

## Fahrbericht Mazda CX-5: Schick unterwegs

Von Peter Schwerdtmann, cen

**Mazda hat im vergangenen Mai 22,5 Prozent mehr Käufer von sich überzeugen können als im Vorjahresmonat. Erfolgreich zeigte sich dabei der in Deutschland sehr beliebte CX-5. Während unserer Fahrt mit dem Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line, konnten wir uns davon überzeugen, dass er auch nach der Mitte seines Modell-Lebenszyklus zu den überzeugenden Alternativen im Kompakt-SUV-Markt zählt.**

Studie auf Studie kommt zu demselben Ergebnis: Das Design bestimmt Kaufentscheidungen. Mazda ist da auf einem sehenswerten Weg, der einst mit dem Rotationskolben-Sportwagen Mazda RX-8 begann: lange Motorhaube und voluminöse, hochgezogene Radhäuser, die das Sichtfeld des Fahrers über die spitz zulaufende Motorhaube scheinbar so begrenzen wie die Räder eines Formel-Renners. Das ganze verpackt in üppigen, dynamischen Formen. Die Weiterentwicklung dieser Designsprache nennen die Japaner heute „Kodo“ und meinen die fließenden, gleichzeitig kraftvollen und eleganten Linien. Ein Oldtimer-Freund wird bei der Betrachtung der Radhäuser eines CX-5 Ähnlichkeiten mit der Linienführung eines Kotflügels bei den großen Roadster-Modellen der 30-er entdecken, zum Beispiel beim Mercedes-Benz 500 K-Roadster. Harmonie ist eben zeitlos.

Die fülligen, fließenden Formen kennzeichnen also auch den CX-5. Sein glattes Gesicht steht kraftvoll-steil im Fahrtwind, die kräftigen Sicken die lange Motorhaube laufen immer noch spitz zu. Der Aufbau liegt entsprechend weit hinten, der optische Schwerpunkt sitzt auf den dicken Backen über der Hinterachse. Mit der ansteigenden Fensterlinie und der C-Säule fällt das Heckfenster zwischen Dachspoiler und Kofferraumklappe ein bisschen knapp aus. Gut, dass es Rückfahrkameras gibt. Die Ansicht des Hecks bleibt attraktiv mit der klaren Aufteilung durch den schwarzen Unterfahrschutz mit den beiden Auspuffendrohren außen und zwei kräftigen Quersicken.

Mehr noch als das Außendesign spricht der Innenraum den europäischen Geschmack an.

Auch hier fließende Formen, die Türen und Armaturentafel verbinden. Klassisch gezeichnete Rundinstrumente in Tuben, Multifunktions-Lenkrad in Leder, der übliche Handhebel für das Automatikgetriebe, Mittelkonsole mit Bildschirm – alles ohne Überraschungen, nichts Überkandideltes, gute Materialien, gut verarbeitet, angenehm anzusehen und angenehm anzufassen. Mit diesem Stil kommt dieser Mazda im Vergleich zu den meisten Japanern den europäischen Vorstellungen von Premium am meisten entgegen.

Technisch hat der Mazda auch etwas Besonders zu bieten. Nicht das Skyactiv-Fahrwerk. Das ist auch nur so gut wie das Fahrwerk bei Klassenkameraden anderer Marken. Es geht um den Motor. Mazda geht den üblichen Weg des Downsizing und Aufladens nicht mit. Der Motor hat 2,4 Liter Hubraum und er wird höher verdichtet als andere Benziner. 14:1 – das ist ein Wert, wie er eher bei Dieselmotoren üblich ist. Das Ergebnis: ein gut fahrbarer Motor, der seine Leistung von 192 PS erst bei 5700 Umdrehungen pro Minute (U/min) und auch sein maximales Drehmoment von 256 Newtonmeter (Nm) erst bei 4000 U/min entwickelt, sich also auch einem höheren Drehzahlniveau aufhält, wenn man Leistung abrufen will. Das soll Vorteile beim Verbrauch bringen. Der Durchschnittsverbrauch (nach NEFZ) wird mit 7,2 Litern angegeben. Wir bewegten uns eher bei der Zehn-Liter-Marke. Ein Vorteil des ungewöhnlichen Motorkonzepts drängt sich also nicht auf.

Technisch verzichtet Mazda beim CX-5 auf die neuesten Moden. Es gibt zwar einen Dreh-Drück-Steller auf der Mittelkonsole. Aber die wichtigsten Fahrer-Assistenzsysteme lassen sich mit einem Tastendruck ein- oder ausschalten. Das empfinde ich immer noch angenehmer als das Klicken durch Menüs, was immer auch mit mindestens einem Blick auf den Monitor verbunden ist. Es gibt auch nur zwei Fahrmodi: Normal und Sport. Letzterer Modus wirkt auf die Schaltstrategie und aufs Gaspedal. Dafür ist der CX-5 bei der Vernetzung fast auf der Höhe der Zeit. Das Konnektivitätssystem MZD Connect bietet Zugang zum Internetradio und Social Media-Anwendungen übers Smartphone. Die Liste der Ausstattung und Fahrerassistenz-Systeme ist lang: Voll-LED-Scheinwerfer mit Adaptiven Scheinwerfern, aktiver Spurhalteassistent, radargestützte Geschwindigkeits-Regelanlage mit Notbrems-Assistent, City-Notbremsassistent auch beim Rückwärtsfahren, Ausparkhilfen und so weiter bis hin zum schnell agierenden Navigationssystem.

Bei einer so langen Liste überrascht der Preis. In der Top-Ausstattung Sports-Line werden als Preis 37 290 Euro aufgerufen. Und die Preisliste lässt einem nicht viele Möglichkeiten, die 40 000-Euro-Marke zu überspringen. Da fangen andere in dieser Klasse erst an,

Beim Fahren benimmt sich der CX-5 in dieser Ausstattung sehr angenehm. Der Motor fällt nur beim Start als vorlaut auf, sonst hält er sich angenehm zurück bis er von den Windgeräuschen übertönt wird. Das geschieht allerdings schon früh – so ab 140 km/h. Die Automatik arbeitet unauffällig perfekt und im Sport-Modus tatsächlich spürbar schneller. Die Lenkung spricht verzögert an, was aber auch an den 19-Zöllern – ihrer Größe und ihrer Bauart – liegen kann. Die Federung ist von den großen Rädern jedenfalls nicht überfordert. Der CX-5 zählt in dieser kompletten Ausstattung der Sports-Line eher zu den komfortablen Vertretern seiner Klasse, hat aber auch nichts gegen eine schärfere Gangart. So zeigt sich der CX-5 als geeignet für das urbane Umfeld und für die lange Strecke. Einen Ausflug ins Gelände wollten wir ihm nicht zumuten. So etwas entspricht nicht seinem Charakter als gediegenem, modernem, gut aussehenden Familientransporter.

#### Daten Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line

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

Radstand (m): 2,70

Motor: R4-Benziner, 2488 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 141 kW / 192 PS bei 5700 U/min

Max. Drehmoment: 256 Nm bei 4000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 194 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 Sek.

Böschungswinkel: vorn 18,6 Grad, hinten 24,4 Grad

Rampenwinkel: 18,6 Grad

Bodenfreiheit: 210 mm

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,2 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 165 g/km

Effizienzklasse C (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1515 kg / max. 625 kg

Kofferraumvolumen: 503 Liter, erweiterbar bis 1620 Liter

Max. Anhängelast: 1800 kg

Wendekreis: 11,7 m

Reifen: 225/55 R 19 99V

Luftwiderstandsbeiwert: 0,33

Preis: 37 290 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---



Mazda CX-5 Skyactiv-G 192 AWD Sports-Line.

---