

Leiser und komfortabler

Fahrvorstellung | Optisch hat Mazda seinen Bestseller CX-5 nur dezent überarbeitet. Dafür ist das neue SUV aber deutlich komfortabler und vor allem leiser geworden. Gerade das Interieur gewinnt an Qualität.

„Never change a running system“, lautet eine der obersten IT-Devisen, die mittlerweile auch im Autobau Einzug gehalten hat: Wer in Zeiten unsicherer Marktentwicklungen einen Profitbringer im Portfolio hat, wagt beim Generationswechsel kaum mehr große Schritte. Die Gefahr, dass das eben noch so beliebte Modell plötzlich am Geschmack der Kunden vorbeifährt, wollte auch Mazda bannen. Und so muss man beim neuen CX-5 schon zwei Mal hinschauen, um das „weiterentwickelte Kodo-Design“ als solches zu erkennen. Zumindest, wenn Alt und Neu nicht nebeneinanderstehen. Im direkten Vergleich fallen die etwas nach hinten versetzte A-Säule, die schmaleren Scheinwerfer und die stärker betonten Kanten sowie Linien durchaus auf und lassen den ab sofort erhältlichen Nachfolger stattlicher wirken.

Alte Schule | Sicht- und spürbar aufgewertet hat Mazda den geräumigen Innenraum. Wo man auch hinfasst, fühlt man weiche, hochwertige Materialien, die sauber verarbeitet sind. Das übersichtliche Cockpit ist allerdings noch von der alten Schule: Voll-digitale Instrumente, Hightech-Touchscreen oder Black-Panel-Anzeigen sucht man vergebens. Neu ist ein Head-up-Display oder, besser gesagt, zwei: eine einfache Variante mit ausklappender Plexiglas-Scheibe, die zusammen mit Rückfahrkamera, Notbremsassistent, Fernlicht- und Spurhalteassistent für 714 Euro in der dritten von vier Ausstattungsvarianten erhältlich ist, und die der höchsten Version vorbehaltenen Edellösung, die alle relevanten Infos direkt in die Windschutzscheibe projiziert.

Überhaupt wirkt die Aufpreispolitik etwas wirr – und zwar nicht nur, weil es für die Basis quasi keine Extras gibt: So liefert Mazda neben Klimaanlage, Audiosystem und Tempomat auch modernste Voll-LED-Scheinwerfer serienmäßig schon in der Einstiegsversion mit, doch das dazu passende LED-Tagfahrlicht gibt es erst ab der zweithöchsten Ausstattungsvariante. Das Navigationssystem mit der etwas fummeligen Bedienung hinter dem Schalthebel ist für 690 Euro dagegen schon eine Stufe darunter erhältlich. Aufgerüstet wurde der CX-5 auch bei der Assistenz-Technik: Der radarbasierte Abstandstempomat brems jetzt bis zum

Stillstand ab und fährt – wenn man das Automatikgetriebe geordert hat – auch allein wieder an, wenn es weitergeht. Allerdings gibt es den Helfer wiederum nur zusammen mit dem ausschließlich für die höchste Ausstattungslinie erhältlichen Technikpaket (832 Euro). Die Top-Version Sportsline bietet dann auch – als einzige – eine elektrisch auf- und zuschwingende Heckklappe. Auf die Möglichkeit, den Zugang zum rund 500 Liter großen Kofferraum per Fußschwenk zu öffnen, verzichteten die Japaner dagegen.

Bekannte Motoren | Keine großen Fortschritte gibt es zunächst an der Motorenfront. Zwar wird Mazda im Laufe des Jahres noch einen 2,5-Liter-Benziner mit 194 PS und Zylinder-Abschaltung nachreichen, doch vorerst bleibt es beim bekannten Zwei-Liter-Otto (165 PS, mit Frontantrieb ab 21.000 Euro) und den beiden 2,2-Liter-Dieseln, die 150 oder 175 PS bereitstellen und nach wie vor ohne SCR-Kat auskommen müssen. Allrad

und Automatik sind für alle Modelle erhältlich, beim stärkeren Selbstzünder (ab 31.924 Euro, nur in der Top-Ausstattung) ist der 4WD sogar Serie.

Klarer Favorit ist der schwächere der beiden Diesel, der mit Zweiradantrieb und manuellem Sechsgang-Getriebe ab 22.765 Euro erhältlich ist. Wer weder vorhat, ständig vollbeladen durch die Republik zu reisen noch häufig schwere Lasten an den Haken zu nehmen, fährt mit dieser Kombination ziemlich gut. Die 380 Newtonmeter Drehmoment lassen sich mit der gut abgestuften Schaltung problemlos verwalten und stellen genug Kraft für flotten Antritt und zackige Zwischensprints bereit. Das Beste aber: Der Selbstzünder ist so gut gedämmt, dass er nur unter Volllast im Innenraum zu hören ist. Der ehemals recht straffe CX-5 federt Unebenheiten nun deutlich besser weg, ohne dabei an Dynamik und Präzision zu verlieren.

| Michael Gebhardt



Fotos: Mazda Motors Deutschland

Auf den zweiten Blick | Das Nachschärfen eines Bestsellers fällt bisweilen marginal aus



Erste Wahl | Die Qualität der Materialien und der Verarbeitung wurden beim Neuen gesteigert

Daten und Preise | Mazda CX-5 (Auswahl)

SkyActiv-D 150	ab 22.765 Euro
R4/2.191 cm ³ 110 kW/150 PS 380 Nm/1.800–2.600 U/min 6-Gang 9,4 s 204 km/h 5,0 D 132 g/km	
4.550 x 1.840 x 1.680 mm 506 – 1.620 Liter	
Wartung: 12 Monate/20.000 km	
Effizienzklasse: A	
Haftpflicht Teilkasko Vollkasko: 18 26 23	
Garantie: 3 Jahre, maximal 100.000 km	

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer