

Fahrbericht Mazda CX-5: Unbeschwertes Benziner-Dieseln

Von Peter Schwerdtmann

Mazda hat schon lange den Ruf des etwas anderen Japaners mit Hang zu ungewöhnlichen Lösungen, zum Beispiel mit dem Wankel-Motor beim Sportwagen RX-8. Jetzt bringen die Japaner beim SUV CX-5 einen Benzinmotor an den Start, der es beim Verbrauch mit den Diesellaggregaten anderer Hersteller und beinahe mit den eigenen Dieseln aufnehmen kann.

Bereits beim Kaltstart nimmt der Benzinmotor es mit einem Diesel auf. Dann lässt er ein Geräusch ertönen, das auch zu einem Dieselmotor passen würde. Dieses Kaltlauf-„Dieseln“ hat seinen Grund in der Besonderheit des Benzinmotors. In Zeiten, in denen andere bei Dieseln und Benzinern Turboorgien feiern, hat Mazda sich für einen anderen Weg entschieden, für die höhere Verdichtung. 14:1 verdichtet der Motor, der bei Mazda zur umweltschonenden Skyactiv-Technologie gerechnet wird. Das liegt dicht an Dieseln und weit oberhalb von Verdichtungsverhältnissen in einem Ottomotor. In der Tat ist die Verdichtung 14:1 für Großserienfahrzeuge weltrekordverdächtig.

Die hohe Verdichtung ohne das gefährliche Klopfen zu schaffen – das ist das Geheimnis von Mazda und die Erklärung des geringen Verbrauchs. Als Durchschnittswert (nach EU-Norm) gibt Mazda 6,6 Liter Super an. In der Tat spielt sich die Fahrpraxis zwischen sieben und neun Litern ab, was für einen Benzin-SUV mit einem Leergewicht von knapp 1,5 Tonnen einen bemerkenswert guten Wert darstellt.

Dabei handelt es sich beim Mazda CX-5 Benzinmotor keineswegs um ein rollendes Verkehrshindernis. Den Standardsprint von null auf 100 km/h schafft er in 10,1 Sekunden; bei der Höchstgeschwindigkeit bewegt er sich mit mehr als 197 km/h auch mitten im Kompakt-SUV-Segment.

Mazda hat zurzeit ein gutes Händchen fürs Design. Das konnte man erst kürzlich wieder bei der Premiere des Mazda6 sehen. Das gilt auch für den Mazda CX-5. Beide folgen der Mazda-Designsprache, die mit dem spitz zulaufenden Bug und den ausgeprägt voluminösen Radhäusern vorn immer noch an den besagten RX-8 erinnert. Die Front

des SUV steht allerdings steiler als die des noch nicht vergessenen Sportwagens. Die ansteigende Schulterlinie samt darunter liegender Charakterlinie sowie die auf der Höhe der B-Säule angedeutete Wespentaille, das breite Heck in Diffusor-Optik mit der Doppelauspuffanlage verpassen dem CX-5 optisch Zusatzgeschwindigkeit.

Innen beherrscht ein aufgeräumtes, sachlich-modernes Armaturenbrett mit klar zugeordneten Funktionen das Bild. Natürlich ist auch das Armaturenbrett flach gehalten und mit Elementen bestückt, die es optisch in die Breite ziehen. Dabei hätte es der CX-5 gar nicht nötig, mit optischen Tricks zu arbeiten. Bei den Innenraummaßen setzt er in seiner Klasse den Maßstab. Das gesamte Innere präsentiert sich als modern und sportlich. Die Ledersitze sehen nicht nur gut aus, sie sind auch bequem und vermitteln ausreichenden Seitenhalt.

Die Kombination aus dem zügig drehenden Motor und der leichtgängigen, gut zur Hand liegenden Sechs-Gang-Schaltung gibt einem das Gefühl, in einem Auto zu sitzen, dem man auch mit sportlicher Fahrweise kommen kann. Dieses Gefühl, ein straff abgestimmtes Fahrzeug zu fahren, wird manchem CX-5-Fahrer erlauben, Toleranz gegenüber dem Durchschlagen bei kurzen Stößen zu entwickeln. Doch so hart ist die Federung nicht abgestimmt, dass man das Durchschlagen als Teil der Sportlichkeit abtun könnte.

Bei der Reisevorbereitung erweist sich der CX-5 rasch als typisches SUV. Der Kofferraum bietet 503 Liter Volumen und kann bis auf 1620 Liter vergrößert werden, weil sich die Rücksitzbank im Verhältnis 40:20:40 umklappen lässt. Die Zuladung von 625 Kilogramm reicht für einen Vier- bis Fünfsitzer allemal. Und kleine Stauräume finden sich überall in Griffnähe.

Zwei Dinge muss man zur Mazda-Technik hervorheben: Der CX-5 ist rund 100 Kilogramm leichter als die anderen seiner Klasse. Und er verfügt als erstes Mazda-Modell über ein City-Notbremssystem zur Vermeidung von Auffahrunfällen in der Innenstadt. Außerdem ist in der Serie auch ein Fernlichtassistent an Bord, ebenso ein System, das Sekundärkollisionen verhindert, weil es die Bremse nach dem Auslösen des Airbags nicht löst. Auch ein Spurhalte- und ein neuer Spurwechselassistent gehören zur Serienausstattung.

So bleibt festzuhalten: Wenn das anfängliche und irritierende Dieseln verschwunden ist, bringt der Mazda CX-5 unbeschwert und fröhlich Fahrspaß ins SUV-Leben. Er imponiert nicht mit Leistung, sondern durch seine unkomplizierte und sympathische Art, seine Passagiere durch den Innenstadtverkehr und über Land zu schaffen. Das wird bei den

Dieselmotoren für den CX-5 nicht viel anders sein, und doch fanden wir das Fahren des CX-5 Benziners unbeschwerter. (ampnet/Sm)

Daten Mazda CX-5 Skyactiv-G AWD Center-Line

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

Motor: R4, 1998 ccm, 16-V-Benziner

Leistung: 118 kW / 160 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 208 Nm bei 4000 U/min

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

CO₂-Emissionen: 155 g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 197 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 10,5 Sek.

Leergewicht / Zuladung: 1450 kg / 625 kg

Max. Anhängelast: 1800 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Kofferraumvolumen: 503 - 1620 Liter

Räder / Reifen: 7 x 19 / 225/55 R19 99V

Wendekreis: 10,6 m

Basispreis: 26 290 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



Mazda CX-5