silberfarbene Ringe an den Reglern der Klimaanlage
- Neu gestaltetes werksseitig eingebautes Audiosystem
- Neue Materialien steigern den Qualitätseindruck
- Neues Farbschema im Innenraum mit einem sportlicheren Look

Antriebsstrang

- Überarbeiteter 2.0 I MZR Benzinmotor mit gesteigertem Fahrspaß und größerer Höchstgeschwindigkeit (mit manuellem Getriebe)
- 118 kW/160 PS bei 7.000/min (vorher 6.700/min) und maximales Drehmoment von 188 Nm bei 5.000/min
- Drehzahlgrenze um 500/min auf 7.500/min zugunsten eines lebhafteren Beschleunigungsgefühls erhöht
- Überarbeitetes Sechsgang-Schaltgetriebe bietet geschmeidigere, noch präzisere Gangwechsel
- Induction Sound Enhancer für einen noch sportlicheren Motorsound (2.0 I MZR in der Version mit Sechsgang-Schaltgetriebe)
- Resonator im Ansaugtrakt führt zur Verbesserung des Motorsounds
- Neue geschmiedete Kurbelwelle minimiert Vibrationen bei hohen Drehzahlen
- Komplette freischwebende Kolbenbolzen mit verstärktem Kolbenbolzenauge
- Neu gestaltete Ventildfedern, die ein mögliches Ventilflattern bei hohen Drehzahlen unterdrücken
- Pleuellager aus neuen Materialien mit höherer Dauerhaltbarkeit
- Differenzial mit begrenztem Schlupf (LSD) für bestmögliche Traktion in allen 2,0-Liter-Versionen mit manuellem Getriebe
- Europapremiere für eine neue Sechsstufen-Automatik mit Schaltwippen am Lenkrad und zwei neuen Steuerungstechnologien: Direct Activematic und Active Adaptive Shift
- Vom aktuellen MX-5 bekannter 1.8 I MZR Benzinmotor mit manuellem Fünfgang-Getriebe leistet 93 kW/126 PS bei 6.500/min und entwickelt ein maximales Drehmoment von 167 Nm bei 4.500/min

- Alle Motorvarianten mit verringertem Verbrauch: 1.8 l MZR Benzinmotor mit Fünfgang-Getriebe benötigt 7,1 Liter/100 km; 2.0 l MZR mit manuellem Fünfgang-Getriebe benötigt 7,6 l/100 km; 2.0 l MZR mit manuellem Sechsgang-Getriebe benötigt 7,8 l/100 km
- 2.0 l MZR Benzinmotor mit neuem Sechsstufen-Automatikgetriebe verbraucht 8,0 l/100 km

Fahrwerk und Sicherheit

- Weiterentwicklung des Jinba Ittai, des Gefühls der Einheit von Fahrer und Fahrzeug
- Kombination aus Frontmotor und Hinterradantrieb für eine ideale Gewichtsverteilung von 50:50 und überlegene Handling-Eigenschaften
- Rund 58 Prozent der Karosserie bestehen aus hochfesten und ultra-hochfesten Stählen für exzellente Biege- und Torsionssteifigkeit sowie Crashesicherheit
- Kein Mehrgewicht trotz zusätzlicher Ausstattung; der MX-5 bleibt mit 1.075 kg ein Leichtgewichts-Roadster
- Höhe des vorderen Rollzentrums wurde um 26 mm abgesenkt zugunsten einer linearen Rollbewegung
- Überarbeitete Radaufhängung für eine noch präzisere Lenkkontrolle
- Gier- und Rollbewegungen fühlen sich natürlicher an
- Reifendruck-Kontrollsystem erhältlich
- Dynamische Stabilitätskontrolle serienmäßig

Komfort und Ausstattung

- Innenraumgeräusch beim Roadster Coupe um 2,7 dB gesenkt (bei 60 km/h auf rauem Fahrbahnuntergrund) dank Urethanfüllung in vorderer Aufhängung und neuer Dämmung im vorderen Dachbereich
- Neues LCD-Display im Kombiinstrument zeigt durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und Außentemperatur an
- Beheizbare und höheneinstellbare Recaro®-Sportsitze als Option
- Neu gestaltete Getränkehalter in den Türen erhöhen die seitliche Beinfreiheit
- Weiche Abdeckungen auf den Armlehnen und der Mittelkonsole
- Größeres Ablagefach vor dem Schalthebel für MP3-Player oder Mobiltelefon mit rutschfester Oberfläche

- MP3-Player kann über eine neue AUX-Buchse am Fuß der Mittelkonsole mit dem Audiosystem des Fahrzeugs verbunden werden
- Ablagefach in der Mittelkonsole mit herausnehmbarer Trennwand erlaubt flexible Verwendung; rutschfeste Oberfläche am Boden des Fachs verhindert Klappergeräusche
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Verbessertes Premium BOSE® Audiosystem mit mehr Leistung, mehr Kanälen und besseren Lautsprechern
- Bluetooth® Freisprecheinrichtung mit Sprachsteuerung

Januar 2011

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.

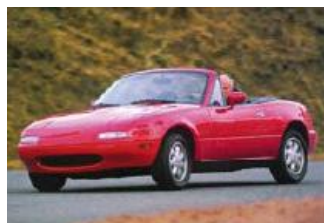


Der Mazda MX-5, der seit 2000 im Guinness Buch der Rekorde als meistverkaufter zweisitziger Sportwagen aller Zeiten aufgeführt wird, feierte im Jahr 2010 seinen 20. Geburtstag. Von 1989 bis heute wurden 894.000 Einheiten des Roadsters produziert; 274.000 Fahrzeuge wurden bislang in Europa verkauft, davon 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 reinsten 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 harmoniert 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 Rückleuchteneinheiten, 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 Anzeigeeinstrumente 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 Seitenschutz. Optional sind beheizbare Recaro®-Sportsitze mit Leder und perforiertem Alcantara® erhältlich.

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

Antriebsstrang

SOUVERÄNER ZOOM-ZOOM FAHRSPASS

- **Weniger Verbrauch und CO₂-Emissionen**
- **2.0 I 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 I 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 I MZR Benzinmotor: Motor-Updates und angehobene Drehzahlbegrenzung

Der 2.0 I 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 I MZR Benzinmotor und manuellem Sechsgang-Getriebe, dem Mazda MX-5 2.0 I 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 I 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. In 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 I 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

Mazda MX-5 Roadster und Roadster Coupe mit hohem Komfort- und Sicherheitsniveau

HOCHWERTIGE AUSSTATTUNG IN SCHICKER SCHALE

- **Zwei Ausstattungslinien erfüllen individuelle Kundenwünsche**
- **2,0-Liter optional mit Sechsstufen-Automatikgetriebe erhältlich**
- **Beliebte Optionspakete sinnvoll in Serienausstattung integriert**

Als klassischer Roadster mit Stoffdach und als Roadster Coupe mit elektrisch versenkbarem Klappdach bietet der Mazda MX-5 seinen Passagieren einen hohen Komfort. Ohne unnötige „Spielereien“, aber mit allem, was höchsten Ansprüchen an Komfort und Sicherheit genügt – so lässt sich die Philosophie der MX-5-Schöpfer auf den Punkt bringen. Mazda offeriert sein Kultmobil in zwei Ausstattungslinien, die sich jeweils noch mit einzelnen Optionen und erweiterten Ausstattungspaketen aufwerten lassen.

Die Einstiegsvariante **Mazda MX-5 Roadster Center-Line** und **Mazda MX-5 Roadster Coupe Center-Line** ist mit dem 1,8-Liter-Motor (93 kW/126 PS) sowie mit dem 2,0-Liter (118 kW/160 PS) mit manuellem 5-Gang-Getriebe lieferbar. Optional ist der Kult-Roadster hier auch mit einem Sechsstufen-Automatikgetriebe erhältlich, das in Kombination mit dem 2,0-Liter-MZR-Motor angeboten wird. Die Basisausstattung des Mazda MX-5 Center-Line bietet bereits ab Werk ein umfassendes Sicherheits- und Komfortpaket bestehend aus:

- Antiblockiersystem ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung EBD
- dynamische Stabilitätskontrolle DSC mit Traktionskontrollsystem TCS
- Mazda Sperrdifferenzial (LSD) mit besonders sanft einsetzender Sperrwirkung (nur 2.0 I MZR mit manuellem Getriebe)
- SitzhöhenEinstellung auf der Fahrerseite
- Fahrer- und Beifahrer-Airbag sowie Kopf-/Seiten-Airbags vorne
- Airbag-Abschaltssystem auf der Beifahrerseite
- 16-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Bereifung 205/50 R16 (1.8 I MZR)
- 17-Zoll-Leichtmetallfelgen mit Bereifung 205/45 R17 (2.0 I MZR)
- elektrisch einstellbare und beheizte Außenspiegel in Wagenfarbe
- Nebelscheinwerfer

- Klimaanlage (nur für MX-5 Roadster; Roadster Coupe mit Klimatisierungsautomatik als Bestandteil des serienmäßigen Technik-Paketes)
- Mazda Audio-System mit Radio, CD-Spieler (MP3-fähig), sechs Lautsprechern und AUX-Anschluss
- Lenkradbedienung für das Mazda Audio-System
- vertikal einstellbares Lenkrad
- Lenkrad, Schaltknauf und Handbremshebel mit Leder bezogen
- Applikationen in Aluminium-Optik im Innenraum
- elektrische Fensterheber
- Zentralverriegelung
- einklappbarer Fahrzeugschlüssel mit integrierter Funkfernbedienung für die Zentralverriegelung
- aufklappbares Windschott
- Einstiegsleisten aus Edelstahl
- Ablagefach in der Mittelkonsole
- abschließbares Ablagefach zwischen den Sitzen
- zweiflutige Auspuffanlage
- Stoffverdeck mit beheizbarer Heckscheibe aus Glas (nur für Roadster)
- elektrisch bedienbares Klappdach mit mechanischem Zentralverschluss (nur für Roadster Coupe)
- Technik-Paket (Serie für Roadster Coupe) bestehend aus Klimatisierungsautomatik, Geschwindigkeitsregelanlage, Freisprecheinrichtung mit Spracheingabe und Bluetooth®, zusätzliche Anzeige für Außentemperatur/Durchschnittsverbrauch
- Style-Paket (Serie für Roadster Coupe) umfasst Frontgrill mit Einfassung in Chrom-Optik, Scheinwerfereinsatz und Türgriffblende außen in silber, dritte Bremsleuchte in weiß

Das Niveau des Mazda MX-5 1.8 I MZR Center-Line kann auf Wunsch mit einem **Technik-Paket** bestehend aus Klimatisierungsautomatik, Geschwindigkeitsregelanlage, Freisprecheinrichtung mit Spracheingabe und Bluetooth® und zusätzlicher Anzeige für Außentemperatur/Durchschnittsverbrauch aufgewertet werden.

Ergänzend steht für die beiden 1,8-Liter-Modelltypen sowie für den 2.0 I MZR Roadster Coupe in der Center-Line Ausstattung ein **Plus-Paket** (BOSE®-Sound-System mit 6-fach-CD-Wechsler und sieben Lautsprechern, schwarze Lederausstattung mit 5-stufiger Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer) oder alternativ im Falle des 2,0-Liter Roadsters ein kombiniertes **Technik-Plus-Paket** (Klimatisierungsautomatik, Geschwindigkeitsregelanlage, Freisprecheinrichtung mit Spracheingabe und Bluetooth®, zusätzliche Anzeige für Außentemperatur/Durchschnittsverbrauch, BOSE®-Sound-System mit 6-fach-CD-Wechsler und sieben Lautsprechern, schwarze Lederausstattung mit 5-stufiger Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer) als Option zur Verfügung.

Für den Mazda MX-5 Roadster und Roadster Coupe 2.0 I MZR Center-Line ist darüber hinaus das **Sechsstufen-Automatikgetriebe** erhältlich. Selbstverständlich steht auch eine **Metallic-Lackierung** als Option zur Wahl.

Für noch sportlicher orientierte Fahrernaturen hält Mazda den **MX-5 Roadster Sports-Line** und **MX-5 Roadster Coupe Sports-Line** bereit, die ausschließlich mit dem 118 kW/160 PS-starken 2,0-Liter in Kombination mit einem manuellen 6-Gang-Schaltgetriebe angeboten werden. Das „Topmodell“ der Baureihe bietet über den Mazda MX-5 Center-Line hinaus:

- 6-Gang-Schaltgetriebe
- Bilstein-Sport-Fahrwerk mit speziell abgestimmten Komponenten
- vergrößerter Durchmesser des hinteren Querstabilisators (12 mm)
- Strebe über den Federdomen vorne
- Sport-Aluminium-Pedalerie
- Fußstütze aus Aluminium im Fahrerfußraum
- Xenon-Hauptscheinwerfer mit automatischer Leuchtweitenregelung und Scheinwerfer-Reinigungsanlage
- Klimatisierungsautomatik
- Geschwindigkeitsregelanlage
- Freisprecheinrichtung mit Spracheingabe und Bluetooth®
- Zusätzliche Anzeige für Außentemperatur/Durchschnittsverbrauch
- BOSE®-Sound-System mit 6-fach-CD-Wechsler und sieben Lautsprechern
- schwarze Lederausstattung mit 5-stufiger Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer



Und wer es noch sportlicher mag, der kann seinen Mazda MX-5 Sports-Line mit optionalen **RECARO®-Sportsitzen** in schwarzem Leder/Alcantara® mit 5-stufiger Sitzheizung für Fahrer und Beifahrer aufwerten. Zusätzlich kann ein **Touring-Paket** (Alarmanlage mit Innenraumüberwachung, Reifendruck-Kontrollsystem) für den Mazda MX-5 Sports-Line bestellt werden. Eine **Metallic-Lackierung** steht auch hier auf der Liste der Optionen.

Januar 2011

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

Technische Daten Mazda MX-5 Roadster		
	Mazda MX-5 Roadster 1.8 I MZR	Mazda MX-5 Roadster 2.0 I MZR
Karosserieart	selbsttragende Ganzstahlkarosserie in Roadster-Bauweise, Motorhaube und Kofferraumdeckel aus Aluminium	
verfügbare Ausstattungen	Center-Line	Center-Line, Sports-Line
Anzahl Sitzplätze	2	2
Motorart	vorne längs eingebauter 4-Takt Ottomotor MZR 1.8	vorne längs eingebauter 4-Takt Ottomotor MZR 2.0
Zylinderzahl/Anordnung	4 in Reihe	4 in Reihe
Hubraum (cm ³)	1.798	1.999
Bohrung x Hub (mm)	83,0 x 83,1	87,5 x 83,1
Leistung (kW/PS)	93/126	118/160
bei 1/min	6.500	7.000
max. Drehmoment (Nm)	167	188
bei 1/min	4.500	5.000
Verdichtung	10,8	10,8
Gemischaufbereitung	sequenzielle Multipoint-Saugrohreinspritzung, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder, variables Ansaugsystem VIS	sequenzielle Multipoint-Saugrohreinspritzung, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder, variables Ansaugsystem VIS, Verstellung der Einlass-Steuerzeiten S-VT
Ventilsteuerung	zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Drallsteuerventile in den Einlasskanälen	
Abgas-Reinigungssystem	geregelter Dreibege-Katalysator, elektronisch geregelte Abgasrückführung, OBD-System	
Vorderradaufhängung	untere Dreieck-Querlenker, obere Dreieck-Querlenker, Federbeine, Querstabilisator (Ø 21 mm)	
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung an Hilfsrahmen, Typ Multi-Lenker, Federbeine, Querstabilisator (Ø 11 mm für Center-Line, Ø 12 mm für Sports-Line)	
Getriebeart	Fünfgang, mechanisch	Center-Line: Fünfgang, mechanisch (Sports-Line: Sechsgang, mechanisch)
Getriebeübersetzung	I. = 3,136 II. = 1,888 III. = 1,330 IV. = 1,000 V. = 0,814 VI. = -,- R. = 3,758	I. = 3,136 (3,709) II. = 1,888 (2,190) III. = 1,330 (1,536) IV. = 1,000 (1,177) V. = 0,814 (1,000) VI. = -,- (0,832) R. = 3,758 (3,603)
Achsübersetzung	3,909	4,100 (3,727)
Kupplungsart, -betätigung	Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulische Betätigung	
Felgengröße	6,5J x 16	7J x 17
Reifengröße	205/50 R16 87V	205/45 R17 84W
Bremssystem	hydraulisches Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker, elektronisches ABS mit elektronisch geregelter Bremskraftverteilung EBD vorne: innenbelüftete Scheibenbremsen hinten: Scheibenbremsen	
Bremsscheibendurchmesser	Ø 290 mm vorne Ø 280 mm hinten	Ø 290 mm vorne Ø 280 mm hinten
Lenksystem	Zahnstangenlenkung mit drehzahlabhängiger hydraulischer Servounterstützung	
Lenkübersetzung	13,5	13,5
Wendekreisdurchmesser (m)	10,0	10,0
Länge (mm)	4.020	4.020
Breite (mm)	1.720	1.720
Höhe (mm)	1.245	1.245
Radstand (mm)	2.330	2.330
Spurweite vorne/hinten (mm)	1.490/1.495	1.490/1.495
Kofferrauminhalt nach VDA-Norm (l)	150	150
zul. Gesamtgewicht (kg)	1.375	1.375

zul. Achslast vorne/hinten (kg)	680/705	680/705
Leergewicht ¹ (kg)	1.150	1.155 (1.165)
Leergewicht ohne Fahrer (kg)	1.075	1.080 (1.090)
Zuladung (kg)	300	295 (285)
Anhängelast bei 12 % Steigung gebremst	entfällt	entfällt
Anhängelast bei 8 % Steigung gebremst	entfällt	entfällt
Anhängelast ungebremst (kg)	entfällt	entfällt
max. Stützlast (kg)	entfällt	entfällt
max. Dachlast (kg)	entfällt	entfällt
Tankinhalt (l)	50	50
Kraftstoffart	Super DIN EN 228 oder Super E10 E DIN 51 626-1, ROZ 95	
Kraftstoffverbrauch in l/100 km nach EG 715/2007		
innerorts	9,8	10,7 (10,9)
außerorts	5,6	5,9 (6,1)
kombiniert	7,1	7,6 (7,8)
CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	167	177 (181)
Abgasnorm	Euro 5	
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h (s)	9,9	7,6
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	194	212 (213)
Fahrgeräusch (dB(A))	71	71 (70)
Standgeräusch (dB(A))	86	87
Luftwiderstandsbeiwert c _w	0,38	0,38
Stirnfläche A (m ²)	1,804	1,804
Wartungsdienst	alle 20.000 km oder alle 12 Monate	
Garantien - Fahrzeuggarantie - Durchrostungsgarantie - Lackgarantie - Mobilitätsgarantie	3 Jahre /maximal 100.000 km 12 Jahre 3 Jahre unbegrenzt bei Einhaltung der Wartungsvorschriften	
Typklassen Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko	13/18/23	12/18/23
*1 Leergewicht nach EG-Richtlinie 92/21/EWG inklusive 75 kg Zuladung, 90 Prozent Tankinhalt und sämtlichen Betriebsmitteln		
() Werte in Klammern für 2.0 I MZR Sports-Line mit 6-Gang-Schaltgetriebe		

Januar 2011

Technische Daten Mazda MX-5 Roadster	
Mazda MX-5 Roadster 2.0 I MZR Automatik	
Karosserieart	selbsttragende Ganzstahlkarosserie in Roadster-Bauweise, Motorhaube und Kofferraumdeckel aus Aluminium
verfügbare Ausstattungen	Center-Line
Anzahl Sitzplätze	2
Motorart	vorne längs eingebauter 4-Takt Ottomotor MZR 2.0
Zylinderzahl/Anordnung	4 in Reihe
Hubraum (cm ³)	1.999
Bohrung x Hub (mm)	87,5 x 83,1
Leistung (kW/PS)	118/160
bei 1/min	6.700
max. Drehmoment (Nm)	188
bei 1/min	5.000
Verdichtung	10,8
Gemischaufbereitung	sequenzielle Multipoint-Saugrohreinspritzung, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder, variables Ansaugsystem VIS, Verstellung der Einlass-Steuerzeiten S-VT
Ventilsteuerung	zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Drallsteuerventile in den Einlasskanälen
Abgas-Reinigungssystem	geregelter Dreibege-Katalysator, elektronisch geregelte Abgasrückführung, OBD-System
Vorderradaufhängung	untere Dreieck-Querlenker, obere Dreieck-Querlenker, Federbeine, Querstabilisator (Ø 21 mm)
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung an Hilfsrahmen, Typ Multi-Lenker, Querstabilisator (Ø 11 mm)
Getriebeart	6-Stufen Automatik-Getriebe mit elektronischer Steuerung und manueller Schaltfunktion
Getriebeübersetzung	I. = 3,538
	II. = 2,060
	III. = 1,404
	IV. = 1,000
	V. = 0,713
	VI. = 0,582
	R. = 3,168
Achsübersetzung	4,100
Kupplungsart, -betätigung	hydraulischer Drehmomentwandler mit Überbrückungskupplung
Felgengröße	7J x 17
Reifengröße	205/45 R17 84W
Bremssystem	hydraulisches Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker, elektronisches ABS mit elektronisch geregelter Bremskraftverteilung EBD vorne: innenbelüftete Scheibenbremsen hinten: Scheibenbremsen
Bremsscheibendurchmesser	Ø 290 mm vorne Ø 280 mm hinten
Lenksystem	Zahnstangenlenkung mit drehzahlabhängiger hydraulischer Servounterstützung
Lenkübersetzung	13,5
Wendekreisdurchmesser (m)	10,0
Länge (mm)	4.020
Breite (mm)	1.720
Höhe (mm)	1.245
Radstand (mm)	2.330
Spurweite vorne/hinten (mm)	1.490/1.495
Kofferrauminhalt nach VDA-Norm (l)	150
zul. Gesamtgewicht (kg)	1.375
zul. Achslast vorne/hinten (kg)	680/705
Leergewicht ¹ (kg)	1.175
Leergewicht ohne Fahrer (kg)	1.100
Zuladung (kg)	275

