



# Japanisches Designerstück

**Autoflotte-Test** | Mit der zweiten Auflage des CX-5 ist Mazda wieder ein Design-Meisterstück gelungen. Im Alltag überzeugt das SUV vor allem durch viel Platz und – als Sport-Line – eine Menge Ausstattung.

Der erste CX-5 war wegweisend für Mazda: Er verkörperte als erstes Serienmodell die Kodo-Designlinie, war erstes Skyactiv-Modell und der – in Westeuropa – erste erfolgversprechende Vorstoß ins Segment der mittelgroßen SUV. So setzte sich der CX-5 schnell an die Spitze der Mazda-Zulassungen, seit dem Frühjahr 2017 in Generation zwei in optimierter, aber nicht revolutionierter Form.

**Das Testauto** | Spitzendiesel und Sports-Line-Niveau – mehr geht nicht im CX-5. 31.924 Euro ruft Mazda für sein Spitzen-SUV auf, mehr geht nur, wenn man anstelle des Handschalters die Automatik ordert (ab 33.437 Euro). Generell ist das Topniveau Sports-Line bereits sehr gut ausgestattet: City-Notbrems-, Müdigkeits-, Spurhalte- und Spurwechselassistent sind wie die Verkehrszeichenerkennung immer mit an Bord, außerdem elektrisch anklappbare Außenspiegel, Matrix-LED-Licht, Einparkhilfe vorn und hinten, Rückfahrkamera oder 19-Zoll-Leichtmetallfelgen. Auch innen ist viel drin: Zum Beispiel das Multifunktions-Lederlenkrad, Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Navigation, Bose-Soundsystem mit Digitalempfang, Bluetooth und Sieben-Zoll-Farbmonitor. Zusätzlich hatte unser CX-5 das Technikpaket mit adaptivem Tempomat und Frontscheiben-Head-up-Display an Bord (832 Euro), dazu die weiße Lederausstattung mit E-Sitzen vorn (1.765 Euro) und die charakteristische Sonderfarbe Magmarot metallic für 756 Euro.

**Karosserie** | Auch wenn Proportionen und Gesamtcharakter erhalten blieben, optisch hat Mazda beim neuen CX-5 deutlich nachgeschärft. Der Grill ist dreidimensiona-



Fotos: Christian Frederik Meren/Autoflotte

**Konsistenter Charakter** | Ein gestalterisches Risiko ging Mazda bei der Neuaufgabe seines Erfolgstyps CX-5 nicht ein. Im Detail kommt das SUV aber mit deutlich geschärften Linien vorgefahren

ler gestaltet als noch beim Vorgänger, und die Scheinwerfer sind schmaler, was mehr Dynamik vermittelt. Zu Lasten des Platzangebots geht das schicke Design nicht, vorn wie hinten sitzen normal gewachsene Passagiere bequem. Auch der Kofferraum ist mit 506 bis 1.620 Litern Fassungsvermögen langstreckentauglich.

**Interieur** | Modern und sportlich ist das CX-5-Cockpit gestaltet, auch die Materialqualität ist – gemessen am Preis – in Ordnung. Auf typisches VW-Niveau kommen die Japaner zwar nicht, aber die Verarbeitung ist tadellos. Auch die Bedienung ist logisch und strukturiert. Die Steuerung von Navi und Infotainment erfolgt dabei über einen Multi Commander genanntes Dreh-/Drückrad in der Mittelkonsole. Dazu kommen sehr gut ablesbare Instrumente.

**Antrieb** | 175 PS leistet das 2,2-Liter-Aggregat im CX-5, voll beladen ist aber schnell Schluss mit Fahrdynamik. Fährt man alleine und mit leichtem Gepäck, zeigt sich der serienmäßig mit Allradantrieb kombinierte Top-Diesel zwar deutlich dynamischer, wird, gemessen an seinen Leistungsdaten, aber immer noch nicht zum Sprinter. Dazu kommt ein zumindest auf den ersten Kilometern nach dem Start rauer Motorlauf und ein oft hakeliges Getriebe. Fährt man den CX-5 mit ruhiger Hand und ungefähr je zur Hälfte auf Autobahnen und Landstraßen, fließen je 100 Kilometer im Schnitt etwa 7,3 Liter Diesel durch die Zylinder. Lässt man es sportlicher angehen, sind es rund neun Liter.

**Fahrpraxis** | Keine Zweifel: Auch nach längeren Touren entsteigt man dem CX-5 entspannt und ohne Rückenschmerzen. Ein



**Alles gut** | Material- und Verarbeitungsqualität überzeugen genauso wie die Bedienbarkeit



**Einladend** | Viel Platz für Passagiere und Gepäck, aber die schicken Linien stören den Rundumblick

## Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Schickes Design</li> <li>▶ Sehr gute Ausstattung im Top-Level Sports-Line</li> <li>▶ Viel Platz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Optionen zumeist an den Kauf höherer Ausstattungslevels gebunden</li> <li>▶ Behäbiger und unruhiger Antrieb</li> <li>▶ Unharmonisches Fahrwerk</li> </ul>

**Restwerte | DAT-Prognose**

Mazda CX-5 Skyactiv-D 175 AWD Sports-Line



Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 53,8 %  
 25.000 km/Jahr: 49,8 %  
 40.000 km/Jahr: 42,7 %

**Daten und Preise | M. CX-5 Skyact.-D 175 AWD Sp.-L.**

**Grundpreis Testwagen 31.924 Euro**  
 R4/2.191 cm<sup>3</sup> | 129 kW/175 PS | 420 Nm/2.000 U/min  
 6-Gang | 9,0 s | 208 km/h | 5,4 D | 142 g/km

4.550 x 1.840 x 1.680 mm | 506 – 1.620 Liter  
 Wartung: 1 Jahr/20.000 km  
 Effizienzklasse: B  
 Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 17 | 26 | 25  
 Garantie: 3 Jahre/100.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

paar Kleinigkeiten möchten wir den Entwicklern aber doch mit auf den Weg geben. Während das Fahrwerk seine Arbeit auf normalen Strecken unauffällig-sicher verrichtet, dürfte es auf schlechten Wegstrecken kurze Stöße deutlich harmonischer abfedern. Auch die Sitze sind an sich bequem, bieten aber eine etwas kurze Schenkelaufgabe. Und das ansonsten ebenfalls unauffällige Navi, dessen Monitor sich nachts stark in der Windschutzscheibe spiegelt, reagiert auf Staus oft erst, wenn man schon drinsteckt.

**Autoflotte-Tipp** | Wer auf 175 PS verzichten kann, sollte einen Blick auf den 150 PS starken Einstiegsdiesel im CX-5 werfen. Mit Vorderradantrieb und Sechsgangschaltgetriebe gibt es ihn ab 22.765 Euro. Dann allerdings in der Basis Prime-Line, die wir schon deshalb nicht empfehlen können, weil es sinnvolle Extras wie Assistenzsysteme, Lichtsensor, Einparkhilfe, Rückfahrkamera oder sogar einen automatisch abblendenden Innenspiegel weder für Geld noch gute Worte gibt, geschweige denn ein Navi. In abge-

schwächter Form gilt das auch für die nächsthöhere Center-Line, weshalb wir gleich zur Exclusiv-Line greifen, der höchsten Ausstattungsvariante für diesen Motor. Mit Vorderradantrieb und der von uns grundsätzlich bevorzugten Automatik kostet der CX-5 dann 28.647 Euro. An Bord sind dann unter anderem City-Notbrems- und Spurwechselassistent, elektrisch anklappbare Außenspiegel, Voll-LED-Scheinwerfer, Licht- und Regensensor, Multifunktions-Lederlenkrad, Zweizonen-Klimaautomatik, Sitzheizung vorn, Sieben-Zoll-Farbmonitor, Digitalradio oder Bluetooth. Dazu wählen wir optional

- ▶ das i-Activesense-Paket mit Müdigkeitserkennung, Fernlicht- und aktivem Spurhalteassistenten und TFT-Display (714 Euro)
  - ▶ Metallclack (487 bis 756 Euro)
  - ▶ Navigation (580 Euro) sowie
  - ▶ 19-Zoll-Leichtmetallfelgen (630 Euro).
- So kommen wir – je nach Lackierung – auf 31.058 bis 31.327 Euro.

| Christian Frederik Merten

# In jeder Hinsicht alltagstauglich

**Autoflotte-Test** | Der neue Seat Ibiza steht als erster Kleinwagen auf der MQB-A0-Plattform des Volkswagen-Konzerns. Wobei es Kleinwagen gar nicht mehr trifft, trumpft der Spanier doch quasi als kleiner Kompakter auf.



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

**Das Testauto** | Mit dem 115 PS starken 1.0 TSI mit drei Zylindern fuhr der zweitstärkste Ibiza-Benziner bei uns vor. Er kam im sportlichen FR-Trim daher, der zusammen mit der komfortorientierten Linie Xcellence das Top-Ausstattungsduo bildet. Spezifische Merkmale sind 17-Zoll-Leichtmetallräder, Zweizonen-Klimaautomatik, beheizte Außenspiegel, Dreispeichen-Lederlenkrad, Tempomat und Müdigkeitserkennung, Audiosystem „Plus“ mit Acht-Zoll-Farbtouchscreen und Bluetooth, Sportfahrwerk und Sportsitze oder sportlich abgestimmtes Außendesign. Dazu kamen in unserem Test-Exemplar unter anderem Alcantara-Sitze (378 Euro), Einparkhilfe vorn und hinten inklusive Rückfahrkamera (441 Euro), Panoramadach (664 Euro), Full-Link-Smartphone-Schnittstelle (160 Euro), Beats-Soundsystem (378 Euro), Navi mit Europadaten und Kartenupdates (440 Euro), Voll-LED-Scheinwerfer (500 Euro) und adaptiver Tempomat (176 Euro). Als Pakete waren an Bord das Licht-und-Sicht-Paket (unter anderem beheizbare und elektrisch anklappbare Außenspiegel, Regensensor; 248 Euro) ▶

**Selbstbewusst** | Der neue Ibiza kommt breitbeinig daher, neun Zentimeter mehr Breite verhelfen zu einem kraftvolleren Auftritt. Schön, dass seine rationale Ader dennoch nicht zu kurz kommt

— Der Ibiza prägt den Seat-Markenkern, bereits seit 1984 bereichert der wendige Spanier die europäischen Straßen, seit diesem Sommer in der fünften Generation. Sie spiel-

te den technischen Vorreiter im Volkswagen-Konzern: Der neu aufgelegte Ibiza ist der erste Kleinwagen, der auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) aufbaut.



Foto: Seat

**Keine Rätsel** | Modern gezeichnetes und klar gegliedertes Cockpit, mehr moderne Touch-Bedienung im großen Infotainmentsystem



Foto: Christian Fredrik Merten/Autoflotte

**Gewichtheben** | Der Ibiza ist ein geräumiger Kleinwagen, sein Kofferraum fasst im Standardformat 355 Liter. Innen wartet aber eine hohe Ladekante

und das Winterpaket (Sitzheizung vorn, beheizbare Scheibenwaschdüsen, Beifahrersitz höhenverstellbar; 303 Euro).

**Karosserie** | Der neue Ibiza kommt immer als Fünftürer und tritt optisch deutlich dynamischer auf als sein Vorgänger – wegen schärferer Linien und neun Zentimeter mehr Breite. Und mit 4,06 Metern Länge bewegt er sich auf ehemaligem Kompaktniveau. Umso schöner, dass der Ibiza auch innen sehr geräumig ist. Das gilt auch für den Gepäckraum, der im Standardformat 355 Liter fasst. Einziger Nachteil: die ausgeprägte Ladekante auf der Innenseite des Kofferraums.

**Interieur** | Im Ibiza herrscht bekannte Konzern-Sachlichkeit. Die Bedienung gibt keine Rätsel auf, und auch im Ibiza sind die Infotainment-Bedientasten einem Touchkonzept gewichen – mit Ausnahme der Lautstärkeregelung und des Landkartenzooms. Optischen Pep vermittelt der farblich abgesetzte Mittelteil des Armaturenbretts. Nichts zu meckern gibt es auch an der Ablesbarkeit der Instrumente, wobei das für den Tacho nur eingeschränkt gilt: Bis Tempo 120 ist er in Zwanziger-Schritten skaliert, darüber in Dreißiger-Schritten – mehr Übersichtlichkeit bietet die engere Skalierung.

**Antrieb** | Der 1.0 TSI ist ein Dreizylinder, und das hört man. Gasbefehle quittiert er mit deutlichem Dröhnen. Der – ansonsten

ruhige – Motor geht dabei schon bei niedrigen Drehzahlen ohne Zögern ans Werk. Dazu passt das knackige Sechsgangschaltgetriebe. Der flotte Antrieb verleitet auch zum flotten Fahren, im Schnitt flossen deshalb bei uns acht Liter Super je 100 Kilometer durch die Zylinder. Für einen Benziner angesichts vieler Autobahnetappen ein akzeptabler Wert, zumal sich der Verbrauch bei gemächlicher Fahrt durchaus um einen Liter drücken lässt. Eingeschränkt ist allerdings die Reichweite: Bei rund 40 Litern Tankvolumen mussten wir alle 480 bis 500 Kilometer an die Zapfsäule.

**Fahrpraxis** | Der Ibiza tritt nicht nur optisch dynamisch auf, er hinterlässt im Fahralltag auch einen äußerst ausgereiften Eindruck. Nachts spielen dabei die Voll-LED-Scheinwerfer ihren Vorteil aus. Unabhängig von Nacht oder Tag ist er mit seiner direkten Lenkung und dem knackig abgestimmten, aber gleichzeitig komfortablen Fahrwerk nicht nur wendiges Stadtauto, sondern – für einen Kleinwagen – ein überaus angenehmer Langstreckenbegleiter. So ein richtiger Kurvenrüber ist der Ibiza trotz aller sportlicher Abstimmung trotzdem nicht, in engen Kurven schiebt er schnell über die Vorderräder. Was uns negativ auffiel: Die kleinen Außenspiegel und der Verzicht auf Haltegriffe am Dach – die Ibiza-Insassen greifen auf allen vier Außenplätzen ins Leere.

**Autoflotte-Tipp** | Mindestens sollte es der 1.0 EcoTSI mit 95 PS sein. Dazu greifen wir zur mittleren Style-Version (14.445 Euro). Serie sind dann 15-Zoll-Leichtmetallräder, Dreispeichen-Lederlenkrad, Klimaanlage, LED-Tagfahrlicht, geteilte Rücksitzlehne, Lichtsensor, City-Notbremsassistent und Audiosystem „Touch Color“ mit Fünf-Zoll-Farbtouchscreen und Bluetooth. Aufgerüstet mit

- ▶ dem Erlebnis-Paket Comfort (E-Fenster hinten, Klimaautomatik, beheizte und elektrisch einstellbare/anklappbare Spiegel, Regensensor, variabler Gepäckraumboden, Mittelarmlehne vorn; 412 Euro)
- ▶ dem Business-Paket Infotain (Navi „Plus“ mit Acht-Zoll-Touchscreen, Smartphone-Anbindung Full Link und DAB; 412 Euro)
- ▶ Metalliclack (441 Euro)
- ▶ dem Winterpaket (303 Euro; Umfang siehe oben)
- ▶ den Voll-LED-Scheinwerfern (500 Euro)
- ▶ dem Fahrerassistenzpaket (Tempomat, Müdigkeitserkennung; 160 Euro) und
- ▶ der Einparkhilfe vorn und hinten mit Rückfahrkamera (441 Euro)

kommen wir so auf einen gut ausgestatteten Kleinwagen für 17.114 Euro. Übrigens: Wem weder Benziner noch Diesel gefallen, für den bietet Seat mit dem Ibiza 1.0 TGI eine (bivalente) Erdgasalternative. Einstiegspreis im Niveau Reference: 14.513 Euro. | cfm

**Details | Stärken & Schwächen**

+	-
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Dynamischer Auftritt</li> <li>▶ Viel Platz für Passagiere und Gepäck</li> <li>▶ Insgesamt guter Qualitätseindruck</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Geringe Reichweite</li> <li>▶ Wenig Assistenzsysteme</li> <li>▶ Hohe Ladekante innen</li> </ul>

**Restwerte | DAT-Prognose**

Seat Ibiza FR 1.0 EcoTSI Start&Stop

Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; mit Sonderausstattung) nach 36 Monaten und

15.000 km/Jahr: 44,5 %  
 25.000 km/Jahr: 39,4 %  
 40.000 km/Jahr: 32,3 %



**Daten und Preise | Seat Ibiza FR 1.0 EcoTSI Start&Stop**

**Grundpreis Testwagen** **16.546 Euro**

R3/999 cm<sup>3</sup> | 85 kW/115 PS | 200 Nm/2.000 – 3.500 U/min | 6-Gang | 9,3 s | 195 km/h | 4,7 l | 108 g/km

4.059 x 1.780 x 1.444 mm | 355 – 1.165 Liter

Wartung: Serviceanzeige; max. 2 Jahre/30.000 km

Effizienzklasse: B

Haftpflcht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | 17 | 17

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometerbegrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer