



Fotos: Michael Blumenstein

Elegantes Design hat Mazda seit einigen Jahren. Vor allem in Kombination mit „Soul Red Crystal“ wirkt der CX-5 stimmig.

Die Andersmacher legen nach

Der CX-5 startet in 3. Generation grundlegend neu. Der Bestseller wirft aber nicht alle Gepflogenheiten über Bord. Wir fahren den CX-5 mit neuem Bedienkonzept noch immer: Saugmotor.

Das Kuriose bei Mazdas neuestem Verbrennermodell: Die Japaner setzen nach wie vor auf einen hubraumstarken Vierzylinder-Sauger. Kein Turbo, kein Kompressor und nur sanft kraftspendende Hybridisierung. Bäm! Und das anno 2026. Damit geht Mazda – wie Subaru – einen Sonderweg. Hinzu kommt, dass Mazda im CX-5 nur einen Motor anbietet und diesen stets an eine selbst entwickelte 6-Gang-Wandlerautomatik koppelt. 6-Gang-Wandlerautomatik? Na dann mal los, wir wollen das antiquarisch wirkende Konglomerat, das Mazda mit Frontantrieb und mit Allradantrieb anbietet, erfahren.

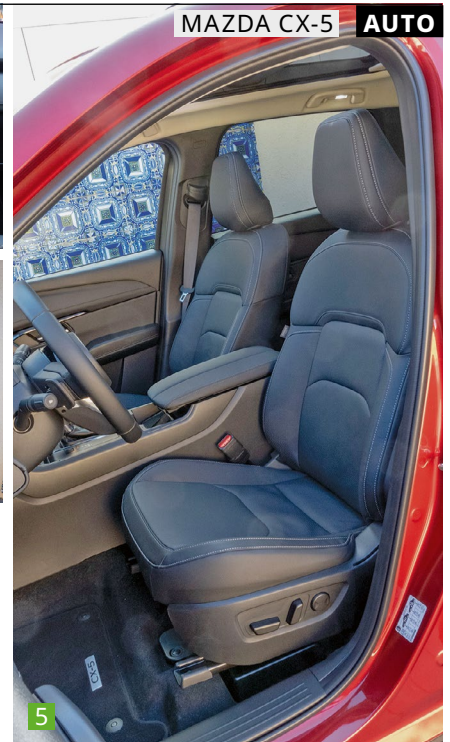
Laufruhig. Das ist der erste Gedanke, wenn man den 2.488-Kubikzentimeter-Hubraummotor anwirft. Wer verteilt sonst noch 2,5 Liter auf vier Zylinder? Subaru, im Outback. Sonst keiner. Den klassischen Wählhebel auf D ziehen und es geht geschmeidig los. Der Vierzylinder ist in den meistgenutzten Drehzahlbereichen leise. Beim Ausdrehen gesellt sich eine kernige, ja fast sportliche Note dazu. Leistung? 141 PS. Ui, das erscheint angesichts von 1,7 Tonnen Lebendgewicht wenig. Der CX-5 verblüfft daher umso mehr, wie kraftvoll er an Tempo zulegt. Unspektakulär, gelassen und irgendwie beruhigend – die vermeintlich altbackene Automatik ist schnell und unauffällig zur Stelle. Der Mildhybrid sendet ein paar Extra-PS, solange

Energie im Mini-Akku vorhanden ist. Mehr Leistung? Kann man machen, ist aber im Alltag unnötig und die meisten Menschen treten eh nie das Pedal voll durch. Dafür glänzt der Reihenmotor mit spontanem Ansprechverhalten und seiner „Kellerkraft“, trotz nominal nur 238 Newtonmetern Drehmoment, die erst bei 3.500 Touren anliegen. Ja, darüber lacht jeder Turbobenziner. Dieser „hügelte“ sich aber die Drehzahlleiter oft unharmonisch hinauf. Fakt: Linksspurfahrer und Landstraßenüberholer werden mit dem Mazda-Triebwerk weniger glücklich.

Mit diesem einzig erhältlichen Motor rangiert Mazda im untersten Leistungsbereich des Kompakt-Segments. Generell sind wir in Deutschland mittlerweile bei 180 PS angekommen, im Schnitt, vom Kleinstwagen bis hin zum Supersportler. Der CX-5 bedeutet also auf den ersten Blick Verzicht – oder eben Vernunft. Auf dem Papier gibt der neue Mazda CX-5 auch beim Verbrauch keine glänzende Figur ab. Sieben Liter lautet der Normwert für den Fronttriebler. Je nach Fahrprofil lässt sich das realisieren. Zwar werden bei den Turbo-Tiguan in der 130–150-PS-Klasse ein Liter weniger angegeben, im Realverbrauch dürften sich beide aber annähern, sodass der Kraftstoffkonsum kein Kaufargument ist. Das 24-Volt-Hybridssystem im CX-5 ist vorhanden

und macht auf sich eher durch einen kurzen Boost beim Beschleunigen aufmerksam, als dass es als Sparwunder hervorgehoben werden könnte. Beim Mazda-Vierzylinder, der bereits im Mazda 3 und Mazda CX-30 verwendet wird, kommt eine Besonderheit hinzu: Zylinder eins und vier schalten sich bei wenig Last ab und verringern die innere Reibung und den Zufluss von Sprit. Die Insassen merken davon nichts – auch nicht an der Tankstelle.

Dieses Antriebssetup koppelt Mazda an einen 2WD und einen 4WD. 29.400 Euro lautet der Basispreis und der soll ausstattungsbereinigt rund zehn Prozent günstiger sein als der Vorgänger – der bereits Mazdas Bestseller in Deutschland, Europa und weltweit war. Für ein in Japan produziertes „Fast-Mittelklasse-SUV“ ein fairer Preis, zumal viele sinnvolle Dinge in der Basis enthalten sind. Warum Mazda Apple Carplay und Android Auto in der „Prime-Line“ nur kabelgebunden anbietet, bleibt ein Rätsel. Mehr als 70 Prozent der Kunden wird das nicht interessieren, sie wählen den Homura. So heißt die Top-Ausstattung unseres Testwagens. Unsere Empfehlung lautet „Centre-Line“. Macht 32.605 Euro. Das bedeutet: kein Kabelsalat und zusätzlich ein sehr gutes Head-up-Display, (unnötig große) 19-Zoll-Alufelgen sowie Sitz- und Lenkradheizung. In der „Exclusi-



1 Das Design orientiert sich am Vorgänger und macht doch einen schönen Schritt nach vorn – zurückhaltend, wie die Japaner sind. **2** Bei der Bedienung gibt es nun einen Bruch. Wem die alte Philosophie mit Tasten, Schaltern und Dreh-Drücksteller gefiel, wird nun fremdeln. **3** Richtig viel Platz gibt es fortan im Fond des CX-5. **4** Und noch mehr im Kofferraum. 583 Liter pasen unter Rollo, mehr als 2.000l, wenn man umklappt. **5** Hereinspaziert: Große Türausschnitte vereinfachen das Ein- und Aussteigen. Die Sitzposition ist gut.

ve-Line“ (ab 34.370 Euro) kommt das sauber austarierte Bose-Soundsystem hinzu, das es auch in der gefahrenen Top-Line „Homura“ gibt. Diese kostet happige 37.058 Euro und hat dann Ledersitze und Matrixlicht dabei. Der lediglich rund 25 Kilogramm schwere Allradantrieb kostet ab Centre-Line stets 1.681 Euro extra.

Also rein in die Ledersitze. Und jeder Mazda-Freund wird sich die Augen reiben. Wo bitte sind all die einleuchtenden, schnell, zuverlässig und sicher bedienbaren Schalter, Dreher

und Knöpfe hin? Weg. Der Mazda CX-5 ist der erste Mazda, der dem vor Jahren eingesetzten Trend der Physischen-Tasten-Reduktion folgt. Genau dann, wenn andere wieder die Kehrtwende einleiten. Ja, beim Mazda 6e wird auch nur noch getoucht, da steckt aber auch ein Changan aus China drunter. Die Menüführung im CX-5 hat Mazda auf dem 15,6-Zoll-Touch-Bildschirm (nur im Homura, sonst 12,9 Zoll) einigermaßen gekonnt hinbekommen, vor allem als Erstlingswerk. Technische Unterstützung gab es von Google (Navi und Sprachassistent). Kurzbefehle für persönlich bevorzugte Funktionen lassen sich setzen. Das Abschalten von unzuverlässigen Assistenzsystemen gelingt nur mit dem Hinsehen. Immerhin: Der Tempowarner kann mit einem Tastendruck links über dem Fahrerknie deaktiviert werden. Das Materialgefühl hat sich beim Neuen nicht verbessert. Klopflautes Hartplastik fast überall. Dafür sind die Armauflagen in den Türverkleidungen extraweich.

Die Sitzposition selbst ist gut. SUV-ig hoch und doch integriert. Das geschmeidige Leder (nur Homura) auf den zur Fahrzeugklasse passend ausgeformten Sitzen geht eine Symbiose mit dem Fahrwerk ein, das klassisch daherkommt. Keine Adaptivdämpfer, kein Firlefan. Hier wurde vernünftig

abgestimmt und ein Setup geliefert, das die meisten Menschen zufriedenstellen wird. Gleiches gilt fürs Lenkgefühl. Weder überpräzise noch Steuerad vom Dampfer. Der Wendekreis von zwölf Metern ist indes groß.

11,5 Zentimeter hat der CX-5 zugelegt, 6,4 davon kommen dem Knieraum im Fond zugute. Beeindruckender ist das Gepäckabteil: 583 Liter in Normalstellung, 2.019 Liter umgelegt. Braucht man's? Interessanter ist für eineige Kunden die Anhängelast von 2.000 Kilogramm. Das schaffen ein VW Tiguan (1,8 Tonnen) und ein Škoda Kodiaq (2,0 Tonnen) in der 150-PS-Benziner-Klasse nicht besser.

CX-5-Kunden sind laut Mazda-Deutschlandchef Bernhard Kaplan nicht nur die meisten, sondern auch die treuesten Mazda-Kunden. Eine zukunftssträchtige Kombination. Vertrauensvorschuss geben die Leverkusener allen Neuwagenkäufern mit der sechsjährige Fahrzeuggarantie, die nur bei Vielfahrern an der 150.000-Kilometer-Beschränkung früher scheitert. Verbesserungswürdig sind die Inspektionsintervalle, 20.000 Kilometer sind noch okay, einmal im Jahr „Oldtimer-Niveau“. Das liegt vielleicht am (auf den ersten Blick) antiquiert wirkenden Motor, der aber ohne anfälligen Partikelfilter Euro-7-ready sein soll. *mb*

Mazda CX-5 FWD

Preis: ab 29.403 €

R4/2.488 ccm | 104 kW/141 PS

238 Nm ab 3.500 | 6-Gang-AT

10,5 s | 187 km/h

WLTP: 7,0 S | 159 g/km

Maße: 4.690 x 1.860 x 1.695 mm

Kofferraum: 583–2.019 Liter

Service: 1 Jahr/20.000 km

Garantie: 6 Jahre/150.000 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer