



Kennziffer fünf

Im Vergleich zum Vorgänger präsentiert sich die Neuauflage des Mazda5 optisch sehr prägnant.

Hohe Variabilität, ausgezeichnetes Platzangebot, bis zu sieben Sitze und praktische Schiebetüren hinten: All diese Vorzüge hat die Neuauflage des Mazda5 von seinem Vorgänger geerbt.

Optisch jedoch trennen alt und neu Welten. Bislang eher konservativ gestylt, präsentiert sich die zweite Generation des Kompaktvans, was das Styling betrifft, deutlich mutiger und emotionaler. Neben dem neuen, an den Mazda3 angelehnten Markengesicht besonders prägnant sind die auffällig modellierten, wellenförmigen Linien in den Flanken. Längsmäßig erstreckt sich der Mazda5 nun auf 4,59 Meter. Ein stattliches Garde-maß. Der VW Touran etwa bringt es nur auf 4,40 Meter.

Überzeugen kann auch das neue, optisch anspre-

chende Armaturenbrett mit breitem Infodisplay im oberen Ende. Die großen Rundinstrumente lassen sich tadellos ablesen, Bedienung und Funktionalität sind prima. Gleiches gilt für die Verarbeitung und Materialgüte. Die mit Armlehnen ausgestatteten Vordersitze sind gut konturiert und angenehm straff gepolstert, die Sitzposition im positiven Sinn nicht zu hoch. Besonderes Lob verdient die ergonomisch perfekte Platzierung des im Cock-pit integrierten Schalthebels.

Nichts auszusetzen gibt es erwartungsgemäß am Platzan-gebot für die Insassen. Eben-falls klasse: die große „Öff-nung“ der beiden praktischen hinteren Schiebetüren.

Wie beim Vorgänger vor-bildlich ist die Variabilität. So können die Sitze der zweiten Reihe um bis zu 50 Grad geneigt und um bis zu 270 Milli-

meter längs verschoben wer-den. Der schmale mittlere – wie bisher „wegklappbare“ – Sitz ist jedoch trotz verbessertem Komfort nach wie vor eher eine 50-Prozent-Lösung.

Ob sich dahinter zwei wei-tere, ruck, zuck im Wagenbo-den versenkbare Einzelsitze anschließen, hängt von der Ausstattung ab. Beim rundum gut ausgestatteten Basismodell „Prime-Line“ fehlen sie, ab „Center-Line“ sind sie serien-mäßig an Bord.

Abhängig von der Sitzan-zahl ist das Kofferraumvolu-men. Beim Fünfsitzer beträgt es im Normalfall 538 Liter, beim Siebensitzer 426 Liter. Die Maximalwerte lauten 1.597 Liter bzw. 1.485 Liter.

Vorsichtig ausgedrückt „kompakt“ fällt die Motoren-palette aus. Mit dem aus dem Vorgänger bekannten, im De-tail überarbeiteten 1,8-Liter (115 PS) sowie einem neuen 150 PS starken Zweiliter-Di-recteinspritzer mit Start-Stopp-Automatik stehen aktu-ell nur zwei Benziner zur Verfügung. Beide sind an ein



Hohe Variabilität: je nach Ausstattung mit fünf oder sieben Sitzen

leichtgängiges und exaktes Sechsgangschaltgetriebe gekoppelt. Die Wartungsinter- valle betragen 20.000 Kilome-ter oder alle zwölf Monate. Sie gelten auch für den neuen, lei-der erst ab Anfang nächsten Jahres verfügbaren, 115 PS starken 1,6-Liter-Common-Rail-Diesel, der sich im Schnitt mit 5,2 Liter begnügen soll. Auch wenn vor allem der muntere und laufruhige Basis-Benziner keine schlechte Wahl ist, dürfte sich das Interesse im Flottenbereich auf den „Nach-zügler“ konzentrieren.

Schnell Gefallen findet man an den problemlosen Fahreigenschaften, dem geringen Innengeräuschniveau und dem guten Federungskomfort. Auch das agile Handling kann sich sehen lassen. Lediglich die Servolenkung arbeitet fast einen Tick zu leichtgängig.

Freude bereitet auch die preisliche Zurückhaltung, zu-mal Mazda bis Ende des Jahres auch für Gewerbekunden spe-zielle Markteinführungskon-ditionen ausgelobt hat. MD [Af](#)

Attraktiv und funktionell: Cockpit mit integriertem Schalthebel



Mazda5

Modell	1.8	2.0	1.6 CD
Motor/Hubraum (cm ³)	R4/1.798	R4/1.999	R4/1.560
Leistung (kW/PS/min)	85/115/5.300	110/150/6.200	85/115/3.600
Drehmoment (Nm/min)	165/4.000	191/4.500	270/1.750
L x B x H (mm)	4.585 x 1.750 x 1.615		
0–100 km/h (s)	12,8	11,2	13,4
Spitze (km/h)	182	194	180
Normverbr. (l/100 km)	7,2 S	6,9 S	5,2 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	168	159	138
Preis (netto/Euro)	ab 17.218	ab 20.328	ab 19.151