Anhängelast bei 12 % Steigung gebremst	entfällt
Anhängelast bei 8 % Steigung gebremst	entfällt
Anhängelast ungebremst (kg)	entfällt
max. Stützlast (kg)	entfällt
max. Dachlast (kg)	entfällt
Tankinhalt (l)	50
Kraftstoffart	Super DIN EN 228 oder Super E10 E DIN 51 626-1, ROZ 95
Kraftstoffverbrauch in l/100 km nach EG 715/2007	
innerorts	11,1
außerorts	6,2
kombiniert	8,0
CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	188
Abgasnorm	Euro 5
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h (s)	8,5
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	192
Fahrgeräusch (dB(A))	68
Standgeräusch (dB(A))	87
Luftwiderstandsbeiwert c _w	0,38
Stirnfläche A (m ²)	1,804
Wartungsdienst	alle 20.000 km oder alle 12 Monate
Garantien	
- Fahrzeuggarantie	3 Jahre /maximal 100.000 km
- Durchrostungsgarantie	12 Jahre
- Lackgarantie	3 Jahre
- Mobilitätsgarantie	unbegrenzt bei Einhaltung der Wartungsvorschriften
Typklassen	
Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko	12/18/23
*1 Leergewicht nach EG-Richtlinie 92/21/EWG inklusive 75 kg Zuladung, 90 Prozent Tankinhalt und sämtlichen Betriebsmitteln	
Januar 2011	

Technische Daten Mazda MX-5 Roadster Coupe		
	Mazda MX-5 Roadster Coupe 1.8 I MZR	Mazda MX-5 Roadster Coupe 2.0 I MZR
Karosserieart	selbsttragende Ganzstahlkarosserie in Roadster-Bauweise, elektrisch betätigtes Verbundkunststoff-Klappdach, Motorhaube aus Aluminium	
verfügbare Ausstattungen	Center-Line	Center-Line, Sports-Line
Anzahl Sitzplätze	2	2
Motorart	vorne längs eingebauter 4-Takt Ottomotor MZR 1.8	vorne längs eingebauter 4-Takt Ottomotor MZR 2.0
Zylinderzahl/Anordnung	4 in Reihe	4 in Reihe
Hubraum (cm ³)	1.798	1.999
Bohrung x Hub (mm)	83,0 x 83,1	87,5 x 83,1
Leistung (kW/PS)	93/126	118/160
bei 1/min	6.500	7.000
max. Drehmoment (Nm)	167	188
bei 1/min	4.500	5.000
Verdichtung	10,8	10,8
Gemischaubereitung	sequenzielle Multipoint-Saugrohreinspritzung, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder, variables Ansaugsystem VIS	sequenzielle Multipoint-Saugrohreinspritzung, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder, variables Ansaugsystem VIS, Verstellung der Einlass-Steuerzeiten S-VT
Ventilsteuerung	zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Drallsteuerventile in den Einlasskanälen	
Abgas-Reinigungssystem	geregelter Dreibeige-Katalysator, elektronisch geregelte Abgasrückführung, OBD-System	
Vorderradaufhängung	untere Dreieck-Querlenker, obere Dreieck-Querlenker, Federbeine, Querstabilisator (Ø 22,2 mm)	
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung an Hilfsrahmen, Typ Multi-Lenker, Federbeine, Querstabilisator (Ø 11 mm für Center-Line, Ø 12 mm für Sports-Line)	
Getriebeart	Fünfgang, mechanisch	Center-Line: Fünfgang, mechanisch (Sports-Line: Sechsgang, mechanisch)
Getriebeübersetzung	I. = 3,136	I. = 3,136 (3,709)
	II. = 1,888	II. = 1,888 (2,190)
	III. = 1,330	III. = 1,330 (1,536)
	IV. = 1,000	IV. = 1,000 (1,177)
	V. = 0,814	V. = 0,814 (1,000)
	VI. = -,-	VI. = -,- (0,832)
	R. = 3,758	R. = 3,758 (3,603)
Achsübersetzung	3,909	4,100 (3,727)
Kupplungsart, -betätigung	Einscheiben-Trockenkupplung, hydraulische Betätigung	
Felgengröße	6,5J x 16	7J x 17
Reifengröße	205/50 R16 87V	205/45 R17 84W
Bremssystem	hydraulisches Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker, elektronisches ABS mit elektronisch geregelter Bremskraftverteilung EBD vorne: innenbelüftete Scheibenbremsen hinten: Scheibenbremsen	
Bremsscheibendurchmesser	Ø 290 mm vorne Ø 280 mm hinten	Ø 290 mm vorne Ø 280 mm hinten
Lenksystem	Zahnstangenlenkung mit drehzahlabhängiger hydraulischer Servounterstützung	
Lenkübersetzung	13,5	13,5
Wendekreisdurchmesser (m)	10,0	10,0
Länge (mm)	4.020	4.020
Breite (mm)	1.720	1.720
Höhe (mm)	1.255	1.255
Radstand (mm)	2.330	2.330
Spurweite vorne/hinten (mm)	1.490/1.495	1.490/1.495
Kofferrauminhalt nach VDA-Norm (l)	150	150
zul. Gesamtgewicht (kg)	1.375	1.375
zul. Achslast vorne/hinten (kg)	680/705	680/705

Leergewicht ¹ (kg)	1.150	1.155 (1.165)
Leergewicht ohne Fahrer (kg)	1.075	1.080 (1.090)
Zuladung (kg)	300	295 (285)
Anhängelast bei 12 % Steigung gebremst	entfällt	entfällt
Anhängelast bei 8 % Steigung gebremst	entfällt	entfällt
Anhängelast ungebremst (kg)	entfällt	entfällt
max. Stützlast (kg)	entfällt	entfällt
max. Dachlast (kg)	entfällt	entfällt
Tankinhalt (l)	50	50
Kraftstoffart	Super DIN EN 228 oder Super E10 E DIN 51 626-1, ROZ 95	
Kraftstoffverbrauch in l/100 km nach EG 715/2007		
innerorts	9,8	10,7 (10,9)
außerorts	5,6	5,9 (6,1)
kombiniert	7,1	7,6 (7,8)
CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	167	177 (181)
Abgasnorm	Euro 5	Euro 5
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h (s)	9,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	198	217 (218)
Fahrgeräusch (dB(A))	71	71 (70)
Standgeräusch (dB(A))	86	87
Luftwiderstandsbeiwert c _w	0,365	0,365
Stirnfläche A (m ²)	1,804	1,804
Wartungsdienst	alle 20.000 km oder alle 12 Monate	
Garantien - Fahrzeuggarantie - Durchrostungsgarantie - Lackgarantie - Mobilitätsgarantie	3 Jahre /maximal 100.000 km 12 Jahre 3 Jahre unbegrenzt bei Einhaltung der Wartungsvorschriften	
Typklassen Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko	13/18/23	12/18/23
*1 Leergewicht nach EG-Richtlinie 92/21/EWG inklusive 75 kg Zuladung, 90 Prozent Tankinhalt und sämtlichen Betriebsmitteln		
() Werte in Klammern für 2.0 I MZR Sports-Line mit 6-Gang-Schaltgetriebe		
Januar 2011		

Technische Daten Mazda MX-5 Roadster Coupe	
	Mazda MX-5 Roadster Coupe 2.0 I MZR Automatik
Karosserieart	selbsttragende Ganzstahlkarosserie in Roadster-Bauweise, elektrisch betätigtes Verbundkunststoff-Klappdach, Motorhaube aus Aluminium
verfügbare Ausstattungen	Center-Line
Anzahl Sitzplätze	2
Motorart	vorne längs eingebauter 4-Takt Ottomotor MZR 2.0
Zylinderzahl/Anordnung	4 in Reihe
Hubraum (cm ³)	1.999
Bohrung x Hub (mm)	87,5 x 83,1
Leistung (kW/PS)	118/160
bei 1/min	6.700
max. Drehmoment (Nm)	188
bei 1/min	5.000
Verdichtung	10,8
Gemischaufbereitung	sequenzielle Multipoint-Saugrohreinspritzung, elektronisches Motormanagement, eine Zündspule pro Zylinder, variables Ansaugsystem VIS, Verstellung der Einlass-Steuerzeiten S-VT
Ventilsteuerung	zwei obenliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel betätigt, Drallsteuerventile in den Einlasskanälen
Abgas-Reinigungssystem	geregelter Dreibeige-Katalysator, elektronisch geregelte Abgasrückführung, OBD-System
Vorderradaufhängung	untere Dreieck-Querlenker, obere Dreieck-Querlenker, Federbeine, Querstabilisator (Ø 22,2 mm)
Hinterradaufhängung	Einzelradaufhängung an Hilfsrahmen, Typ Multi-Lenker, Querstabilisator (Ø 11 mm)
Getriebeart	6-Stufen Automatik-Getriebe mit elektronischer Steuerung und manueller Schaltfunktion
Getriebeübersetzung	I. = 3,538
	II. = 2,060
	III. = 1,404
	IV. = 1,000
	V. = 0,713
	VI. = 0,582
	R. = 3,168
Achsübersetzung	4,100
Kupplungsart, -betätigung	hydraulischer Drehmomentwandler mit Überbrückungskupplung
Felgengröße	7J x 17
Reifengröße	205/45 R17 84W
Bremssystem	hydraulisches Zweikreisbremssystem mit Bremskraftverstärker, elektronisches ABS mit elektronisch geregelter Bremskraftverteilung EBD vorne: innenbelüftete Scheibenbremsen hinten: Scheibenbremsen
Bremsscheibendurchmesser	Ø 290 mm vorne Ø 280 mm hinten
Lenksystem	Zahnstangenlenkung mit drehzahlabhängiger hydraulischer Servounterstützung
Lenkübersetzung	13,5
Wendekreisdurchmesser (m)	10,0
Länge (mm)	4.020
Breite (mm)	1.720
Höhe (mm)	1.255
Radstand (mm)	2.330
Spurweite vorne/hinten (mm)	1.490/1.495
Kofferrauminhalt nach VDA-Norm (l)	150
zul. Gesamtgewicht (kg)	1.375
zul. Achslast vorne/hinten (kg)	680/705
Leergewicht ¹ (kg)	1.175
Leergewicht ohne Fahrer (kg)	1.100
Zuladung (kg)	275

Anhängelast bei 12 % Steigung gebremst	Entfällt
Anhängelast bei 8 % Steigung gebremst	Entfällt
Anhängelast ungebremst (kg)	Entfällt
max. Stützlast (kg)	Entfällt
max. Dachlast (kg)	Entfällt
Tankinhalt (l)	50
Kraftstoffart	Super DIN EN 228 oder Super E10 E DIN 51 626-1, ROZ 95
Kraftstoffverbrauch in l/100 km nach EG 715/2007	
innerorts	11,1
außerorts	6,2
kombiniert	8,0
CO ₂ -Emission kombiniert (g/km)	188
Abgasnorm	Euro 5
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h (s)	8,9
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	194
Fahrgeräusch (dB(A))	68
Standgeräusch (dB(A))	87
Luftwiderstandsbeiwert c _w	0,365
Stirnfläche A (m ²)	1,804
Wartungsdienst	alle 20.000 km oder alle 12 Monate
Garantien	
- Fahrzeuggarantie	3 Jahre /maximal 100.000 km
- Durchrostungsgarantie	12 Jahre
- Lackgarantie	3 Jahre
- Mobilitätsgarantie	unbegrenzt bei Einhaltung der Wartungsvorschriften
Typklassen	
Haftpflicht/Vollkasko/Teilkasko	12/18/23
*1 Leergewicht nach EG-Richtlinie 92/21/EWG inklusive 75 kg Zuladung, 90 Prozent Tankinhalt und sämtlichen Betriebsmitteln	
Januar 2011	