

Testnotizen zum Mazda CX-5 Sports-Line 2,2 I Skyactiv-D AWD (129 kW/175 PS)

Im Test vom 11. bis zum 25. Juni 2012.
Kennzeichen: LEV – CX 587

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Die **Motorhaube** des hohen und recht wuchtig wirkenden CX-5 ist **gut zu überblicken**. Die **Außenspiegel** sind schön groß. Nur der linke ist asphärisch gekrümmt. Im Testwagen war zusätzlich der **Spurwechselassistent** eingebaut, der warnt, wenn man trotz eines Fahrzeugs im toten Winkel den Blinker setzt. Er lässt sich ebenso abschalten wie der **Spurhalteassistent**, der sehr sensibel und frühzeitig piepst, wenn man sich eine Begrenzungslinie nähert.

Die **Übersicht** nach hinten wird durch die breiten C-Säulen und die hochgezogene Seitenlinien und das dadurch nicht sehr hohe Heckfenster etwas eingeschränkt. Der Testwagen hatte eine praktische **Rückfahrkamera**, die auch bei Regenwetter noch ein scharfes Bild liefert und mit eingblendeten Linien das Rangieren vor rückwärtigen Hindernissen sehr erleichtert. Sie ist beim „Sports-Line“ Serie.

Die **Einstiege** sind vorn wie hinten bequem, weil die Sitze angenehm hoch angeordnet sind und die Türen weit öffnen.

In den CX-5 kann man Gepäck bequem über die prinzipbedingt **etwas hohe Ladekante** in den Kofferraum schieben. Die **Heckklappe** öffnet für Personen um die 1,85 Meter Körpergröße nicht weit genug. Besonders bei seitlicher Annäherung an die Heckklappe stößt man früh den Kopf an. Eine innenliegende Griffschale zum Zuziehen gibt es nur auf der rechten Seite.

Gerade für den Einsatz als Taxi oder Mietwagen ist die automatisch nach oben schwenkende **Gepäckraumabdeckung** eine feine Sache. Wenn man den CX-5 als Lastentaxi nutzen möchte, kann man sie leicht an zwei Punkten aushängen und die Kassette herausnehmen. Anschließend lassen sich die beiden breiteren Lehnenabschnitte und der schmale mittlere mit zwei Griffen am hinteren Ende des Laderaums so weit abklappen, dass eine ebene Ladefläche entsteht.

Die **Tankentlüftung** ist ziemlich schlecht. Man muss in vielen kleinen Portionen volltanken, um verlässliche Vergleichswerte zu erhalten.

Der Testwagen hatte das **berührungslose Zugangssystem**. An der Fahrer- und der Beifahrertüre hat der CX-5 dann je eine kleine schwarze Taste, über die man den Wagen ent- und verriegeln kann. Anschließend kann man durch Ziehen des Türgriffs

prüfen, ob die Verriegelung tatsächlich geklappt hat. Falls irgendetwas nicht stimmt, wird das dem Fahrer aber akustisch signalisiert.

Innenraum

Der Testwagen hatte die beim Sports-Line **serienmäßigen Ledersitze** mit einem **elektrisch verstellbaren Fahrersitz**, bei dem man auch die Neigung des Sitzkissens und die Lendenwirbelstütze elektrisch verstellen konnte. Der Beifahrersitz hingegen war nicht höhenverstellbar, was man in einem Taxi auch nicht vermisst. Der Fahrersitz ist angenehm straff gepolstert und bietet echte **Langstrecken-Qualitäten**. Lediglich die Seitenführung ist nur durchschnittlich.

Hinter dem ganz zurückgeschobenen Beifahrersitz kann ein großer Fahrgast noch prima seine Füße unterbringen und stößt noch nicht mit den Knien an die Vordersitzlehne. Die Kopffreiheit ist üppig.

Die **Armaturentafel** ist sauber verarbeitet. Die **Bedienelemente** in der Armaturentafel, die Lenkstockhebel und vor allem der Dreh-/Drück-Steller in der Mittelkonsole zeigen, dass Mazda **in Sachen fühlbarer Qualität ordentlich zugelegt** hat. Mit ihm lassen sich vornehmlich die Audioanlage, die Telefonfunktionen und das Navi ansteuern. Dafür hatte der Testwagen aber auch eine **Sprachsteuerung**, bei der man mehrere Befehle hintereinander eingeben kann. Das Koppeln eines neuen Handys geht recht einfach, nachdem man einen Blick in die Bedienungsanleitung geworfen hat.

Das **TomTom-Navi** lässt sich auch über den berührungsempfindlichen Bildschirm steuern, so wie man das von mobilen Navis der Marke gewohnt ist.

Das **Handschuhfach** fasst nicht viel mehr als die Fahrzeugunterlagen. Ein praktisches Staufach, in das beispielsweise zwei 0,5-l-Flaschen passen, hat der CX-5 unter der Armauflage zwischen den Vordersitzen. In die **Türablagen** passen sogar 1,75-l-Mineralwasserflaschen. Die stärker verbreiteten 1,5-l-Flaschen bekommt man darin auf jeden Fall ebenso sicher unter wie Thermoskannen. Einen Getränkebecher oder eine 0,5-l-Flasche kann man auch hinter dem Handbremshebel in der Mittelkonsole unterbringen. Vor dem Wählhebel hat der SUV eine **offene Ablage**, die zwei Taschentuch-Päckchen fassen könnte. Davor gibt es einen 12-Volt-Anschluss. Anders als in den meisten Wettbewerbern kann man selbst in den hinteren Türablagen 1,5-l-Flaschen unterbringen.

Im Fußraum auf der Fahrer- wie auf der Beifahrerseite sind **Schmutzfangmatten** mit zwei Druckknöpfen befestigt. Wenn man sie lösen wollte, musste man die recht locker verlegte Innenverkleidung festhalten.

Motor und Antriebsstrang

Der CX-5 hatte das Mazda-eigene **Start-Stopp-System namens „i-stop“**. Sobald es den Motor abstellt, wird das mit einem kleinen gelben Schriftzug in den Armaturen angezeigt. Man kann sich per Bordcomputer anzeigen lassen, wie lange das System den Motor abgestellt hat.

Das System kann der Fahrer **gut über den Druck auf das Bremspedal steuern**. Er kann den Wagen auch anhalten, ohne dass i-stop den Motor abstellt. Erst wenn man das Bremspedal ganz durchtritt, stellt es den Motor ab. Dadurch lässt es sich gut vermeiden, beispielsweise beim Abbiegen durch den plötzlich ausgehenden Motor „hängenzubleiben“. Beim Stop-and-Go kann man den Motor laufen lassen, wenn man sieht, dass die vorausfahrenden Autos gleich wieder anfahren werden.

Ob der Motorstart hart oder weich abläuft, bestimmt der Fahrer: Wenn man nur den Fuß lupft, startet i-stop weich und der Wagen setzt sich mit Standgas in Bewegung, etwa beim Stop-and-go-Verkehr. Wechselt man zu schnell auf das Gaspedal, läuft der Vorgang ruckelig ab.

Der **Motor** ist gut gedämmt und laufruhig. Hin und wieder hört man zwar das Verbrennungsprinzip durch, aber wer einen ausgeglichenen Fahrstil pflegt, darf sich über eine angenehme Geräuschkulisse freuen. Auch die Windgeräusche halten sich im Rahmen. Mit seinen 129 kW/175 PS bei 4.500/min hat der CX-5 genügend Reserven für Überholmanöver. Das maximale Drehmoment von 420 Newtonmetern steht bei 2.000/min zur Verfügung. Selbst beim Kickdown wird der Motor nicht übermäßig laut. Übermütige Fahrer könnten den stärksten CX-5 ordentlich scheuchen und mehr, als den Fahrgästen lieb ist.

Die **Sechsgang-Wandlerautomatik** schaltet sehr weich, sobald das Fahrzeug angerollt ist. Wann man nach dem Motorstart per i-stop zu schnell zu viel Gas gibt, ruckelt die Automatik und vergreift sich bisweilen im Gang. Wenn man bei der Einfahrt in ein Gefälle oder bei der Annäherung an ein Ortsschild vom Gas geht, **schaltet die Automatik früh zurück**, um die Motorbremswirkung zu steigern. Das ist bei der Einfahrt in eine Ortschaft angenehm, nimmt aber außerorts den Schwung beim Rollen. Mazda verzichtet auf Schaltwippen am Lenkrad, die man wegen der überzeugenden Schaltlogik auch nicht braucht. Wenn man zur Verstärkung der Motorbremswirkung einen Gang tiefer schalten möchte, kann man den Wählhebel zu sich heranziehen und dann in der **manuellen Gasse** nach vorn drücken. Das ist etwas unlogisch – umgekehrt wäre es besser gewesen.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs **Toyo SR PROXES R 36** in der Dimension 225/55 R 19 10 V bestückt. Sie sind bei der „Sports-Line“ serienmäßig aufgezogen. Damit ist der CX-5 **recht hart gefedert**, rollt nicht allzu geschmeidig über Kanaldeckel und lässt die Insassen jede Querrille spüren. Die serienmäßigen 17-Zoll-Räder sorgen dagegen für eine sehr ausgewogene Fahrwerksabstimmung und sind deshalb empfehlenswert.

Die **elektromechanische Servolenkung** vermittelt einen sehr guten Fahrbahnkontakt und gibt eine gute Rückmeldung. Trotz des Allradantriebs wirkt der CX-5 recht wendig. Der Geradeauslauf ist sehr gut. Auf Spurrillen reagiert er nicht empfindlich.

Verbrauch

Auf insgesamt 2.273 Test-Kilometern verbrauchte der Mazda CX-5 zwischen 5,6 Litern bei vorausschauendem Fahren und überwiegendem Landstraßen-Einsatz und

8,4 Litern auf 100 Kilometern auf schnell gefahrenen Autobahnetappen. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **7,3 Liter auf 100 km**. Mazda gibt als Normverbrauchswert 5,5 Liter auf 100 Kilometer an. Verbrauchswerte unter 7 Litern fordern sehr vorausschauende Fahrer. Hier machen sich einfach die große Stirnfläche, die Automatik und der Allradantrieb bemerkbar. Der Tankinhalt von 58 Litern reicht für lange Taxi-Schichten. Die Tankanzeige ist eher vorsichtig ausgelegt.