



Hier finden Sie das Auftakt-Video zum Vergleich. Wie's geht: Seite 16. Oder scannen Sie direkt den QR-Code an

VW Tiguan 2.0 TDI



Mazda hat seinen Weg gefunden

Was macht eigentlich Mazda? Lange waren die Japaner aus Hiroshima etwas aus der Spur, aber jetzt bringen sie mit dem CX-5 einen geräumigen, leichten und gut motorisierten Herausforderer in der Klasse der kompakten SUV. Der Seriensieger VW Tiguan bekommt den Gegner seines Lebens

Die Straße des Erfolgs ist keine Gerade. Sie ist kurvig, führt mal steil nach oben, stürzt sich dann wieder in ein tiefes Tal. Kaum eine Firma weiß das besser als Mazda. In den 1980ern bauten sie mit dem 626 nicht nur einen Importbestseller, sondern auch das erste japanische Auto, das in Vergleichstests gegen die deutsche Konkurrenz gewann. Zwischendurch ist es ruhig um Mazda geworden. Wie alle anderen japanischen Hersteller drückt vor allem der Erfolg des koreanischen Trios Chevrolet plus Kia/Hyundai auf die Absatzzahlen.

Aber jetzt kommen die Japaner mit alter Kraft und neuen Innovationen zurück. Seit dem Kleinwagen 2 versucht Mazda, die Spirale aus immer größeren Abmessungen und höheren Leergewichten umzudrehen. Der neue Kompakt-SUV CX-5 verzichtet auch, allerdings zunächst einmal auf Verzicht. Mit 4555 Millimeter Außenlänge übertrifft er die Konkurrenten um 112 (Ford), 129 (VW) und 145 (Hyundai) Millimeter und schafft in Kombination mit dem üppigsten Radstand das beste Raumangebot. Gleichzeitig unterbietet er seine Rivalen mit seinem

schlanken Gewicht von 1534 Kilo. Der Hyundai ix35 wiegt 1066, der Ford Kuga 1299 und der VW Tiguan gar 1688 Kilogramm mehr.

Eine verbesserte Leichtbau-Struktur, die zu 61 Prozent aus hochfestem Stahl besteht, sowie Bauteile aus neuem, ultrahochfestem Stahl senken das Gewicht der Karosserie. Weil dadurch viele weitere Komponenten leichter konstruiert werden können, steigert sich so der Gewichtsvorteil. Er soll den Verbrauch reduzieren, gleichzeitig Temperament und Fahrdynamik erhöhen. Konsumverzicht? Temperament?

Wenn davon die Rede ist, darf der neue 2,2-Liter-Dieselmotor (siehe Seite 40) nicht fehlen. Als erstes Modell bekommt ihn der CX-5. Er verspricht hohe Laufkultur, die besten Fahrleistungen und gleichzeitig die mit Abstand niedrigsten Normverbrauchswerte.

Papiersieger waren allerdings schon viele. Im Vergleichstest mit dem günstigen Hyundai ix35, dem dynamischen Ford Kuga und dem Seriensieger VW Tiguan muss sich der CX-5 nun beweisen – und zeigen, wohin die Straße des Erfolgs Mazda führt.



VW Tiguan 2.0 TDI



Hyundai ix35 2.0 CRDI



Ford Kuga 2.0 TDCi

DER CX-5 TRIFFT TIBIAN UND CO

Preis ist nicht

Ford Kuga 2.0 TDCi

Hyundai ix35
2.0 CRDi



Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D



Die vier guten Stuben: VW richtet sie solide und durchschaubar ein, nur das Navi ist veraltet. Dem hartplastikvertäfelten ix35 mangelt es an Charme, doch lässt er sich leicht bedienen. Im Kuga lebt das Cockpit-Layout des letzten Focus weiter. Mazda: solide, leicht bedienbar, nett eingerichtet

Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D



Hier finden Sie das Video zum Hyundai ix35. Wie's geht: Seite 16. Oder scannen Sie direkt den QR-Code ein

UNSERE PLATZIERUNG

4

Preis ist nicht Wert

Vor einigen Monaten zählte der ix35 zu den Autos mit den längsten Lieferfristen. Warum nur?



Hyundai ix35 2.0 CRDi 4WD Style 340 PUNKTE

Ja, es stimmt, Hyundai hat enorm aufgeholt. Aber: Sie hatten auch viel aufzuholen, und es bleibt noch ein gutes Stück. Das zeigt gerade der ix35, ein Auto, das seit seinem Debüt im März 2010 seltsam überschätzt wird. Es mangelt ihm nicht an Talenten, nur an ihrer Ausprägung. Innen bietet er fünf Passagieren ausreichend Raum auf seitenhaltsschwachen Sitzen. Der Cockpitgestaltung fehlt es weder an Klarheit in der Bedienung noch an Hartplastik, doch an Charme. Ja, alles solide zusammengesetzt, aber dass es günstig werden sollte, bleibt immer offensichtlich. Sein Diesel verführt den ix35 in Kombination mit der passend abgestuften Sechsgangbox zu angemessenem Temperament, bleibt dabei sparsam. Doch der nagelige Lauf mindert

den Komfort ebenso wie hohe Abroll- und Windgeräusche oder die herbe Federung – auf Querfugen stuckerig, auf langen Wellen schunkelig. Bei der Fahrsicherheit erlaubt sich der Hyundai keine Ausbrüche, fährt so stur wie eine Straßenbahn. Weit bevor ein Problem auftauchen könnte, bremst ESP rigide ein und nimmt Leistung weg. An der verhaltenen Agilität hat zudem die gefühl- und rückmeldungsarme, indirekte Servolenkung Anteil. Mit den schwächsten Bremsen und dem kompletten Mangel an Assistenzsystemen beweist der Hyundai seine bescheidenen Ambitionen. Größte Stärke bleiben Kosten und Garantie. Ausstattungsberaubt kommt er aber nur 2000 Euro günstiger als der CX-5. Aufholen ist eben nicht überholen.

Ein Auto, das alles kann, aber nichts besonders

UNSERE PLATZIERUNG

3

Sport ist nicht Nutzen

Ford kümmert sich besonders um den Sport-Ansatz der SUV. Da bleibt kein Platz für Platz



Ford Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium 342 PUNKTE

Dieser Alleskönner-Ansatz, wegen dem die Klasse dieser Sport-Nutzfahrzeuge ständig bejubelt wird, geht dem Kuga ziemlich an der zweigeteilten Heckklappe vorbei. Er basiert auf der letzten Focus-Generation, die sich der Breitenförderung des Handling-Gedankens verschrieben hatte. Dem fühlt sich der Kuga verpflichtet, kurvt von der leicht stößigen, aber direkten, fast schon giftig ansprechenden Lenkung präzise geführt um Kurven, zuckt bei Lastwechseln agilitätsfördernd mit dem Heck. Wobei das ESP eingreift, bevor das Ganze ins wild Übersteuernde umschlägt. Trotz der dynamischen Auslegung ermöglicht die stramme Grundabstimmung noch ordentlichen Federungskomfort. Zum energischen Wesen trägt der knurrige Zweiliter-

Diesel bei. Weder in Beschleunigung noch Durchzug und erst recht nicht im Verbrauch überragend, motorisiert er den Kuga in Kooperation mit dem kurzwegigen Sechsganggetriebe temperament- und geräuschvoll. Dass der Kuga dennoch am Ende so weit nach hinten rutscht, liegt zum einem am knappen Raumangebot. Sein Kofferraum packt am wenigsten, und im Fond drängen sich die Passagiere auf der hoch montierten Rückbank mit wenig Knieraum. Vorn beengt die breite Mittelkonsole Fahrer und Beifahrer. Zum anderen verlangt Ford noch den zweithöchsten Preis in diesem Feld – allerdings für ein Auto, das zu seinen ausgeprägten Stärken ebenso steht wie zu seinen deutlichen Schwächen. Man kann das unausgewogen nennen. Oder Charakter.

Er hat klare Schwächen und wahre Stärken



Die lächerliche Guckscharte in der C-Säule hätten sie auch weglassen können, sie verbessert die miserable Rundumsicht auch nicht. Trotz tiefer Rückbank eingeschränkter Kopfraum. Auf 50:50 fixierbarer Allradantrieb, Bergabfahrhilfe



Auch der Kuga zählt mit seiner dicken C-Säule nicht zu den Übersichtlichen. Hohe Sitzposition und etwas beengter Knieraum im Fond. Nur beim Ford Klappen Rücksitzlehne und -bank zu einer Ebene, dennoch geringes Ladevolumen



UNSERE PLATZIERUNG
2

Vornsein ist nicht Siegen

Noch immer ist der Tiguan der große Alleskönner. Doch beim Antrieb kann einer alles besser



VW Tiguan 2.0 TDI BMT 4Motion 368 PUNKTE

Es gibt keine glücklichen Siege oder unverdienten Niederlagen. Sie sind einfach Siege oder Niederlagen. Weil am Ende zusammengezählt wird, hilft es dem Tiguan nicht, dass er nur in einem Kapitel hinter dem CX-5 liegt. Bis dahin kann der VW seine Stärken ausspielen. Beim Karosserietheema wuchert er mit dem besten Platzangebot, der höchsten Variabilität, der aufwendigsten Verarbeitung und der üppigsten

Trotz aller Stärken - der TDI kostet den Sieg

Rundumsicht. In der Komfortwertung verschafft er sich mit seinen bequemen Vorder- und langstreckentauglichsten Rückbank, niedrigem Geräuschniveau und dem Federungskomfort einen Vorsprung. Mit Adaptivdämpfern (1070 Euro) steckt er selbst fiese Unebenheiten fast schon arrogant lässig weg, bleibt dennoch in schnellen

Kurven schunkelfrei. Fühlt sich alles nicht so dynamisch an wie bei Kuga und CX-5, weil der Tiguan schon wegen der hohen ESP-Regelgüte unauffällig schnell fährt.

Wobei es mit dem Temperament so weit nicht her ist. 140 PS kämpfen gegen 1,7 Tonnen Leergewicht, beim Mazda sind es zehn PS mehr für 168 Kilo weniger.

So schwingt sich der Tiguan zu verhaltenen Sprints auf, nagelt vehementer als der

Mazda, zieht träger durch, schaltet sich etwas leieriger, erfüllt nur die Abgasnorm Euro 5, verbraucht nicht weniger. Mit dem neuen Diesel fährt der CX-5 dem Tiguan davon am Ende um zwei Pünktchen. Das dürfte den VW nicht trösten, er wird sich an der ihm recht unbekanntem Silbermedaille nicht freuen. Zweite sind für ihn die ersten Verlierer.



So fesch die ganze Klapperei, Bankverschiebe- und Lehnenneigungsverstellerei auch ist, die Stufe im Laderaum stört. Immerhin reist es sich hinten am bequemsten. Der Spurhalteassistent lenkt aktiv mit, Müdigkeitswarner ist Serie



UNSERE PLATZIERUNG
1

Gewinnen ist nicht Zufall

Der CX-5 schafft die Sensation und bezwingt den Tiguan. Aber es ist ein Sieg mit einem Makel



Mazda CX-5 Skyactiv-D 370 PUNKTE

Mitunter schreiben uns Leser und fragen, was das ganze Handlinggedöns soll, das wir auf Teststrecken veranstalten. Der CX-5 beweist, wie wichtig das Erfahren des Grenzbereichs ist. Alle Fahrsicherheits-Standards - Spurwechsel, Slalom, Eichtest - besteht der CX-5 mit Bravour. Erst auf dem eiligen Handlingkurs des Contidroms offenbart sich ein Makel: Wer in extrem schnell gefahrenen Kurven abrupt

Der brillante Motor rettet den Sieg des CX-5

vom Gas geht, provoziert einen Lastwechsel, bei dem das Heck wegrutscht. Das an sich gute ESP kann diese übersteuertendenz nicht souverän genug wegreinigen. Wegen dieser Eigenart in Extremsituationen bekommt der CX-5 Abzüge bei der Fahrsicherheit. Insgesamt ist der Mazda einseitig auf Dynamik abgestimmt. Zusammen mit der Len-

kung, die synthetische Halte- und Lenkkräfte vermittelt, schmälert das den ansonsten beeindruckenden Auftritt des Kompakt-SUV. Er überzeugt mit üppigem Platzangebot, großem, variabel erweiterbarem Laderaum und guter Verarbeitung. Während mit der straffen Federung und den dünn gepolsterten

Sitzen beim Komfort noch Raum für Verbesserungen ist, brilliert der Mazda mit dem neu entwickelten, nach Euro 6 abgasreinen 2,2-Liter-Diesel. Mit besten Manieren treibt er den nur 1,5 Tonnen schweren CX-5 an, dreht bis 5000 Touren, zieht vehement und bleibt bei hohem Tempo leise. In Kombination mit der knackigen Sechserbox verschafft sich der Mazda einen Vorsprung, den selbst der Makel nicht aufzehrt, den er sich im Handling einhandelt.



Dünn gepolsterte Leichtbausitze vorn, etwas kurze Rückbank hinten. Aber die klappt dreigeteilt und federvorgespannt vom Kofferraum aus. Spurhalte- (RVM) und -wechselassistent nur im Paket für 2000 Euro. Start-Stopp gibt es gratis



Hier finden Sie das Video zum VW Tiguan. Wie's geht: Seite 16. Oder scannen Sie direkt den QR-Code ein

Mazdas neuer Diesel

■ Eine Besonderheit der 2,2-Liter-Maschine ist die niedrige Verdichtung von 14:1. Sie ermöglicht eine effizientere Durchmischung des Kraftstoff-Luft-Gemischs, einen früheren Einspritzbeginn und eine frühere Verbrennung. Das mindert die Stickoxid-Emission und vergrößert das Expansionsvolumen, also die tatsächliche Arbeitsleistung eines Zylinders. Das ist entscheidend für eine Verbrauchsminderung von 20 Prozent zum bisherigen 2,2-Liter-Mazda-Diesel. Wegen der niedrigeren Belastung können viele Komponenten leichter konstruiert werden – auch das steigert die Effizienz.

ÜBER DIE NORM

Verbrauchswerte in l/100 km ■ Normverbrauch ■ Testverbrauch

Modell	Normverbrauch	Testverbrauch
Mazda	5,2	6,8
Hyundai	5,7	6,6
VW	5,8	6,8
Ford	6,0	7,3

■ So sehr der Skyactiv-Diesel bei Laufkultur, Temperament und Kraftentfaltung überzeugt – beim Verbrauch enttäuscht er. Der Testwert des CX-5 liegt 31 Prozent über der Werksangabe und mit 1,6 l/100 km auch in absoluten Zahlen am weitesten von der Normangabe entfernt. Beim Hyundai fällt die Abweichung mit 16 Prozent am geringsten aus, beim VW Tiguan sind es 17, beim Kuga 22 %.

Mazda CX-5 mit Lastwechsel

■ Mazda hat wieder Schwächen bei der Fahrwerksabstimmung: Wie der Mazda 6 (vor Mai 2010) reagierte der CX-5 bei unseren Testfahrten im Contidrom auf Lastwechsel in extrem schnell gefahrenen Kurven mit Übersteuern. AUTO BILD-Testfahrer Dierk Möller-Sonntag: „Das liegt an zu schwachen Druck- und Zugstufen der Stoßdämpfer. So federn die kurvenäußeren Räder stark ein, das entlastete, kurveninnere Hinterrad verliert den Fahrbahnkontakt, das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) kann dieses Rad nicht stabilisierend einbremsen.“



Das sagt Mazda:

■ „Die DSC* (ESP)-Abstimmung bei Mazda soll zu einem möglichst natürlichen Fahrgefühl beim Eingreifen des Systems führen. Darüber hinaus soll der Fahrer auch in kritischen Fahrzuständen immer die Möglichkeit zum Eingreifen haben. Deshalb sind wir der Meinung, dass eine mögliche Lastwechselreaktion durch eine intuitive Reaktion des Fahrers leicht beherrschbar ist. Unabhängig davon hat Mazda großes Interesse daran, gemeinsam mit AUTO BILD den genannten Fahrzustand zu untersuchen, um die Bewertung von AUTO BILD vollständig nachvollziehen zu können.“

Jochen Münzinger, Leiter Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Mazda Motors Deutschland GmbH

*DSC: Dynamic Stability Control

FAHRZEUGDATEN	FORD	HYUNDAI	MAZDA	VW
Motor Bauart/Zylinder/ Einbaulage	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer	Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen/Kette	Kette	Kette	Zahnriemen
Hubraum	1997 cm³	1995 cm³	2184 cm³	1968 cm³
kW (PS) bei U/min	103 (140)/3750	100 (136)/4000	110 (150)/4500	103 (140)/4200
Nm bei U/min	320/1750	320/1800	380/1800	320/1750
Höchstgeschwindigkeit	184 km/h	181 km/h	197 km/h	190 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb	Allradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	235/50 R 18 V	225/60 R 17 H	225/65 R 17 V	235/55 R 17 V
Hersteller	Continental PremiumContact2	Hankook Optimo K 415	Yokohama Geolandar G98	Pirelli Scorpion Verde
Radgröße	7,5 x 18"	6,5 x 17"	7 x 17"	7 x 17"
Abgas CO ₂	159 g/km	149 g/km	136 g/km	150 g/km
Verbrauch*	7,6/5,1/6,0 l	6,7/5,1/5,7 l	6,0/4,7/5,2 l	6,9/5,1/5,8 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	66 l/Diesel	58 l/Diesel	58 l/Diesel	64 l/Diesel
Vorbefahrergeräusch	72 dB (A)	73 dB (A)	71 dB (A)	74 dB (A)
Anhängelast geb./ungebr.	2100/750 kg	2000/750 kg	2000/750 kg	2200/750 kg
Kofferraumvolumen	410-1405 l	465-1436 l	503-1620 l	470-1510 l
Länge/Breite/Höhe	4443/1842/1710 mm	4410/1820/1670 mm	4555/1840/1710 mm	4426/1809/1703 mm

*Innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km

KOSTEN/GARANTIE	FORD	HYUNDAI	MAZDA	VW
Abgasnorm	Euro 5	Euro 5	Euro 6	Euro 5
Steuer pro Jahr	288 €	268 €	261 €	270 €
Typklassen HPF/VK/TK	18/18/22	22/23/21	18/23/23	18/19/23
Werkstattintervalle	20 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr	20 000 km/1 Jahr	nach Anzeige/2 Jahre
Wartungskosten von/bis	300/420 €	250/450 €	200/400 €	220/400 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	5 Jahre/ohne	3 Jahre/100 000	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	2 Jahre	5 Jahre	unbegrenzt	unbegrenzt

MESSWERTE	FORD	HYUNDAI	MAZDA	VW
Beschleunigung 0-50 km/h	3,5 s	3,1 s	3,0 s	3,7 s
0-100 km/h	11,5 s	10,3 s	9,4 s	11,5 s
0-130 km/h	19,7 s	18,2 s	16,1 s	20,0 s
Elastizität 60-100 km/h	7,6 s (4. Gang)	6,6 s (4. Gang)	6,2 s (4. Gang)	7,9 s (4. Gang)
80-120 km/h	13,7 s (6. Gang)	10,3 s (6. Gang)	11,7 s (6. Gang)	17,0 s (6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1663/467 kg	1640/500 kg	1534/571 kg	1702/548 kg
Gewichtsverteilung v./h.	59/41 %	60/36 %	59/41 %	59/41 %
Wendekreis links/rechts	11,9/11,7 m	11,4/11,2 m	11,8/12,1 m	11,6/11,8 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	36,7 m	36,8 m	36,8 m	36,8 m
aus 100 km/h warm	35,4 m	37,4 m	36,1 m	36,2 m
Innengeräusch bei 50 km/h	61 dB (A)	59 dB (A)	58 dB (A)	59 dB (A)
bei 100 km/h	67 dB (A)	69 dB (A)	67 dB (A)	66 dB (A)
bei 130 km/h	72 dB (A)	73 dB (A)	72 dB (A)	71 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂	7,3 l D - 193 g/km	6,6 l D - 174 g/km	6,8 l D - 181 g/km	6,8 l D - 181 g/km
Reichweite	900 km	880 km	840 km	930 km

JET AUTOBILD tankt klimaneutral bei Jet Weitere Infos unter autobild.de/klimabeitrag

PREISE/AUSSTATTUNG	FORD	HYUNDAI	MAZDA	VW
Modell	Kuga 2.0 TDCi 4x4 Titanium	ix35 2.0 CRDi 4WD Style	CX-5 2.2 Skyactiv-D 4WD Center-Line	Tiguan 2.0 TDI BMT 4Motion Sport & Style
Airbags Fahrer/Beif./Seiten vo.	5/5/5	5/5/5	5/5/5	5/5/5
Kopfairbags vorn/2. Reihe	5/5	5/5	5/5	5/5
Klimaanlage/-automatik	N/5	N/5	N/5	5/355 €
Radio mit CD-Player	1010 €	5	5	5
Metalllack	580 €	480 €	520 €	520 €
Grundpreis (wird bewertet)	32 430 €*	29 080 €**	29 990 €	33 225 €***

*-Seri. N = nicht lieferbar, * inklusive 18-Zoll-Bereifung für 230 €, ** inklusive 17-Zoll-Bereifung für 300 €, *** inklusive DCC-Fahrwerk für 1070 € und XDS Differenzialsperre für 205 €

FINANZIERUNGSANGEBOTE DER HERSTELLER

MODELL	Ford	Hyundai	Mazda	VW
Preis	32 430 Euro	29 080 Euro	29 990 Euro	33 225 Euro
Anzahlung	6486 Euro	5816 Euro	5998 Euro	6645 Euro
Monatsrate	324 Euro*	257 Euro	333 Euro	320 Euro
Schlussrate	13 945 Euro	16 576 Euro	14 035 Euro	17 610 Euro
Gesamtkosten	35 659 Euro	31 387 Euro	31 688 Euro	35 455 Euro

Drei Wege-Finanzierung, 20 Prozent Anzahlung, 36 Monate Laufzeit, 15 000 km jährliche Laufleistung, Monatsraten gerundet, Angaben laut Herstellerbanken, ohne Gewähr.

*Ford-Finanzrate 48 Monate Laufzeit inklusive Garantie-Schutzbrief



Hier finden Sie das Video zum Ford Kuga. Wie's geht: Seite 16, Oder scannen Sie direkt den QR-Code ein

WERTUNGEN

	PUNKTE MAX.	MAZDA	VW	FORD	HYUNDAI
KAROSSERIE					
Platzangebot vorn	15	13	14	11	13
Platzangebot hinten	10	9	8	6	5
Raumgefühl	5	3	3	2	3
Kofferraum min/max	15	11	10	10	8
Zuladung	5	5	4	3	4
Variabilität	5	3	4	2	2
Anhängelast	5	4	5	4	4
Übersichtlichkeit	5	3	4	3	2
Qualitätseindruck	15	11	12	10	9
Sicherheitsausstattung	20	8	8	7	7
Zwischenergebnis	100	70	72	58	57
ANTRIEB					
Beschleunigung	10	6	4	4	5
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	3	3
Elastizität	15	14	11	12	14
Laufkultur	10	8	7	7	6
Drehfreude/Ansprechen	5	4	3	3	2
Getriebe	10	8	7	7	6
Testverbrauch	25	24	24	23	24
Reichweite	5	5	5	5	5
Umwelt*	15	14	9	10	9
Zwischenergebnis	100	86	73	74	74

*TD - Ausstoß lt. N-Mio, Aufwandsmaß Leergewicht, Schadstoffnorm

KOMFORT					
Federung	20	15	17	15	14
Sitze vorn/Einstieg	15	11	13	12	10
Sitze hinten/Einstieg	10	7	9	7	7
Innengeräusch	5	2	2	1	1
Geräuscheindruck	10	9	8	7	6
Komfortausstattung	15	8	7	7	10
Technik-Optionen	5	4	5	3	2
Bedienbarkeit	10	6	7	7	6
Klimatisierung	10	6	3	6	6
Zwischenergebnis	100	68	71	65	62

FAHRDYNAMIK					
Fahrsicherheit	20	14	18	17	17
Elektronische Fahrhilfen	10	6	7	7	6
Geradeauslauf	5	5	5	4	4
Agilität	15	13	11	12	9
Lenkung	15	11	13	13	9
Bremsen*	20	16	16	17	15
Traktion	10	10	10	10	10
Wendekreis	5	2	2	2	3
Zwischenergebnis	100	77	82	82	73

*zusammengesetzt aus Bremsweg und Bremskraft

KOSTEN					
Preis	40	32	28	29	34
Wiederverkauf*	15	10	11	7	9
Steuer/Versicherung	10	6	7	7	5
Wartung	10	5	8	5	7
Garantien	10	4	3	3	7
Kraftstoff (15.000 km/Jahr)	10	9	9	8	9
Aufpreisgestaltung	5	3	4	4	3
Zwischenergebnis	100	69	70	63	74

GESAMTWERTUNG	500	370	368	342	340
PLATZIERUNG		1.	2.	3.	4.

Preis-Leistungs-Sieger

LUSTFAKTOR Hier geht es um Geschmack - die Wertung fließt nicht in das Gesamturteil ein

■ Vielleicht sollten wir das als letzten Salut an den Ford Kuga sehen, ein Auto, das medial schon abgelöst ist, weil die Ford-Burschen bereits den Neuen enthüllt haben. Der wiederum zeigt uns, was wir am bisherigen immer so mochten: Kuga I ist ein wirklich kompakter SUV, bietet mit der nett erhöhten Sitzposition und dem Allradantrieb alle SUV-Vorteile, die wir mögen, fährt sich aber wie ein hochbockiger Focus II. Also flockig, handlich, unsperrig. Wir könnten es auch un-ixfünfundreißigartig nennen. Denn wie sich der müde Hyundai um Kurven schiebt und schunkelt, ist erst frustrierend, dann ermüdend, schließlich erkaltet jedes Interesse an einem Auto, dessen vorzüglichste Stärke in seinen fünf Jahren Garanti-

Und was denken Sie? Schreiben Sie an redaktion@autobil.d.de

	FORD KUGA	MAZDA CX-5	VW TIGUAN	HYUNDAI IX35
KATEGORIE				
Design	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Temperament	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Handling	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Wellness	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
Image	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★
GESAMT	★★★★★	★★★★★	★★★★★	★★★★★

★★★★★ - traumhaft, ★★★★★ - macht sie, ★★★★★ - akzeptabel, ★★★★★ - könnte besser sein, ★ - langweilig

tie liegt - und der Tatsache, dass danach wohl auch nichts kaputtgeht. Am Tiguan mögen wir den satten Komfort und dass sein Erwerb keinerlei Erklärung gegenüber Nachbarn und der Verwandtschaft erfordert, doch auch er öddelt etwas un-

ambitioniert durch die Gegend, kann Kurven aber durchaus. Der CX-5 liebt sie, gern auch zu Lasten seines Federungsvermögens. Dazu schiebt der energische Diesel leise voran. Chic sieht er aus, aber beim Image kraucht er zwischen Ford und Hyundai.

PLATZIERUNG



1 370 PUNKTE
Mazda CX-5 2.2 Skyactiv-D
■ Seinen knappen Sieg holt der geräumige und solide CX-5 durch seinen hervorragenden Motor. Das Fahrwerk ist zu einseitig auf Agilität getrimmt.



2 368 PUNKTE
VW Tiguan 2.0 TDI
■ Er verliert nur ein Kapitel, doch den Rückstand im Antrieb kann er trotz viel Platz, guten Komforts und sicheren Fahrverhaltens nicht aufholen.



3 342 PUNKTE
Ford Kuga 2.0 TDCi
■ Keiner fährt sich hier handlicher als der kompakte Kuga. Platzangebot und Verbrauch zählen dagegen nicht zu seinen Stärken.



4 340 PUNKTE
Hyundai ix35 2.0 CRDi
■ Ein strebsames Auto ohne dramatische Schwächen - mal abgesehen von der Lenkung. Lediglich bei den Kosten kann der ix35 ein Highlight setzen.

FAZIT

■ Als der Mazda 626 als erstes japanisches Auto einen Vergleichstest gewann, hieß es: „Die Situation ist da.“ Jetzt ist sie es wieder: Der CX-5 schlägt den Dauersieger

VW Tiguan. Ein besonderer Triumph, weil er in der Stärke des Mazda gründet, der mit seinem Motor ein Glanzlicht setzt. Wegen des zu stark auf Dynamik abge-

stimmten Fahrwerks ist es kein makelloser Sieg - trotz des großen Vorsprungs auf den würdig ergrauten, noch immer agilen Kuga und den vor allem günstigen ix35.

Sebastian Renz



Hier finden Sie das Fazit-Video zum Vergleich. Wie's geht: Seite 16. Oder scannen Sie direkt den QR-Code ein