

Vorstellung Mazda CX-5: Der Eroberer schärft sein Gesicht

Von Axel F. Busse

Die Vokabel „SUV-Boom“ war noch gar nicht erfunden, da schwang er sich schon zum Star des Modell-Ensembles auf: Der Mazda CX-5 löste in Deutschland kurz nach seinem Erscheinen 2012 die Baureihe 3 als beliebtestes Auto der Marke ab – so ist es bis heute geblieben. Und wenn alles mit rechten Dingen zugeht, wird der Nachfolger diese Erfolgsstory weiter schreiben.

In wenigen Tagen soll die Party beginnen, dann wird der Wagen offiziell bei den Mazda-Händlern präsentiert. Rund 1500 Vorbestellungen gebe es bereits, teilt der Hersteller mit, anvisiert seien 20 000 Exemplare in einem vollen Jahr. Als übertriebene Hoffnung ist das nicht anzusehen, denn eine markantere Optik, viel Feinschliff im Innenraum sowie verbesserte und erweiterte technische Features bilden eine gute Basis dafür. Was der CX-5 noch nicht bieten kann, ist ein alternativer Antrieb, etwa mit Strom-Unterstützung oder Brennstoffen wie zum Beispiel Erdgas.

Wie wenig man noch vor einigen Jahren über Aerodynamik wusste, ist an der Front des CX-5 gut ablesbar. Glatt und rund galt vielen Designern wenn schon nicht als Schönheits-, so doch als Strömungsideal. Die Frontpartie des neuen Kompakt-SUV ist dreidimensional ausgeformt und in mehrere scheinbar schwebende Elemente geteilt, man könnte auch sagen zerklüftet, und doch ist die Windschlüpfrigkeit nicht in Gefahr. Der aufrecht stehende Wabengrill ist gegenüber dem ihn umgebenden Chromrahmen um einige Zentimeter zurück versetzt, was den skulpturalen Gesamteindruck unterstützt.

Weniger spektakulär ist das Profil. Und das Heck, das den breitbeinig muskulösen Auftritt zelebriert, wird erst richtig interessant, wenn man die Klappe öffnet. Dort kommt erstmals in dieser Baureihe eine automatisch öffnende Tür zum Einsatz. Die Ladekante ist mit 72 Zentimetern für ein SUV dieser Klasse erfreulich niedrig. Hinter der Klappe kann ein Kofferraum-Volumen von 506 Litern genutzt werden, nach Umlegen der rückwärtigen Lehnen ist das Gepäckfach bis auf 1620 Liter erweiterbar. Die Fondpassagiere finden eine erfreuliche Bewegungsfreiheit vor und können auf Wunsch auch von Annehmlichkeiten wie beheizbaren Sitzen profitieren. Kopf- und Beinfreiheit sind ausreichend.

Ein weiteres Novum drängt sich vor dem Fahrer ins Bild. Der CX-5 dürfte das einzige Auto sein, für das zwei verschiedene Head-up-Displaysysteme verfügbar sind. Außer der bekannten, auf eine zusätzliche Plexiglasscheibe projizierende und nicht immer eleganten Anlage, gibt es jetzt eine Informationsanzeige, die Tempo- oder Verbotshinweise sowie Navi-Befehle direkt auf die Innenseite der Windschutzscheibe wirft. Bisher war dies nur von Premiumherstellern bekannt. In der höchsten Ausstattungslinie Top-Line ist das System sogar serienmäßig an Bord.

Viel Mühe verwendet Mazda darauf, den Anspruch glaubhaft zu machen, der Mensch stehe im Mittelpunkt aller Optimierungsbestrebungen seiner Fahrzeuge. Gern wird das Bild der „Einheit von Ross und Reiter“ zitiert, um ergonomische und bedienerfreundliche Lösungen zu präsentieren. Die verbesserte Platzierung der Pedale, eine Anhebung der Mittelkonsole um 40 Millimeter, die Angleichung der Höhen von Armlehnen – all dies soll eine ausgewogene Sitzposition und entspanntes Fahren fördern. Die Sitze wurden überarbeitet und stärker konturiert sowie mit zahlreichen Dämmungsmaßnahmen die Innengeräusche reduziert. Manchmal sind es Winzigkeiten, die große Wirkungen entfalten: Die Scheibenwischer wurden einige Millimeter tiefer angebracht, so dass sie nun unter der Kante der Motorhaube verschwinden und keine Verwirbelungsgeräusche mehr produzieren.

Die Beliebtheit seines Produkts misst Mazda nicht zuletzt an der Anzahl der Kunden, die von anderen Marken zum CX-5 wechseln. In der Vergangenheit waren es um die 60 Prozent, als Konkurrenten gelten zum Beispiel VW Tiguan, Ford Kuga, Hyundai Tucson oder Nissan Qashqai. Nah bei 60 Prozent liegt auch die Ausrüstungsquote mit Allradantrieb, die damit höher ist als bei vielen anderen Herstellern, die ihre SUV sowohl mit Front- als auch mit 4x4-Antrieb anbieten.

Ab 24 990 Euro kann man den neuen CX-5 sein Eigen nennen. Genau 2000 Euro beträgt bei einem CX-5 mit 2,0-Liter-Benziner der Aufschlag für eine AWD-Version, wobei die Allradkunden allerdings auf fünf Pferdestärken Leistung verzichten müssen und 4x4-Technik ohnehin erst ab „Exklusive-Line“ erhältlich ist. Zusätzlich zu diesem mit Handschaltung oder Automatik kombinierbaren Aggregat wird etwa ab Herbst noch ein überarbeiteter 2,5 Liter-Vierzylinder das Motorenprogramm ergänzen. Die Besonderheit des 143 kW / 194 PS starken Treibsatzes liegt nicht nur im ungewöhnlichen Hubraum, sondern auch in der Fähigkeit, zwei Zylinder bei geringer Last abschalten zu können. Der Verbrauch soll so auf kombinierte 7,1 Liter sinken.

Immerhin sechs Varianten bietet die Diesel-Fraktion des CX-5 auf, wo der Einstieg ab 27090 Euro möglich ist. Mit 110 kW / 150 PS geht es los, wer eine Sechs-Gang-Automatik wünscht, zahlt 1800 Euro mehr. Allerdings ist der 2,0-Liter-Diesel im Vergleich zu hubraumgleichen Konkurrenzaggregaten nicht gerade mit einem üppigen Drehmoment versehen (210 Nm), so dass die Kunden mit ausgeprägtem Wunsch nach Temperament wohl zum 2,2-Liter-Diesel greifen werden. Der hat 129 kW / 175 PS Leistung und mobilisiert stolze 420 Newtonmeter.

Wenn sich, wie bei dem getesteten Wagen, die Kraft auf alle vier Räder verteilt, ist ein kurzweiliges Fahrvergnügen garantiert. Das volle Drehmoment packt bei 2000 Umdrehungen fest zu, und das gleiche tut man dann am besten auch mit dem Lenkrad. Immerhin stürmt der Wagen so druckvoll nach vorn, dass in weniger als zehn Sekunden die 100-km/h-Marke erreicht ist. Harmonische Gang- und Richtungswechsel, Vertrauen erweckende Lenkpräzision und geringe Seitenneigung in schnellen Kurven sind auf der Habenseite zu verbuchen. Der Verbrauch, auf dem Prüfstand mit 5,4 Litern ermittelt, wurde nach diesem Praxisausflug mit 6,9 Litern protokolliert.

Die Prime-Line stellt die Basisausstattung eines CX-5 dar. In dieser Version rollt der Wagen serienmäßig unter anderem mit Berganfahr- und City-Notbremsassistent, Start-Stopp-System, elektrischen Außenspiegeln, LED-Scheinwerfern, Zentralverriegelung, höhenverstellbaren Vordersitzen, Tempomat und Klimaanlage sowie einem Radiosystem nebst USB- und AUX-Anschlüssen auf den Hof. (ampnet/afb)

Daten Mazda CX-5 Skyactiv-D 175 AWD

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,55 x 1,84 x 1.68

Radstand (m): 2,70

Motor: R4-Turbodiesel, 2191 ccm

Leistung: 129 kW / 175 PS bei 4500

Maximales Drehmoment: 420 Nm bei 2000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 208 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9 Sek.

Verbrauch (EU-Norm): 5,4 L/100 km

Leergewicht/Zuladung: 1595 kg / max 623 kg

Gepäckraum: 506 – 1620 Liter

Wendekreis: 12 m

Basispreis: 37 990 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse



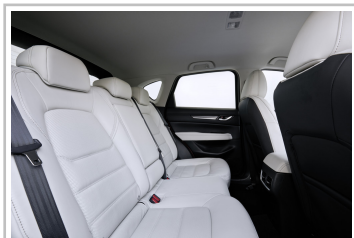
Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda