

Fahrbericht Mazda CX-5: Groß und günstig

Von Peter Schwerdtmann

Beliebt sind Sport Utility Vehicles allemal. Die Kompakten unter den SUV bilden auch für offenbar lange Zeit, trotz der Unkenrufe aus der Umweltecke, das am stärksten wachsende Marktsegment in Europa. Mazda nähert sich dem Interessenten in diesem Markt mit seinem gut aussehenden, gut ausgestatteten CX-5 im Format eines BMW X3 zu Preisen, die mehr als 10 000 Euro unter denen für Exemplaren aus dem Premiumsegment liegen.

Dafür nimmt der geplagte Familienvater schon einmal gern ein paar Einbußen in Kauf. Am Beispiel unseres Mazda CX-5 mit dem 150-PS-Diesel und Frontantrieb in der mittleren Ausstattungsvariante Center-Line wollen wir die Frage untersuchen, wie gut man mit einem solchen fünftürigen Fünfsitzer zum Basispreis von 28 590 Euro leben kann. Zugegeben: Unser Exemplar kostet fast 32 000 Euro, weil es mit einer Navigation nach Tom-Tom-Technologie, Bi-Xenon-Scheinwerfern, Fernlichtassistent, Kurvenlicht, Spurhalte- und Spurwechselassistenten sowie Einparkhilfe, Sitzheizung für die Vordersitze und Metalliclackierung ausgestattet war. Diese Liste an aufpreispflichtigen Extras vergrößert die Distanz zum Preis eines vergleichbaren Premium-Modells ausstattungsberichtigt noch einmal.

Kaum jemand kauft ein SUV fürs Gelände. Die weitaus meisten Käufer suchen das geräumige Familien-Fahrzeug mit viel Lebensraum, einer hohen Sitzposition und großer Variabilität, also ein Fahrzeug, das im Alltag möglichst an keiner Aufgabe scheitert. Deswegen bieten heute selbst klassische Geländefahrzeug-Experten ihre kompakten SUV vermehrt nur mit Frontantrieb an und verzichten optional auf den in dieser Klasse häufig üblichen automatisch zuschaltenden Allradantrieb. Das spart rund 100 Kilogramm an Gewicht und bis zu einem halben Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer.

Zumindest fürs Flachland sind der Frontantrieb, das von Hand zu bedienende Sechsgang-Getriebe und die zum Serienumfang zählende Start-Stopp-Automatik die wirtschaftlichste Lösung. Gepaart mit dem 2,2-Liter-Vierzylinder-Diesel von 110 kW / 150

PS mit dem in dieser Klasse üblichen maximalen Drehmoment von 380 Newtonmetern (Nm) kommt bei dem leer knapp 1,5 Tonnen schweren CX-5 ein Normverbrauch von durchschnittlich 4,6 Litern auf 100 Kilometer zustande.

Wie teuer man wirklich fährt, entscheidet man mit dem Gasfuß. In unserer Praxis spielte sich alles zwischen sechs und maximal neun Litern ab. Die Normwerte bescheren dem CX-5 Euro 6, einen Wert von 119 Gramm pro Kilometer für die Kohlendioxidemission und die Effizienzklasse A. Die Fahrleistungen: knapp mehr als 200 km/h Spitze und eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 9,2 Sekunden.

Der neu entwickelt Diesel zählt also zu den sparsamen im Lande, aber noch nicht zu den am einfachsten zu fahrenden. Vor dem Kuppeln empfiehlt sich ein kurzer Tipp aufs Gaspedal, um ein Einbrechen der Drehzahl nach dem Einkuppeln zu vermeiden. Und nach dem Abstellen der Zündung sollte man bedenken, dass dieser Motor gern einmal nachdieselt. Zwischen Anlassen und Abschalten erfüllt er seine Aufgabe ordentlich. Der Motor trägt auch keine Verantwortung für die hohen Fahrgeräuschen, die oberhalb 160 km/h Unterhaltungen innerhalb der Familie verhindern. Darum müssen sich die Aeroakustiker kümmern; das liegt an den Windgeräuschen.

Dabei wirkt die Karosse durchaus windschlüpfig, denn ihre Gestaltung folgt der Mazda-Designsprache und die arbeitet mit fließenden Rundungen. Den CX-5 bringt dieses Design sogar so etwas wie eine Wespentaille mit den hochgezogenen Schwellern in der Mitte der Seite. Ausgeprägte Radhäuser und die nach vorn rund und spitz zulaufende Schnauze mit breiten, flachen Scheinwerfern, die den Kühlergrill optisch mit den Seiten verbinden, sind ebenso typisch fürs aktuelle Design der Japaner wie die beiden großen, runden Auspuffendrohre.

Die besten Beispiele fürs Mazda-Design liefern die Limousinen Mazda3 und Mazda6, bei denen sich auch im Innenraum unter einer Wrap-around-Linie sportliche Eleganz im Wechselspiel zwischen Rundungen und Kanten zeigt. Beim CX-5 geht es etwas rustikaler zu. Hier ist eine Tür eine Tür und ein Armaturenbrett ist, was es ist. Die Innenraumgestalter versuchen hier nicht, den Arbeits- und Lebensraum von Fahrer und Beifahrer in einem Schwung zu gestalten. In einem SUV, dessen Geschichte einst beim nützlichen Geländefahrzeug begann, hätte man das wohl auch als unpassend empfunden.

So zeigt sich das Armaturenbrett mit den zentralen Anzeigen im Blickfeld des Fahrers ganz klassisch, mit zwei Ausnahmen: ein kleines Display für den Bordcomputer zwischen den Rundinstrumenten und ein nur wenig größeres (5,8 Zoll) oberhalb der Mittelkonsole

für die Navigation nach Tom-Tom-Technologie mit Touchscreen-Bedienung. Über einen Dreh-Drück-Steller auf der Mittelkonsole, der bei Mazda Multi-Commander heißt, lassen sich ebenfalls die Navigation sowie andere Fahrzeug- und Infotainment-Funktionen steuern. Auch über das Multifunktionslenkrad lässt sich so Einiges bedienen.

Insgesamt hat unser CX-5 reichlich Elektronik und Assistenzsysteme an Bord. Dazu gehören die City-Notbremsfunktion, die Vermeidung von Sekundärkollisionen, der Berganfahr-Assistent, das schlüssellose Startsystem, das Reifendruck-Kontrollsystem, die Geschwindigkeitsregelung, Licht- und Regensensor, Freisprecheinrichtung mit Bluetooth und viele Anschlussmöglichkeiten für externe Geräte.

Auch diese Aufzählung zeigt, dass man fürs Geld ein fast komplett ausgestattetes Fahrzeug erhält. Man sitzt ordentlich auch auf langen Strecken, freut sich über den guten Geradeauslauf auf der Autobahn und die recht komfortable, aber nicht weiche Federung, die präzise arbeitende Lenkung und die leichtgängige Schaltung. Sie erlauben einen angenehmen Umgang mit dem Mazda CX-5. Mit seinen vielen Ablagen, der geschickt einzusetzenden (Karakuri-)Gepäckraumabdeckung und der im Verhältnis 60:40 umklappbaren Rücksitzbank wird dieser Mazda zu genau dem alltagstauglichen, großen und kostengünstigen Familienfahrzeug mit dem besonderen Etwas eines SUV.

An dieser Stelle sei auf die Alternative aus dem Mazda-Stall hingewiesen, den CX-5 Skyactiv G 165 mit dem Zwei-Liter-Benzinmotor. Der kostet rund 2000 Euro weniger, hat 165 PS und 210 Nm Drehmoment, wiegt 100 kg weniger und braucht im Schnitt 6,0 Liter auf 100 km. Der Motor wirkt reifer, die Kfz-Steuer ist niedriger und für die 2000 Euro kann man viel tanken. (ampnet/Sm)

Daten CX-5 Skyactiv-D Center-Line FWD

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

Motor: R4-Diesel, 2191 ccm, Turbo

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

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

Höchstgeschwindigkeit: 202 km/h

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

Verbrauch (nach EU-Norm): 4,6 Liter

CO₂-Emissionen: 119 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: A

Leergewicht / Zuladung: 1485 kg / 625 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Max. Anhängelast: 2000 kg

Kofferraumvolumen: 503 - 1620 Liter

Wendekreis: 11,7 m

Reifen: 225/65 R 17 102V

Basispreis: 28 590 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.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.



Mazda CX-5.
