



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 Gardemaß. 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 Cockpit integrierten Schalthebels.

Nichts auszusetzen gibt es erwartungsgemäß am Platzangebot für die Insassen. Ebenfalls klasse: die große „Öffnung“ der beiden praktischen hinteren Schiebetüren.

Wie beim Vorgänger vorbildlich 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 werden. Der schmale mittlere – wie bisher „wegklappbare“ – Sitz ist jedoch trotz verbessertem Komfort nach wie vor eher eine 50-Prozent-Lösung.

Ob sich dahinter zwei weitere, ruck, zuck im Wagenboden versenkbare Einzelsitze anschließen, hängt von der Ausstattung ab. Beim rundum gut ausgestatteten Basismodell „Prime-Line“ fehlen sie, ab „Center-Line“ sind sie serienmäßig an Bord.

Abhängig von der Sitzanzahl ist das Kofferraumvolumen. 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 Motorenpalette aus. Mit dem aus dem Vorgänger bekannten, im Detail überarbeiteten 1,8-Liter (115 PS) sowie einem neuen 150 PS starken Zweiliter-Direkteinspritzer mit Start-Stopp-Automatik stehen aktuell 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 Wartungsintervalle betragen 20.000 Kilometer oder alle zwölf Monate. Sie gelten auch für den neuen, leider 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 lauffruhige Basis-Benziner keine schlechte Wahl ist, dürfte sich das Interesse im Flottenbereich auf den „Nachzügler“ 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, zumal Mazda bis Ende des Jahres auch für Gewerbekunden spezielle Markteinführungskonditionen 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