



Mazda CX-5 (2012-2017)

Zuverlässiger SUV

Die erste Generation des Mazda CX-5 kam 2012 in Deutschland auf den Markt und ist ein typisches SUV der unteren Mittelklasse. Der im für Mazda typischen „Kodo-Design“ gehaltene Japaner ist gefällig gestaltet und kam weltweit bei den Kunden gut an. Zeitweise war der in Ujina nahe Hiroshima gebaute CX-5 der meistverkaufte Mazda. Bei einem Facelift 2015 wurde vor allem die Front neu gestaltet und der Innenraum aufgewertet. Zudem kam zu den bisher bestehenden Ausstattungslinien Prime-Line, Center-Line und Sports-Line die hochwertige Exclusive-Line hinzu. Wie viele andere SUV dieser Klasse bietet der Mazda ein gutes Raumangebot in der ersten und zweiten Sitzreihe sowie einen großzügigen Kofferraum. Auch die sicheren Fahreigenschaften und die einfache Bedienung sprechen für den CX-5. Die schlechte Rundumsicht, ein großer Wendekreis, teure Versicherungseinstufungen und Verarbeitungsmängel bis 2015 trübten das Bild leider etwas. Auf die Langzeitqualität wirkt sich dies allerdings nicht aus. Im TÜV-Report macht der Mazda einen passablen Eindruck und besteht die Hauptuntersuchungen etwa durchschnittlich gut. In der ADAC Pannenstatistik landet das SUV in allen Baujahren im vorderen Mittelfeld.

Empfehlung: Für den Mazda CX-5 ist die Auswahl der Motoren recht beschränkt. Es gibt einen 2,0er Benziner mit 160/165 PS oder einen 2,5er mit 192 PS. Für zügiges Vorankommen reichen beide aus. Allerdings brauchen sie dafür stets hohe Drehzahlen, da sie ohne Turbolader auskommen müssen. Als passendere Antriebsquellen für das SUV erweisen sich die Dieselmotoren. Mit 150 bzw. 175 PS und ca. 400 Nm haben beide Varianten genug Kraft, um den Japaner stetig anzuschieben. Aufpassen sollte man allerdings darauf, dass alle verpflichtenden Rückrufe durchgeführt wurden. Bis 2013 hatte Mazda bei den Dieseln Probleme mit abgenutzten Nockenwellen und dadurch verursachten Turboladerschäden sowie Probleme mit den Dichtungen der Einspritzinjektoren. Mazda handelte aber äußerst kulant und behob die Schäden teils mehrfach, bis die Probleme beseitigt waren. Für häufige Fahrten mit Anhänger empfiehlt sich ein Modell mit Automatik und Allradantrieb.

- ⊕ knackige Schaltgetriebe, großzügiges Raumangebot vorne und hinten, gute Basisausstattung, sichere Fahreigenschaften, zuverlässige Technik, gefällige Gestaltung
- ⊖ durchzugsschwache Benzin-Motoren, großer Wendekreis, schlechte Rundumsicht

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2024)

Erstzulassungsjahr	2012	2013	2014	2015	2016	2017
ADAC-Bewertung	17,9	16,9	17,1	16,0	12,5	10,8

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
	14,5	12,7	11,4	9,9	7,8	6,3
	20,4	17,7	17,3	16,2	15,2	13,5
	26,2	22,6	23,3	22,6	22,6	20,8
	32,1	27,6	29,2	28,9	30,0	28,0
	>32,1	>27,6	>29,2	>28,9	>30,0	>28,0

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik erreicht der Mazda CX-5 in allen Baujahren gute Werte. Auch der TÜV hat nicht zu viel zu bemängeln am CX-5, der in vielen Bereichen besser als der Durchschnitt ist. Probleme gibt es mit anfälligen Lenkgelenken, schadhafte Achsgelenke, defekten Federn sowie Dämpfern und verschlissenen Bremscheiben.
Häufige Bauteilfehler	Abgasrückführung (2016), Antriebsriemen (2014), Öldruck (2013-2016)
Rückrufe	9/2016: Durch einen korrosionsbedingten Bruch der Endkappen der Gasdruckdämpfer könnte die Heckklappe betroffener Fahrzeuge herunterfallen und Personen verletzen. Der Hersteller ruft die Fahrzeuge daher zu einem Austausch in die Werkstatt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 211.973 (auch andere Modelle betroffen) 2/2017: Nur Dieselmotoren: 1) Das Anzugsmoment der Injektorbefestigung ist zu niedrig und führt zu innermotorischen Undichtigkeiten und zum Austritt von Verbrennungsgasen im ölbefschlagten Bereich des Motors. Hierdurch können Ablagerungen im Motoröl entstehen, die sich am Ölabsaugsieb ablagern. Dies kann zu unzureichender Motorschmierung und damit zu Schäden führen. Als Abhilfe wird das Anzugsmoment korrigiert und der Öldruck des Motors überprüft. Bei Motoren mit unzureichendem Öldruck wird das Ölabsaugsieb gereinigt und der Motor gespült. 2) Spannungsspitzen oder Kurzschlüsse im Injektorregelkreis können den Ausfall einer Sicherung und evtl. des Motorsteuergeräts verursachen. Dadurch können einzelne Zylinder ausfallen oder es kann zu einem Absterben des Motors kommen. Abhilfe schafft hier ein Softwareupdate. Die Aktionen sind für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 61.061 (auch andere Modelle betroffen) 4/2018: 1) Aufgrund eines unzureichenden Anzugsmoments der Injektorbefestigung kann es zu Undichtigkeiten und somit zum Austritt von Verbrennungsgasen kommen. Dadurch können Ölkohleablagerungen entstehen, die sich im Ölsieb ablagern und zu Öldruckabfällen führen können. 2) Aufgrund ungeeigneter Maßnahmen gegen Störsignale von den Injektoren kann es durch Spannungsspitzen zu Kurzschlüssen im Injektorschaltkreis kommen. Dies führt zum Ausfall einer Sicherung und evtl. auch des Motorsteuergeräts (PCM). Abhilfe für das erste Problem schafft eine Prüfung des Anzugsmoment der Injektoren, das zweite Problem wird durch ein Softwareupdate behoben. Die Aktion startete im Mai 2018 und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 61.061 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

04/2012	Modelleinführung fünftüriges SUV in der unteren Mittelklasse mit vier Motorvarianten: 2.0 SKYACTIV-G 160 (118 kW/160 PS), 2.0 SKYACTIV-G 165 (121 kW/165 PS), 2.2 SKYACTIV-D 150 (110 kW/150 PS), 2.2 SKYACTIV-D 175 (129 kW/175 PS); Ottomotoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5, Dieselmotoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b
02/2015	Modellpflege und Facelift: neuer Kühlergrill, aufgewerteter Innenraum, elektrische Parkbremse, je nach Ausstattungslinie Voll-LED Scheinwerfer, neue Fahrassistenten und ein neues Infotainment-System (MZD-Connect); neuer zusätzlicher Motor: 2.5 SKYACTIV-G 192 i-ELOOP (141 kW/192 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6b
03/2017	Baureihe eingestellt, Nachfolgemodell ab 05/2017

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	SUV
Länge/Breite/Höhe [mm]	4555/1840/1670
Breite mit Spiegeln [mm]	2142
Kofferraumvolumen [l]	503
Dachlast [kg]	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	2.0 SKY.-G 160	2.0 SKY.-G 165	2.0 SKY.-G 192	2.2 SKY.-D 150	2.2 SKY.-D 150 Aut.	2.2 SKY.-D 175	2.2 SKA. D-175 Aut.
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1997	4/1997	4/2488	4/2191	4/2191	4/2191	4/2191
Leistung [kW/PS]	118/160	121/165	141/192	110/150	110/150	129/175	129/175
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	208/4000	210/4000	256/4000	380/1800	380/1800	420/2000	420/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	10,5	9,2	8,0	9,2	10,0	8,8	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	200	194	202	198	207	204
Verbrauch Hersteller pro 100 km	6,6 l S (NEFZ)	6,0 l S (NEFZ)	7,2 l S (NEFZ)	4,6 l D (NEFZ)	5,3 l D (NEFZ)	5,2 l D (NEFZ)	5,5 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	155 g/km	139 g/km	165 g/km	119 g/km	139 g/km	136 g/km	144 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	D	C	D	B	C	B	C
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1800/725	1800/690	1800/750	2000/740	2000/750	2000/750	2000/750
Tankinhalt [l]	58,0	56,0	58,0	56,0	56,0	58,0	58,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/24	18/19/23	17/24/27	19/19/23	19/19/23	18/21/24	18/21/24
Steuer pro Jahr* [Euro]	160	128	190	257	297	291	307
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)	Euro 6b (NEFZ)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	2.0 SKY.-G 160	2.0 SKY.-G 165	2.0 SKY.-G 192	2.2 SKY.-D 150	2.2 SKY.-D 150 Aut.	2.2 SKY.-D 175	2.2 SKA. D- 175 Aut.
Wartung 1	220	220	230	280	280	280	280
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	350	350	350	370	370	370	370
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	290	290	290	420	420	420	420
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 4	350	350	350	390	390	390	390
bei km/Monate	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48
Bremsscheiben und -beläge vorne	520	520	520	520	520	520	520
Bremsscheiben und -beläge hinten	490	490	490	490	490	490	490
Auspuffanlage (nach Kat)	0	0	0	0	0	0	0
Kupplung	1390	1050	0	1110	-	1270	-
Generator	550	550	810	730	730	730	730
Anlasser	460	460	460	650	650	650	650

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	2.0 SKY.-G 160	2.0 SKY.-G 165	2.0 SKY.-G 192	2.2 SKY.-D 150	2.2 SKY.-D 150 Aut.	2.2 SKY.-D 175	2.2 SKA. D- 175 Aut.
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	112	105	127	117	121	126	127
Betriebskosten (Kraftstoff)	176	162	190	118	133	131	137
Werkstatt-/ Reifenkosten	94	94	101	106	106	113	113
Gesamtkosten pro Monat	382	360	417	341	359	369	377
Gesamtkosten pro km [Cent]	30,6	28,8	33,4	27,3	28,8	29,5	30,1

Garantien

Der Mazda CX-5 hat eine allgemeine Garantie über drei Jahre oder bis 100.000 km. Zudem bietet Mazda eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Außerdem gibt es eine europaweite Mobilitätsgarantie lebenslang.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Der SUV Mazda CX-5 erzielt auf Anhieb ein gutes Fünf-Sterne-Ergebnis. Schwächen zeigen sich nur beim Fußgängerschutz, der aber für diese Fahrzeugklasse schon ein gutes Ergebnis darstellt. Er besitzt Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen. Serienmäßig gibt es Gurtwarner auf allen Sitzplätzen sowie ESP und auch ein Notbremssystem für Stadtgeschwindigkeiten.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.