
Vorstellung Mazda CX-5: Feinschliff

Von Michal Kirchberger

Wie Sie sehen, sehen Sie nichts. Zumindest nicht auf den ersten Blick. Mazda hält eisern am Grundsatz fest, ein siegreiches Team nicht auszutauschen. Gleichwohl gebührt dem Sport Utility Vehicle (SUV) mit dem Namen CX-5 besondere Beachtung. Schließlich macht der 4,55 Meter lange Hochbeiner weltweit ein Viertel am gesamten Absatz der Marke aus. Und in Deutschland vertritt der Mazda gemeinsam mit dem kleineren CX-3, der gerade vor einer wohl umfassenderen Erneuerung steht, im beständig weiter wachsenden Markt der Kompakt-SUV.

Hervorgegangen ist die Klasse aus den einstigen Geländewagen vom Schlage eines Mitsubishi Pajero oder Nissan Patrol. Verloren hat sie, verglichen mit diesen, die Raubeinigkeit und ein wenig auch das gierige Konsumverhalten. Das stärkste Pferd in Mazdas SUV-Remise ist der CX-5 Skyactive G 194 AWD, der 194 PS oder 143 kW stemmt und nach Norm dennoch - trotz der obligatorischen aber kräftezehrenden Wandlerautomatik mit sechs Stufen - 7,1 Liter für 100 Kilometer Fahrstrecke braucht. 38 690 Euro kostet das Spitzenmodell samt permanentem Allradantrieb. Es wird ausschließlich in der feinsten Ausstattungsversion Sportsline angeboten. Der lässt sich nur mit dem zusätzlichen Assistentenpaket (990 Euro), Metallic-Lack (ab 600 Euro), dem Panorama-Glasschiebedach (770 Euro) und Lederausstattung (ab 1900 Euro) toppen.

Die optischen Erneuerungen halten sich in engsten Grenzen, selbst der Fachmann erkennt den aktuellen Jahrgang kaum als solchen. Deutlicher wird die Auffrischung unter der Haube. Der 2,5-Liter-Benziner arbeitet weiterhin mit einer Zylinderabschaltung, die zwei der vier Töpfe im Teillastbereich abschaltet. Auch dies geschieht weitgehend unbemerkt. Anders als etwa bei VW, wo sich die Stilllegung der Hubraumhälfte durch verstärkte Vibrationen offenbart, geht der CX-5 darüber hinweg wie ein scharfes Messer durch handwarme Butter.

Reibungsverringerung im Motor, die Anpassung der Kennfelder und weiterer Feinschliff lassen das SUV auch ohne Partikelfilter die Hürde der kommenden Abgasnorm EU 6 d Temp nehmen. Eine Ausnahme stellt der Mazda außerdem mit seinen ausschließlich selbstansaugenden Benzinmotoren dar. Während andere mit filigraner Turbotechnik viel zündfähiges Gemisch in kleine Brennräume pressen, holt sich der CX-5 seine Leistungs- und Drehmomentspitze über den Hubraum und über ein für einen Benzinmotor ungewöhnlich hohe Verdichtung, die bei Mazda und anderswo auch für einen Dieselmotor ausreicht. Das vergleichsweise geringe Durchzugsvermögen von maximal 258 Newtonmeter (Nm) erreicht der Motor erst bei 4000 Umdrehungen in der Minute.

Aber das Fahren ist komfortabel, weil die Leistungsspritze nicht plötzlich, sondern harmonisch und weich einsetzt. Der Zweiliter-Benziner bringt es 165 PS (121 kW) PS. Bei ihm wurde die Anpassung an die neue Abgasgrenze ebenfalls ohne Partikelfilter erreicht. Ein auf 300 bar erhöhter Einspritzdruck sowie geänderte Kolbenböden sind die Voraussetzung dafür. Dieses Modell wird mit Front- oder Allradantrieb angeboten, die Preise liegen bei wenigstens 25 490 und 32 690 Euro, die Normverbräuche bei 6,4 und 7,0 Liter Benzin für 100 Kilometer.

Aufwändiger sind die Schadstoffreduzierungen bei den Dieselfersionen ausgefallen. Sie arbeiten nun mit SCR-Technik, der Adblue-Tank fasst 15 Liter. Der Einbau geht zu Lasten des Kofferraumvolumens. Es sinkt um gut zehn auf 494 Liter, maximal passen 1608 Liter Platz im Gepäckabteil. Der Basisdiesel liefert aus 2,2 Liter Hubraum 15ß PS (110 kW) bei einer Drehmomentspitze von 380 Nm. Er macht den CX-5 204 km/h schnell, die

Allradversion schafft noch 199 km/h. Für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h vergehen 9,9 oder 10,1 Sekunden, als Verbrauchswerte nennt Mazda 5,0 und 5,8 Liter Treibstoff. Die Leistung des kräftigeren Selbstzünders ist um zehn auf 184 PS (135 kW) und das Drehmoment auf 445 Nm gestiegen. Das reicht für 211 km/h Spitze und einen Sprintwert von 9,3 Sekunden. Sein Verbrauch liegt bei 5,2 Liter.

Die Preisliste der Diesel beginnt bei 28 290 für das jetzt auch frontgetrieben angebotene Basismodell, Allradantrieb kostet zusammen mit der höherwertigen Ausstattung Exclusive-Line 7000 Euro mehr. Die Spitzenversion ist für 39 390 Euro zu haben. Das hier beschriebene optionale Automatikgetriebe kostet 1800 Euro Aufpreis. (ampnet/mk)

Daten Mazda CX-5 kyactive G 195 AWD

Länge x Breite x Höhe (m): 4,55 x 1,84 x 1,68
Radstand (m): 2,70
Motor: R4, 2191 ccm
Leistung: 135 kW / 184 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 445 Nm bei 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 211 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,3 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch): 5,2 Liter
Effizienzklasse: C
CO2-Emissionen: 175 g/km (Euro 6d Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 2220 kg / 555 kg
Kofferraumvolumen: 494 - 1608 Liter
Grundpreis: 39 390 Euro

Bilder zum Artikel



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



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



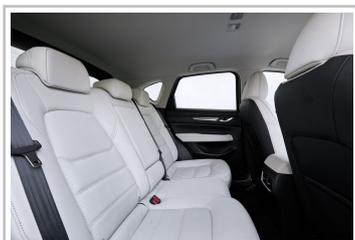
Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda
