
Vorstellung Mazda CX-5: Alter Bekannter neu eingekleidet

Von Walther Wuttke

Japaner lieben die Harmonie, und daher sind plötzliche Richtungswechsel nicht unbedingt ihre Sache. Wenn sie einmal ihre Prinzipien definiert haben, bleiben sie ihnen auch lange treu. Deshalb sind Kodo und Jinba Ittai, was irgendwie nach Elementen einer fernöstlichen Kampfsportart klingt, für Mazda verbindliche Größen, nach denen der Hersteller seine Modelle entwickelt. Erster Vertreter der Kodo-Designphilosophie war vor fünf Jahren der CX-5, der jetzt mit der zweiten Modellgeneration auf den Markt startet.

Kodo bedeutet so viel wie die „Seele der Bewegung“, und in der Tat scheinen die Formen des Crossover ständig in Bewegung zu sein. Heute besitzen alle Modelle der Marke diese fließenden Formen. Jitta Ittai wiederum steht für die Verschmelzung von Fahrer und Auto zu einer Einheit, die von den Kunden offensichtlich auch so wahrgenommen wird, denn der CX-5 steht heute für ein Viertel aller Mazda-Verkäufe.

Nun kommt also die Ablösung, und die zeigt, wie sich Design ohne große Eingriffe erneuern lässt. Der neue CX-5 wirkt deutlich athletischer als sein Vorgänger, wobei die neuen Formen vor allem bei der Frontgestaltung ins Auge fallen. Der Designmannschaft in Hiroshima gelang das Kunststück, eine Karosserie zu entwickeln, bei der kein Teil vom Vorgänger übernommen wurde, die aber dennoch auf den ersten Blick vertraut wirkt.

Auch im Innenraum macht alles auf den ersten Blick einen bekannten Eindruck, doch bewirken auch hier Retuschen einen neuen Auftritt. Gar nicht dezent sind die Veränderungen am Gestühl, das nun wesentlich mehr Komfort und Halt bietet. Das Cockpit wurde gründlich aufgeräumt und wird von einem neugestalteten berührungsempfindlichen Sieben-Zoll-Bildschirm sowie den beiden Belüftungsdüsen beherrscht. Die analogen Instrumente informieren den Fahrer wie schon beim Vorgänger über die wichtigsten Daten, und im Gegensatz zu einigen Mitbewerbern widerstand die Kreativabteilung der Versuchung hier übermäßig viele Schalter im Lenkrad zu verteilen. Ergonomisch ist die Welt im CX-5 in Ordnung, und einen neuen Schalter werden die CX-5-Kunden allerdings auf jeden Fall begrüßen. Endlich lässt sich die Heckklappe von innen elektrisch öffnen. Ansonsten bringt ein Druck auf die Fernbedienung im Schlüssel die Klappe zum Öffnen.

Einmal in Bewegung zeigt sich der CX-5 von seiner angenehmen Seite. Die komfortable Abstimmung zwischen Dämpfung und Federung bietet ein angenehmes Fahrgefühl, wobei allerdings keine kurz aufeinander folgenden Querrillen in den Weg kommen sollten, auf die der Kompakt-SUV leicht allergisch reagiert. Außerdem ist der CX-5 kein Dynamiker, sondern ein Vertreter der gepflegten und gelassenen Ausfahrt. Viel Feinarbeit gönnten die Entwickler der Geräuschreduzierung, was sich nicht zuletzt dank des um sechs Prozent verringerten Luftwiderstand und anderen Maßnahmen an der Karosserie in deutlich verbesserten Akustikwerten niederschlägt. Störten beim Vorgänger noch starke Abrollgeräusche und Dröhnfrequenzen den Komforteindruck, so zeigt sich der neue CX-5 von einer angenehm leisen Seite.

Als Antrieb bieten die Japaner zum Markteinstieg zwei Zwei-Liter-Benziner und drei 2,2-Liter-Diesel, die zwischen 110 kW / 150 PS und 129 kW / 175 PS leisten. Im Laufe des Jahres wird noch ein 2,5-Liter-Vierzylinder mit Zylinderabschaltung die Otto-Fraktion verstärken. Die endgültigen Leistungsdaten stehen noch nicht fest. Die nach dem von Mazda entwickelten Skyactiv-Prinzip entwickelten Motoren vertrauen bei der Kraftübertragung auf manuelle oder automatisch schaltende Sechs-Gang-Getriebe. Im Vergleich zum Wettbewerb klingt ein Sechs-Stufen-Automat nicht unbedingt überzeugend,

doch schaltet die Wandlerautomatik präzise und ist gut auf das Leistungsspektrum der Motoren abgestimmt. Bei den Benzinmotoren kommt eine neue Kalibrierung zum Einsatz, die das Schaltverhalten der Geschwindigkeit, Gaspedalstellung und Motordrehzahl anpasst. Mit Ausnahme der frontgetriebenen Basisversionen kommt der CX-5 als Allradler zu den Kunden.

Im Alltag zeigt sich der mit dem 121 kW / 165 PS starken Zwei-Liter-Benziner motorisierte CX-5 von seiner gutmütigen Seite. Auch winklige Kurvenpassagen bringen den 1,5-Tonner nicht aus der Ruhe, wozu auch die so genannte G-Vectoring Control beiträgt. Die bei allen Motorisierungen serienmäßige Fahrdynamik-Regelung unterstützt den Fahrer indem sie beim Einlenken in die Kurve eingreift und so das Drehmoment reduziert, das an den Vorderrädern greift. Durch das zusätzliche Gewicht an der Vorderachse verbessern sich Lenkung und Traktion. Bleibt der Lenkeinschlag gleich, wird das Drehmoment wieder erhöht, die Last verlagert sich an die Hinterräder und der CX-5 rollt stabilisiert durch die Kurve. Der Fahrer merkt von dem nichts und genießt höchstens seine sportliche Fahrweise.

Dank der Skyactiv-Technik verspricht Mazda einen Verbrauch von 6,4 Litern, der sich bei ersten Testfahrten nicht erreichen ließ. Doch auch die je nach Fahrweise gemessenen acht bis neun Litern können sich durchaus sehen lassen. Zumal die Triebwerke zu einer gelassenen Fahrweise einladen. Bei Tempo 100 km/h verharrt der Drehzahlmesser bei rund 2000 Umdrehungen. Beim Tritt aufs Gaspedal mutiert der SUV nicht zum Sportwagen, ermöglicht aber eine durchaus ambitionierte Fahrweise.

In der Abteilung Assistenzsysteme hat Mazda seinen Bestseller mit einer ganzen Batterie von Hilfsprogrammen ausgerüstet. Dazu gehören unter dem Sammelbegriff i-Activesens unter anderem ein City-Notbremsassistent, Verkehrszeichenerkennung und ein Stau-Assistent, der bei eingeschaltetem Tempomat mit radargestützter Distanzregelung den CX-5 hinter einem Stau bis zum Stillstand abbremst und so lange stehen bleibt, bis wieder Bewegung in die Schlange kommt. Allerdings muss das Weiterfahren vom Fahrer aktiviert werden, ansonsten wird er über eine akustische Warnung aufgefordert, dem davon eilenden Rudel zu folgen.

Mazda liefert den CX-5 in den vier Ausstattungslinien Prime, Center, Exclusive und Sports aus, wobei bereits die Basisversion sehr gut ausgerüstet ist und unter anderem über den City-Notbremsassistenten sowie Tempomat verfügt. Bei Center kommt noch eine Klimaautomatik hinzu, und die Exclusive-Line bietet zusätzlich noch einen DAB-Radiotuner, Ausparkhilfe und Sitzheizung vorne. Topmodell ist der CX-5 in der Sports-Line, das neben dem aktiven Spurhalteassistenten noch über die elektrische Heckklappe, das Mazda-Navigationssystem und eine Bose-Soundanlage verfügt. (ampnet/ww)

Daten Mazda CX-5 Skyactiv-G 165

Länge x Breite x Höhe (m): 4,55 x 1,84 x 1,68

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

Höchstgeschwindigkeit: 201 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,4 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 6,8 Liter

Effizienzklasse: C

CO₂-Emissionen: 149 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1420 kg / max. 660 kg

Kofferraumvolumen: 506–1620 Liter

Max. Anhängelast: 1800 kg

Wendekreis: 12 m
Bereifung: 225/65 R 17 bzw. 225/55 R10
Luftwiderstandsbeiwert: k.A.
Basispreis: 24 990 Euro

Bilder zum Artikel



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



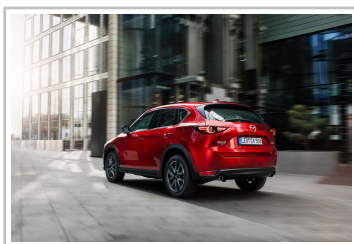
Mazda CX-5.

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



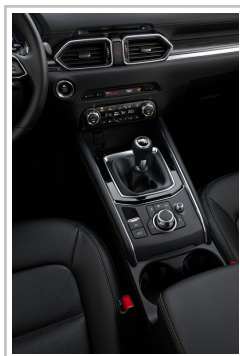
Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



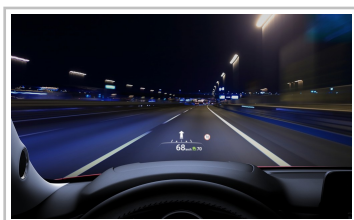
Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda



Mazda CX-5.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mazda
