

Pressepräsentation Mazda CX-5: Der Himmel spielt mit

Von Peter Schwerdtmann

So viel Stolz war selten bei einer Autopräsentation. Programmmanager Hideaki Tanaka sieht sein Kompakt-SUV Mazda CX-5 als Messlatte für das Segment der kompakten Sports Utility Vehicle (SUV). Er misst ihn damit am VW Tiguan und am Toyota RAV4 und findet ihn leichter, sicherer, sparsamer. Sein Zauberwort heißt „Skyactiv“ und bezieht sich auf fast die wesentlichen Technologien an Bord: Karosserie, Fahrwerk, Motoren, Getriebe und so weiter. Jetzt hatten wir die Gelegenheit, an den CX-5 unsere eigene Messlatte anzulegen.

Der Kunde hat sich von den Vorschusslorbeeren offenbar schon überzeugen lassen. Mazda hat in Deutschland bereits vor dem Marktstart Ende April mehr als die Hälfte der Planzahlen fürs ganze Jahr verkauft. In Japan ist inzwischen die komplette Jahresmenge unter die Leute gebracht worden, erstaunlicherweise drei Viertel mit Dieselmotor – und das in einem Land, das wegen seiner Ablehnung des Diesels den Hybridantrieb mit Benzinmotor erfinden musste.

Recht haben die neuen Dieselfreunde. Der Skyactiv-Diesel zeigt wieder einmal, dass die Motorenentwickler von Mazda in Japan die Nase vorn haben. Ihr Diesel ist der mit der niedrigsten Verdichtung im Pkw-Geschäft: 14,0:1. Der 2,2-Liter-Vierzylinder arbeitet leise, die Verbrennung läuft weich und so vollständig ab, dass er die EU-6-Abgasnorm sogar ohne Stickoxid-Nachbehandlung erreichen kann. Er wird in zwei Leistungsstufen angeboten (110 kW / 150 PS und 129 kW / 175 PS). Beide passen mit ihrem maximalen Drehmoment von 380 Newtonmetern (Nm) zwischen 1800 Umdrehungen pro Minute (U/min) und 2600 U/min oder 420 Nm bei 2000 U/min hervorragend in das Gesamtpaket CX-5. Der kleine Diesel in der handgeschalteten Frontantriebsvariante kommt mit 4,6 Litern auf 100 km aus.

Der Benziner wiederum ist der mit der höchsten Verdichtung – ebenfalls 14,0:1 – in der Szene, dem man das Klopfen mit innermotorischen Maßnahmen abgewöhnt hat. Der Zwei-Liter-Vierzylinder leistet mit Frontantrieb 121 kW / 165 PS und bietet 210 Nm maximales Drehmoment bei 4000 U/min, mit Allradantrieb ein bisschen weniger. Der

Verbrauch liegt im Schnitt (nach EU-Norm) bei 6,0 Litern auf 100 km.

Mazda erwartet in Deutschland für den Diesel einen Anteil von 60 Prozent und sieht den 150-PS- Diesel als Leistungsträger fürs Geschäft. 75 Prozent werden sich – so die Voraussagen aus dem Marketing – für die Sechs-Gang-Handschaltung entscheiden. Die werden gut bedient sein, denn sie hat kurze Wege und lässt sich glatt schalten. Nach unseren Erfahrungen bei ausführlichen Touren südlich von Wien passt sie gut zu den Benzinern.

Die neue Skyactiv-Sechs-Gang-Automatik mit ihren kurzen Schaltzeiten und dem frühzeitigen Überbrücken des Wandlers wirkt sich im Verbrauch nur sehr wenig aus. Dafür bietet sie sich als perfekte Ergänzung des Gesamtpaketes CX-5 an. Mit dem stärkeren Diesel und der Automatik schafft der den Standardspurt von 0 auf 100 km/h in 9,4 Sekunden, die angesichts des Drehmoments anfangs die Stoppuhr auszubremsen scheinen und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h, gepaart mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,5 Litern. Übrigens lässt sich das vorbildlich arbeitende Start-Stopp-System von Mazda nun auch mit der Automatik kombinieren.

Spurtvermögen und Verbrauch hängen auch von der Aerodynamik und vom Gewicht an. Da hat sich Mazda selbst das Ziel gesetzt, jedes neue Modell 100 Kilogramm leichter als seinen Vorgänger anzubieten. Der leichteste CX-5 wiegt 1390 Kilogramm. VW Tiguan und Toyota RAV4 bringen es auf 1500 kg. Die Aerodynamik passt. Das zeigt der für ein SUV gute Luftwiderstandsbeiwert von 0,33.

Luftwiderstand und Außendesign sind enge Verwandte. Mazda beschreibt das CX-5-Karosseriekleid als das erste der neuen Designsprache von Mazda. Doch trotz dieses Anspruchs erkennt der geneigte Betrachter den CX-5 immer noch als Mazda; denn ein paar Elemente blieben, zum Beispiel die weit aus- und hochgewölbten vorderen Kotflügel, die den pfeilförmigen Bug begrenzen. Das kennen wir seit dem MX-5. Die Vorderansicht hat Mazda so überarbeitet, dass eine neue Grillform und neue Scheinwerfer den „Blick eines Gebhards“ (Hideaki Tanaka) entstehen lassen. Die Silhouette prägen zwei aufstrebende Linien und eine besondere Form des Seitenschwellers, der mit einem leichten Schwung nach oben eine Wespentaille bildet. Das Heck fügt sich in die bekannten Muster ein.

Innen geht es eher gediegen als übertrieben zu. Das Interieur präsentiert sich zurückhaltend modern und überzeugt eher mit guter Bedienbarkeit und Raum. Klagen über Kopf- und Kniefreiheit werden so schnell nicht aufkommen. Die Innenraumbreite passt ebenso wie die Größte des Kofferraums und die Flexibilität des CX-5. Der

Kofferraum fasst 508 Liter, und die Sitze lassen sich im Verhältnis 40:20:40 zu einer glatten Ladefläche umlegen. So entsteht maximal ein Ladevolumen von 1620 Litern.

Den Mazda CX-5 gibt es in drei Ausstattungstufen: die Prime-Line ab 23 490 Euro, die Center-Line ab 25 890 Euro und die Sports-Line ab 31 390 Euro. Die Abstufungen sind so gewählt, dass ein Sports-Line-Käufer nur noch wenige Positionen in der Aufpreisliste findet. Dort kann er zwischen Paketen mit interessanten Inhalten wählen, die bei anderen erheblich mehr kosten würden, so zum Beispiel das Technik-Paket für 1100 Euro mit Bi-Xenon-Hauptscheinwerfern, dynamischem Abbiegelicht, Fernlichtassistenten, Scheinwerferreinigungsanlage und Spurhaltassistent.

Hideaki Tanaka beobachtete unseren Start zur ersten Runde mit dem CX-5 mit wohlwollendem Lächeln, sichtbar stolz. Auch der Himmel spielte mit: Er war blau. Tanaka war's zufrieden; wir am Ende auch. (ampnet/Sm)

Mazda CX-5 2.2 I Skyactiv-D 110 kW AWD Automatik Center Line

Länge x Breite x Höhe (m): 4,56 x 1,64 x 1,71

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, 2191 ccm

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 4500 U/min

Max. Drehmoment: 380 Nm bei 1800 - 2600 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 6,6 Liter

CO₂-Emissionen: 155 g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Leergewicht / Zuladung: min. 1565kg / max. 630 kg

Kofferraumvolumen: 503 - 1620 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Räder / Reifen: 7J x 17 / 225/55 R 19

Wendekreisdurchmesser: 11,7 m

Preis: 31 790 Euro

Bilder zum Artikel:



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.

Mazda CX-5: Die Mazda-Designer wollten dem CX-5 das Gesicht eines Gebhards geben.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.

Mazda CX-5.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.

Mazda CX-5.



Mazda CX-5.