

Pressepräsentation Mazda CX-5: Auf dem Weg nach oben

Von Nikolaus Findling

Nicht schlecht, wirklich nicht schlecht: Erst seit drei Jahren ist Mazdas CX-5 auf dem Markt, fand in dieser Zeit aber 850 000 Käufer, davon 150 000 in Europa. Fast jede dritte Order auf dem Kontinent kam dabei aus Deutschland. Kein Wunder, dass Josef A. Schmid, Geschäftsführer bei Mazda Motors Deutschland, in Bezug auf das Kompakt-SUV von einem „durchschlagenden Erfolgsmodell“ spricht, von einem „attraktiven und begehrten Fahrzeug“.

Obwohl das Interesse an dem CX-5 ungebrochen ist – 2014 zog der Verkauf hierzulande um 17 Prozent gegenüber dem Vorjahr an –, gönnt Mazda dem Fast-Absatzmillionär eine umfassende technische und optische Frischzellenkur. Manch einer mag die zu einem derart frühen Zeitpunkt für zu umfangreich halten, doch Kenichiro Saruwatari, bei Mazda Europa zuständig für Forschung und Entwicklung, hält dagegen: „Indem wir auf die Menschen hören, können wir unser Angebot verbessern.“ Bei allem Erfolg, der sich unter anderem darin zeigt, dass dem CX-5 insgesamt 75 internationale Auszeichnungen zugesprochen wurden, habe es auch vereinzelte Kritikpunkte gegeben.

So seien einige Kunden nicht mit der Akustik zufrieden gewesen. Die Behauptung, dass Mazda hier nachgebessert habe, wäre eine schiere Untertreibung. Um 1,2 dB konnten die Techniker bei hohen Geschwindigkeiten das Geräuschniveau verbessern – klingt nach einer Kleinigkeit, sind aber tatsächlich 13 Prozent im Vergleich zu bisher. Unter anderem wurde zu diesem Zweck der Außenspiegel verkleinert.

Und da man schon dabei war, wertete man auch gleich den Innenraum auf. Denn Mazda hat ein großes Ziel: Das Unternehmen möchte in nicht allzu ferner Zukunft als Premium-Anbieter wahrgenommen werden. Kein anderes Wort scheint in der Produktpräsentation häufiger aufzutauchen. Von Premium-Anmutung ist da immer wieder die Rede und von Erfolgen auf dem Weg nach oben, zum Premium-Autohersteller. Das Ziel scheint nicht anmaßend gewählt zu sein: Laut Schmid verzeichnet Mazda in Deutschland beim CX-5 rund 40 Prozent Neukunden, viele von ihnen hätten zuvor Premium-Fahrzeuge besessen.

Als der CX-5 vor drei Jahren auf den Markt kam, war es das erste Modell in der Codo-Designsprache. Es wäre ein Eingeständnis des Scheiterns, wenn Mazda hier massive Änderungen vorgenommen hätte, zumal Codo ebenso viel beachtet wie hoch gelobt wird. Umgekehrt müssen bei einem Facelift auch die Designer gewissermaßen ihren Fingerabdruck hinterlassen. Die Lösung für dieses Dilemma hört sich bei Martin Kaiser aus der europäischen Produktkommunikation in der Präsentation dann so an: „Wir haben beim CX-5 das Markengesicht ausdrucksvoller gestaltet.“ Am ehesten wird das bei der Frontpartie durch die Voll-LED-Scheinwerfer inklusive LED Tagfahrlicht und LED Nebelscheinwerfern (je nach Ausstattungslinie) deutlich. Ansonsten aber handelt es sich bei der optischen Exterieur-Aufwertung eher um Details.

Anders sieht das bei der Technik aus. Wer sich für die Kombination CX-5 mit Benzinmotor und Automatikgetriebe entscheidet, kann nun erstmals mit einem Fahrmodusschalter die Getriebecharakteristik und Gaspedalansprache verändern. Neu ist auch die Top-Motorisierung. Bei ihr handelt es sich um ein 2,5-Liter-Triebwerk, das 141 kW / 192 PS leistet und der Skyactiv-Familie entstammt (auch dieses inzwischen extrem erfolgreiche Label feierte, nebenbei bemerkt, 2012 beim CX-5 seine Premiere). Der Treibstoffverbrauch nach EU-Testnorm liegt bei 7,2 l/100 km, was einem CO₂-Ausstoß von 165 g/km entspricht. Als weitere Motoren sind Benzinaggregate mit 118 kW / 160 PS (mit Allradantrieb) und 121 kW / 165 PS (Frontantrieb) erhältlich. Die Selbstzünder leisten 110 kW / 150 PS (Skyaktiv-D 150, Allradantrieb oder Frontantrieb) oder 129 kW / 175 PS (Skyaktiv-D 175, grundsätzlich Allradantrieb). Bei beiden Dieselaggregaten besteht die Wahl zwischen Sechs-Gang-Automatikgetriebe oder manueller Sechs-Gang-Schaltung.

Je nach Ausstattungslinie feiern diverse Assistenzsysteme ihre CX-5-Premiere. Hierzu gehören die Voll-LED-Scheinwerfer ab Exklusive-Line, der automatische Fernlichtregulierer Adaptive LED Headlights (ALH) in der Sports-Line, der Spurhalteassistent Lane-Keep Assist System (LAS, Sports-Line) und die Müdigkeitserkennung Driver Attention Alert (DAA, Sports-Line). Der City-Notbremsassistent SCBS (ab Center-Line) erhält in der Ausstattungslinie Sports Line eine Aufwertung zum SCBS Plus und schützt dann auch bei Rückwärtsfahrten durch einen aktiven Bremsengriff vor Kollisionen.

Der ab sofort erhältliche CX-5 kostet ab 24 190 Euro (Skyaktiv-G 165 mit 121 kW / 165 PS, Frontantrieb) in der Prime-Line. (ampnet/nf)

Daten Mazda CX-5 Skyaktiv-G 165

Länge x Breite x Höhe (m): 4,56 x 1,84 x 1,71

Radstand (m): 2,70

Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 121 kW / 165 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 210 Nm bei 4000 U/min

Verdichtung: 14,0:1

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.

EG 715-Durchschnittsverbrauch: 6,0 Liter

CO₂-Emissionen: 139 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: B

Leergewicht / Zuladung: min. 1315 kg / max. 615 kg

Kofferraumvolumen: 503 - 1620 Liter

Max. Anhängelast: 1900 kg (8% Steigung, gebremst)

Wendekreis: 11,7 m

Räder / Reifen: 7 J x 17 / 225/65 R 17 102 V

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Preis: 24 190 Euro

Bilder zum Artikel



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.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.
