

Testnotizen zum Mazda5 1,6 MZ-CD (85 kW/115 PS) mit Top-Ausstattung „Sports Line“

Im Test vom 18. Juli bis zum 1. August 2011.
Kennzeichen: LEV – M 598

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 **Karosserie ist übersichtlich gestaltet**. Die A-Säulen schaffen keinen allzu großen toten Winkel in Kreisverkehren oder beim Abbiegen. Die Sicht zur Seite und nach hinten ist gut. Die gleichläufigen vorderen Scheibenwischer lassen für große Beifahrer eine recht große Ecke oben rechts ungewischt.. Der **Heckwischer** nutzt die volle Höhe des Heckfensters, hat deshalb einen großen Radius und hält einen großen Bereich des Heckfensters frei.

Die **Serien-Außenspiegel** sind schön groß. Der Spalt zwischen dem Spiegelglas und dem Gehäuse ist oben sehr schmal. Dadurch kann man Klemmspiegel für die Fahrschulausbildung wohl schlecht anbringen, ohne die Verstellung der Serienspiegel zu beeinträchtigen. Unten ist der Spalt größer, was die Anbringung auf der Fahrlehrerseite erlauben dürfte.

Der Testwagen hatte als Bestandteil der Top-Ausstattung „Sports Line“ beidseitig **elektrische Schiebetüren**, die sich per Fernbedienung oder vom Fahrer mit zwei Tasten links vom Lenkrad bedienen lassen. Insbesondere die Tasten sind für ein Taxi eine gute Lösung, weil die Türen schon geöffnet sind, bevor der Taxifahrer ausgestiegen ist, um Fahrgästen beim Einsteigen zu helfen. Wenn Fahrgäste von außen oder von innen den Griff greifen, können sie die Schiebetüren damit ebenfalls in Aktion versetzen. Das ist auch nötig, weil die elektrisch betätigten Schiebetüren nicht gekennzeichnet sind und sich optisch nicht von normalen Schiebetüren unterscheiden.

Als **Fünfsitzer** bietet der Mazda5 einen gut nutzbaren Kofferraum mit **niedriger Ladekante**. Unter der Klappe können 1,85 Meter große Taxifahrer gerade noch stehen. Die Klappe lässt sich mit nur einer Griffmulde auf der rechten Seite von Rechtshändern gut schließen. Beleuchtet wird der Kofferraum nur von einer Lampe in Fahrtrichtung rechts, die noch unterhalb der Gürtellinie angebracht ist und deshalb leicht von Gepäck verdeckt wird. Werden die **beiden Zusatzsitze der dritten Reihe** genutzt, bleibt immerhin noch Platz für zwei Bordgepäck-Trolleys. Unter dem Kofferraumboden kann man noch sein Warndreieck oder Warnwesten in einem flachen Fach unterbringen. Das **Abdeckrollo** hat vorn noch nicht einmal einen Griff. Anbringen lässt es sich sonst recht einfach. Taxifahrer werden es dennoch herausnehmen und außerhalb des Fahrzeugs verstauen, denn der vordere Teil des

Rollos baumelt ohnehin lose herum, auch wenn man es an den Kopfstützen der zweiten Sitzreihe einklinkt.

Innenraum

Der Testwagen hatte auf der Beifahrerseite weder eine Höhenverstellung noch eine Lendenwirbelstütze. Der Beifahrer kann seine Lehnenneigung nur mit einem Entlastungshebel recht grob verstellen, während der Fahrer seine Lehne feinfühlig per Rändelrad auch während der Fahrt nachregulieren kann. Der **Fahrersitz** ist in der Höhe verstellbar und hat eine **manuelle Lendenwirbelstütze**. Bestandteil der „Sports Line“ sind schwarze Lederbezüge, die trotz sparsamer roter Streifen im Innenraum kein wirkliches Flair aufkommen lassen und sich wie Kunstleder anfühlen.

Das **Lenkrad** lässt sich in der Höhe und in der Reichweite einstellen. Beim Testwagen hatte es links **Tastfelder** für das CD-Radio und den Bordcomputer, rechts die Tasten für den Geschwindigkeitsregler. Das ist insbesondere für Fahrlehrer gut, die ihren Fahrschülern die Bedienung so leicht erklären können, weil alle Bedienelemente sichtbar und vom Fahrlehrer gut zu erreichen sind.

Der **Beinraum des Beifahrers** ist nicht sonderlich üppig, da der Längsverstellbereich des Sitzes knapp ausfällt. Große Fahrlehrer müssten bei eingebauter Doppelbedienung vermutlich mit stark angewinkelten Beinen sitzen. Aus der hintersten Position des Fahrlehrersitzes sieht man den rechts in einer Vertiefung untergebrachten Tacho von 0 bis 90 km/h, in der vordersten Stellung bis 80 km/h.. Der Prüfer sieht den Tacho von 40 bis 140 km/h.

Die wenigen **Bedienelemente** für die Klimaanlage in der Mittelkonsole **sind einfach zu begreifen**. Die Drehregler fühlen sich auch gut an. Das kann man von den in der Armaturentafel sonst noch verwendeten Kunststoffen nicht sagen. Allenfalls die genarbten Oberflächen fühlen sich gut an, die glatten Kunststoffe wirken dagegen billig. Verarbeitet sind sie aber gut.

Die **Armaturen** sind schmucklos, aber gerade deswegen **gut ablesbar**. Zu klein sind die digitale Tankanzeige im Blickfeld des Fahrers sowie die Angaben zur Außentemperatur und zur Klima-Einstellung, die unter einer Hutze vor der Windschutzscheibe angezeigt werden. Der Mazda5 erleichtert im mobilen Gewerbe die Arbeit der vielen Aushilfen, die sich auch als Umsteiger sofort zurechtfinden.

Gut und ohne Blick in die Bedienungsanleitung lässt sich auch das fest eingebaute **Navigationsgerät** von TomTom bedienen. Es wird über den berührungsempfindlichen Bildschirm gesteuert – ebenso wie einige Einstellungen des CD-Radios. Ein neues Ziel ist hier rasch einprogrammiert. Die Geschwindigkeitsanzeige im Navi-Bildschirm zeigt an, wie stark der Tacho abweicht, was vor Radarfallen ganz nützlich sein kann.

Die **Ablagen in den Vordertüren** fassen nur 1-l-Flaschen, sind aber sonst gut nutzbar. Der griffgünstig hoch angeordnete Schalthebel lässt darunter Platz für **zwei Getränkehalter neben dem Handbremshebel**, in denen auch 0,5-l-Flaschen sicher stehen und nicht beim Schalten hindern. Diese beiden Getränkehalter haben eine Schaumstoff-Einlage, die rutschhemmend wirkt. Eine solche sollte es auch in der schmalen „Ablagerinne“ oberhalb des Handschuhfachs geben, in der abgelegte

Gegenstände auf glattem Kunststoff haltlos in- und her rutschen. Zwischen den Vordersitzen kann man eine 1,5-l-Flasche abstellen, die allerdings wackelt.

Das **Handschuhfach** fasst gerade mal einen Terminkalender im Format DIN A5 und ein Päckchen Papiertaschentücher. Gut gelöst ist aber die Unterbringung der Fahrzeugunterlagen in einem dahinter liegenden Fach, wo sie nicht stören und trotzdem gleich griffbereit sind.

Unter den Vordersitzen ist der Fußraum knapp. Auch bei ganz nach hinten geschobenem Beifahrersitz haben Fahrgäste in der zweiten Reihe noch einen guten Knieraum, sofern ihre längs verschiebbaren Sitze ebenfalls ganz hinten stehen. Statt einer in die Schiebetüre integrierten Armllehne haben die außen Sitzenden eine klappbare Armllehne an ihrem Einzelsitz. Die Lehnenneigung der zweiten Sitzreihe lässt sich in vier Stufen einstellen, von denen die zweitsteilste die bequemste sein dürfte.

Der **Mittelsitz der zweiten Reihe** ist so schmal, dass er nur als **Notsitz** gelten darf. Den Dreipunktgurt für diesen Sitz muss der Taxifahrer aus dem Dach herunterziehen. Der Testwagen hatte an den Vordersitzen klappbare Tischchen aus Hartplastik. Sie stören große Fahrgäste genauso wie in den Modellen von Citroen und Peugeot, die sie solche Klappische auch gerne verwenden. Taxiunternehmer sollten nach Möglichkeit auf sie verzichten.

Der **Einstieg** ist vorn wie an den Schiebetüren bequem, weil die Sitze höher als in einer Limousine angeordnet sind. Zum **Durchstieg in die dritte Reihe** muss man die Lehne des Sitzes in der zweiten Reihe klappen, wobei der Sitz automatisch entriegelt und nach vorn gleitet. Der Durchstieg ist dann so mühsam wie in allen anderen (Kompakt-)Vans. In der dritten Reihe kann man seine Füße gerade noch unter die Vordersitze schieben. Der Knieraum reicht für größere Jugendliche und Erwachsene aber nur, wenn die zweite Reihe so weit vorn steht, dass man seine Knie dort schon seitlich an den Klappischchen vorbei strecken muss. Das lässt dann dort keinen Platz mehr für einen Fahrgast auf dem Mittelsitz. Die Kopffreiheit wird in der dritten Reihe links knapp, weil sich dort die Ausbuchtung im Dach befindet, die den Gurt für den Mittelsitz beherbergt. Die beiden **Zusatzsitze** im Heck **lassen sich einfach vom Kofferraum aus aufstellen oder absenken**. Wenn man dort Platz genommen hat und die Sitzlehne am Einstieg nach hinten zieht, ist man in der dritten Reihe „gefangen“, sobald der Sitz eingerastet ist. Es gibt hinten keine Möglichkeit, den Sitz der zweiten Reihe zu entriegeln. Der Taxifahrer sollte also beim Ein- und Ausstieg unbedingt Hilfestellung geben.

Die Sitzfläche des schmalen Mittelsitzes kann man unter dem Sitzpolster des linken Außensitzes verschwinden lassen und die Rückenlehne des Mittelsitzes dann an als Armllehne nutzen. Die zweite Sitzreihe kann man nach vorn schieben, wenn man etwas mehr Laderaum möchte.

Sobald man die Sitzpolster nach vorn hochklappt und die Lehne in der Ausbuchtung verschwinden lässt, entsteht ein **ebener Laderaumboden**. Die Lehne des Beifahrersitzes ist nur weit nach hinten absenkbar, man kann sie aber nicht nach vorn absenken, um lange Gegenstände zu verladen. Ein Lastentaxi ist der Mazda5 also nur bedingt. Eine Biertischgarnitur beispielsweise passt nicht hinein.

Motor und Antriebsstrang

Der Motor ist **gut gedämmt** und läuft so leise wie im Ford C-Max/Grand C-Max, wo er genauso eingesetzt wird wie bei Modellen von Peugeot und Citroen. Der von Ford mit der PSA-Gruppe entwickelte und produzierte Vierzylinder mit 1,6 Litern Hubraum dreht munter hoch, lässt aber im zweiten Gang des Mazda5 ein Turboloch spüren.

Dank der **gutmütigen Kupplung** kann man trotz etwas hoher Bedienkräfte mit Standgas rangieren. Der Mazda5 **lässt sich schaltfaul fahren**. Tempo 30-Zonen kann man im dritten Gang durchqueren, auf ebener Strecke mit zwei Personen besetzt kann man bei Tempo 50 auch im fünften Gang rollen. Der sechste Gang passt schon ab 70 km/h. Nur der Rückwärtsgang lässt sich über eine Tauch Sperre weniger komfortabel einlegen, sonst gefällt die **präzise Schaltung** durch klare Führungen des Schalthebels. Der Hebel selbst ist sehr griffgünstig angeordnet.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Dunlop SP Sport in der Dimension 205/50 R 17 bestückt. Damit ist der Kompaktvan **sehr ausgewogen gefedert**. Er hebt sich auf langgezogenen Bodenwellen nicht aus den Federn und weist auch keine unangenehme Seitenneigung in Kurven auf.

Die elektrohydraulische Servolenkung bietet einen **guten Fahrbahnkontakt**. Dank der recht direkten Übersetzung lenkt der Mazda6 zackig ein und macht auf der eiligen Fahrt zum nächsten Abholtermin mächtig Spaß.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.594 Test-Kilometern verbrauchte der Mazda5 1,6 l MZ-CD zwischen 5,4 Litern auf vorausschauend gefahrenen Landstraßen-Etappen und 6,1 Litern pro 100 Kilometer, wenn auch Autobahnabschnitte und Kurzstrecken dabei waren. Der **Durchschnittsverbrauch betrug nur 5,5 Liter**. Der Bordcomputer zeigte auf zwei längeren Etappen einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 Litern an, wobei sich durch Nachtanken nur 5,4 Liter ergaben. Normalerweise beschönigen die Bordcomputer den Verbrauch eher. Man kann den Wagen also bei verbrauchsgünstiger Fahrweise mit Werten betreiben, die mancher Kleinwagen nur mit Mühe erzielt.