



## Mazda CX-7 2.2 CD High-Line (DPF)

Fünftüriger SUV der oberen Mittelklasse (127 kW / 173 PS)

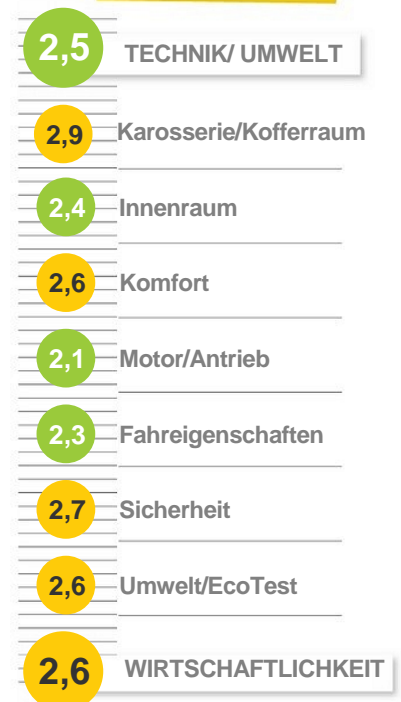
Der CX-7 von Mazda ist ein sportlich elegant wirkender SUV, der eher asphaltierten Untergrund bevorzugt und mit einer Bodenfreiheit von nur 205 mm und dem automatisch zuschaltenden Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung höchstens mal einen Feldweg bewältigt. Seit dem Facelift ist nun auch ein Diesel erhältlich. Der 173 PS starke Motor ist mit modernster Abgasreinigung ausgestattet. Der SCR-Kat mit AdBlue-Einspritzung reduziert die schädlichen Stickoxide im Abgas. Die Fahrleistungen des lediglich als Handschalter lieferbaren Japaners fallen zufriedenstellend aus. Das Fahrverhalten zeigt sich unproblematisch sicher, wobei der Fahrkomfort trotz des straffen Fahrwerks nicht zu kurz kommt. Die hier getestete Variante ist für 35.390 Euro erhältlich, angesichts der guten Ausstattung geht das in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** Hyundai iX55, Nissan Murano

**+** gutes Raumangebot vorne, gute Fahreigenschaften, gute aktive Sicherheit

**-** schlechte Rundumsicht, schlecht dosierbare Bremse, Beifahrerairbags nicht abschaltbar, zu kurze Kopfstützen hinten



### ADAC-URTEIL



⊕ Die Karosserie des Mazda CX-7 ist gut verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, Umbördelungen an Türen und Klappen sind sauber abgedichtet. Die im Innenraum verwendeten Materialien fühlen sich hochwertig an, Kunststoffapplikationen in Metalloptik und die feine wabenartige Materialoberfläche sorgen für ein sportlich-luxuriöses Ambiente. Ledersitze und Lederapplikationen in den Türen sind bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßig. Der Fahrzeugunterboden ist relativ glattflächig, der Motorraum nach unten ist fast vollständig geschlossen - das reduziert Lärmemissionen, Luftverwirbelungen während der Fahrt und damit den Verbrauch. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen eintretenden Schmutz geschützt und sind kratzunempfindlich. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden, es fehlt aber eine stabile Reling. Die maximale Zuladung des SUV fällt mit 525 kg großzügig aus. Mit dem im Kofferraum untergebrachten Notrad darf mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden.

⊖ Die lackierten Stoßfänger und die Türen besitzen keine Leisten, welche den Lack vor dagegenschlagende Autotüren oder kleine Parkrempler schützen würden. Die Ersatzradmulde ist nicht groß genug für ein defektes Rad in Fahrbereifung.

Helle Xenon-Scheinwerfer sind serienmäßig an Bord. Sie leuchten die Fahrbahn recht gut aus, es fehlt aber dynamisches Kurven- sowie Abbiegelicht. Die Scheibenwischer funktionieren gut, lassen aber links einen sehr breiten Streifen ungewischt.

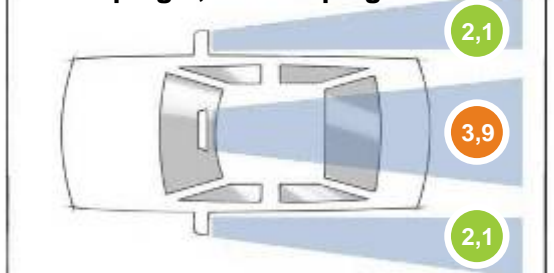
⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man nach vorne gute Übersicht auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind besonders groß, elektrisch einstell- und beheizbar. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (abschaltbar).

⊖ Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der CX-7 nicht besonders gut ab. Die sehr schräg, weit nach vorne laufende A-Säule beeinträchtigt die Sicht in Kurven. Die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten Dachpfosten behindert. Schlecht ist auch der Bodenblick nach hinten (Gegenstände am Boden können nicht erkannt werden) sowie die mäßige Sicht im Rückspiegel. Besonders nachts schränkt die starke Tönung der hinteren Scheiben die Erkennbarkeit von Hindernissen ein. Die Fahrzeugenden können nicht besonders gut eingesehen werden. Eine akustische Einparkhilfe wird für das Fahrzeug nicht angeboten, diese kann nur nachträglich bei einem Mazda-Händler eingebaut werden (Zubehörprogramm). Serienmäßig ist dagegen die Rückfahrkamera, welche auf dem kleinen Navigationsdisplay den Raum hinter dem Fahrzeug darstellt. Diese stellt aber kaum ein Hilfe dar, da sie stark verzerrt und dazu unscharf ist.

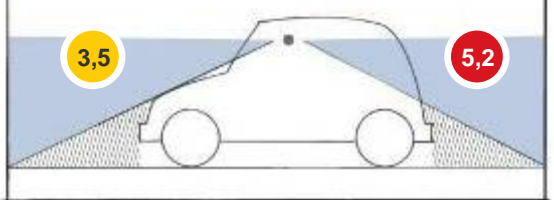
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,0

## Ein-/Ausstieg

Vorne gestaltet sich das Ein- und Aussteigen recht angenehm, nur die Beine müssen sehr weit angehoben werden, da der Schweller sehr hoch über der Straße liegt. Dafür sind die Sitzflächen auf einer angenehmen Höhe und der Abstand zwischen Schweller und Sitzaußenkante ist gering. Hinten verhält es sich ähnlich, nur dass sich hier der vorstehende Radlauf erschwerend auswirkt. Haltegriffe am Dach sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, nicht aber für den Fahrer.

⊕ Die Türen haben ein schlüsselloses Zugangssystem. Das System funktioniert recht gut, es stört allerdings, dass sich das Fahrzeug nicht von selbst verriegelt, sondern immer ein Knopf am Türgriff gedrückt werden muss. Das Öffnen oder Schließen des Fahrzeugs wird durch einen nervigen Bestätigungston untermalt.

⊖ Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach.

2,3

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst 410 Liter unter der Gepäckabdeckung, ein durchschnittlicher Wert in dieser Klasse.

⊕ Nach Umklappen der Rücksitzlehne erhöht sich das Fassungsvermögen auf großzügige 820 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Das Fahrzeug kann dann gut bis zum Dach beladen werden, auch wenn die schräge Heckpartie etwas stört.



Mit 410 l Volumen ist der Kofferraum zwar ausreichend, kann aber mit den meisten Konkurrenten nicht mithalten (z.B. Citroen C-Crosser 480 l, Mercedes ML 490 l oder Hyundai Santa Fe mit 525 l).

2,9

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich zufriedenstellend öffnen. Die Dämpfer der Heckklappe sind dabei nicht ideal ausgelegt, möchte man die Heckklappe schnell öffnen, verhärten sich diese und die Klappe kann nur mit Mühe angehoben werden. Die Griffmulde liegt etwas zu hoch.

⊕ Die Ladeöffnung ist sehr groß, das Format des Kofferraums praktisch und der Raum damit gut nutzbar, auch weil die Tiefe verhältnismäßig gering ist. Die innere Bordwand fällt erfreulich gering aus. Personen bis 1,85 m finden unter der geöffneten Heckklappe Platz, ohne sich den Kopf anzuschlagen.

⊖ Gepäckstücke müssen zum Einladen sehr weit (ca. 77 cm) angehoben werden. Der Kofferraumboden steigt bei umgeklappten Rücksitzen nach vorne hin ungünstig an.

2,5

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Klappmechanismus der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne lässt sich sehr leicht und schnell bedienen, jedes Sitzelement klappt auf Tastendruck vom Kofferraum aus oder per Tastendruck an den Sitzbankseiten selbsttätig nach vorne. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Auch das Zurückklappen funktioniert problemlos.

⊖ Eine Luke in der Rücksitzlehne zum Durchladen langer Gegenstände fehlt. Kleine Gegenstände können im Kofferraum kaum rutschfest befestigt werden, da so gut wie keine Ablagen vorhanden sind.

2,4

## INNENRAUM

2,4

### Bedienung

⊕ Die Bedienung des CX-7 erfordert teilweise eine gewisse Eingewöhnungszeit, nicht alle Elemente sind ergonomisch perfekt angeordnet. Der Fahrersitz ist elektrisch einstellbar und besitzt eine Memory-Funktion. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, auch Pedale und Schalthebel sind gut platziert. Das Zündschloss lässt sich dank Keyless-Go ohne einstecken des Schlüssels bedienen, allerdings hakt die Lenkradsperre teilweise und ist kaum noch zu lösen. Die Position der Bedienelemente von Heizung und Radio ist im Blickfeld des Fahrers, die Funktion der Klimaanlage schnell verständlich. Die vom Radio verlangen deutlich mehr Eingewöhnungszeit, Da sehr viele (teilweise auch unsinnige) Tasten die Bedienung unnötig erschweren. Trotz der vielen Dreh- und Drückregler lässt sich als Beispiel das aufpreispflichtige Navigationssystem nur über Tasten am Lenkrad bedienen. Dieses ist mit mehr als 20 Schalter und Regler regelrecht überfrachtet. Der serienmäßige Tempomat ist dadurch über die Lenkradtasten nicht klar verständlich bedienbar, die Bedienelemente sind schlecht zugänglich in der zweiten Ebene angebracht. Der kleine TFT-Bildschirm dient neben Navigations- auch als Info-Display für Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Reichweite. Durch den kleinen Bildschirm können Navigationshinweise nur schlecht abgelesen werden. Das BOSE-Soundsystem sorgt für klaren Klang und kräftige Bässe auch bei lauter Musik. Die Innenraumbeleuchtung ist zufriedenstellend, für die vorderen Insassen sind Leselampen vorhanden, hinten gibt es eine zusätzliche Innenraumleuchte. Ein Regen- und Lichtsensor sind serienmäßig an Bord.

⊖ Die rot beleuchteten Rundinstrumente sind zwar gut platziert, es mangelt ihnen aber besonders nachts und bei eingeschaltetem Fahrlicht an Kontrast. Die Helligkeit kann per Knopfdruck angepasst werden. Die Schalter für die Sitzheizung befinden sich weit zurückgesetzt zwischen den Vordersitzen und sind schlecht erreichbar. Das Handschuhfach ist zwar ausreichend groß, hat aber keine Beleuchtung. Die Ablagefächer in den Türen sind sehr klein ausgefallen. Hinten fehlen zweckmäßige Ablagen. Vorne muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug hinaus lehnen, da die Griffe dann zu weit weg sind. Beim Angurten vorne stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen. Der praktische Autobahnblinker ist unverständlicherweise nicht Serie und muss aus dem Zubehörprogramm als Extra geordert werden.



**Gute Funktionalität des Fahrerplatzes sowie eine hohe Verarbeitungsqualität des Innenraums kennzeichnen den Mazda CX-7.**

1,9

### Raumangebot vorne\*

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Sitzplätzen ist großzügig bemessen. Die Beinfreiheit reicht für Insassen bis knapp 1,95 m Größe aus, die Kopffreiheit wäre selbst für über 2 m große Personen mehr als ausreichend. Das subjektive Raumgefühl fällt gut aus.

## 3,1 Raumangebot hinten\*

Im Fond sind zwei vollwertige Sitze und ein schmaler Notsitz vorhanden. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, so reicht die Beinfreiheit auf den hinteren äußeren Sitzen für Mitfahrer bis zu einer Größe von ca. 1,90 m aus. Zwei Passagiere haben ein recht gutes Raumgefühl, da die Innenraumbreite akzeptabel und die Kopffreiheit üppig ausfallen.



Die hintere Sitzreihe bietet auf den äußeren Sitzplätzen ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und unbequem.

## 2,6 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Der CX-7 kann trotz seiner recht straffen Federung/Dämpferabstimmung überzeugen. Straßenunebenheiten werden bis auf wenige Ausnahmen recht gut geschluckt. Nur Einzelhindernisse werden etwas stärker bis zu den Insassen durchgereicht. Der Wagen lässt sich agil bewegen – wobei die bei SUVs häufig auftretende extreme Seitenneigung bei flotter Kurvenfahrt gut gedämpft ist. Bei voll beladenem Fahrzeug ändert sich das Ansprechen der Federung nur wenig.

### 2,8 Sitze

Die Sitze sind in ihren Proportionen ausreichend groß, auch für größere Insassen. Der Fahrersitz ist sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellbar. Der Seitenhalt ist gering, weil die Lederbezüge der Sitze glatt sind. Die Sitzflächen sind dünn gepolstert, was beim langen Sitzen als unangenehm empfunden werden kann. Hinten vermissen größere Passagiere wegen der niedrig montierten Sitzfläche die nötige Schenkelaufgabe. Dadurch entsteht eine unbequeme Hockstellung mit angewinkelten Beinen.

⊕ Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die sich in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt.

⊖ Der Beifahrersitz ist trotz elektrischer Sitzverstellung weder in der Höhe noch in der Neigung einstellbar. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

### 2,6 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum ist noch recht niedrig. Bei 130 km/h dringen weder Wind- noch Motorgeräusche übermäßig in den Innenraum. Das ändert sich aber beim Tritt auf das Gaspedal, den dann zeigt sich der Diesel speziell bei niedrigen Drehzahlen akustisch präsent. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Fahrgeräusche sind dagegen immer gut gedämpft.

## 2,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Vorne ist die Heizwirkung ist noch gut, die Temperatur kann fein dosiert werden. Hinten dauert es allerdings deutlich länger bis angenehme Temperaturen erreicht werden. Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten allenfalls ausreichend. Das Fahrzeug verfügt serienmäßig über eine Klimaautomatik. Die sorgt für angenehme Temperaturen zur Sommerzeit. Die Temperatur kann zwar nicht für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden, lässt sich aber gut dosieren. Die Luftmengenverteilung ist dagegen nicht optimal, da nur in vorgegebenen Stufen über einen Knopf die Verteilung gesteuert werden kann.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen\*

⊕ Der 2,2 l große Turbodiesel mit moderner Common-Rail-Einspritzung sorgt dank des maximalen Drehmoments von 400 Nm (bei bereits 2.000 1/min) für gute Fahrleistungen. Mit 173 PS können Überholvorgänge in kurzer Zeit absolviert werden. Auch bei niedrigen Drehzahlen wirkt der Motor nicht schlapp und sorgt für zufriedenstellende Elastizitätswerte. Nur im sechsten Gang merkt man das Gewicht des Fahrzeugs, hier ist die Elastizität nur ausreichend.

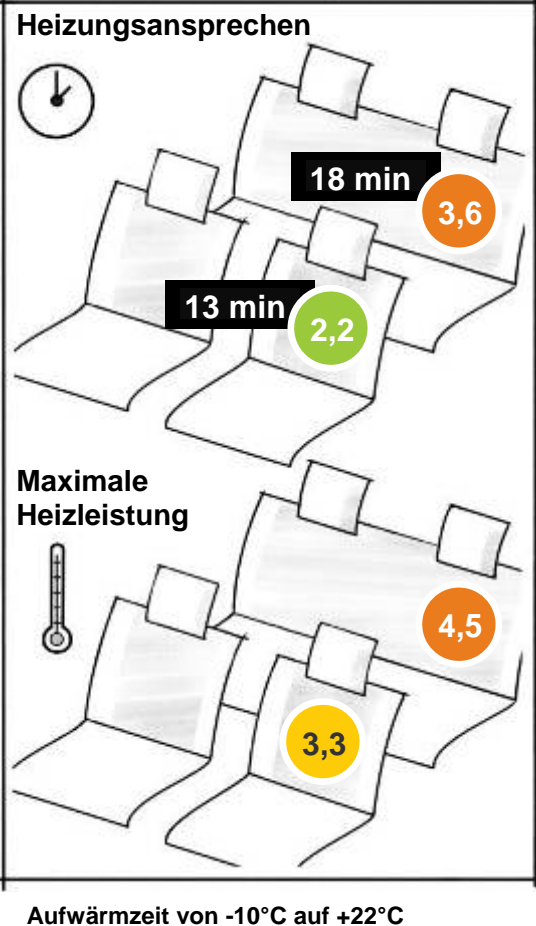
## 3,0 Laufkultur

Trotz der laut Mazda enormen Anstrengungen zur Verbesserung des Geräusch- und Vibrationsverhaltens zeigt der Diesel nicht besonders gute Manieren. So läuft der Motor speziell beim Kaltstart sehr rau, Vibrationen können nie ganz von den Insassen fern gehalten werden. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor zum Brummen.

## 1,7 Schaltung

⊕ Die straffe Schaltung mit kurzem Knüppel lässt sich schnell und präzise bewegen. Nur beim Wechsel der Gassen kann es teilweise leicht hakeln. Der Rückwärtsgang ist gut von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich einfach und geräuschlos einlegen.

⊖ Leider fehlt eine Schaltpunktanzeige, welche den Fahrer bei der optimalen Gangwahl unterstützen würde.



## 1,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen passen optimal zum Motor. Bei jeder Drehzahl und bei jedem Tempo steht ein passender Gang zur Verfügung, andererseits können die Motordrehzahlen selbst bei hohem Autobahntempo auf recht niedrigem Niveau gehalten werden.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

+ Der CX-7 reagiert spontan auf Lenkbewegungen und ermöglicht so sicheres und schnelles Ausweichen. Auch Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Den ADAC-Ausweichtest meistert der Wagen souverän und sicher ohne erkennbare Tendenz zum schleudern. Das serienmäßige ESP regelt stets situationsangepasst und greift sehr effektiv ein. Dank des Allradantriebs mit variabler Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse besitzt der Mazda selbst beim Beschleunigen aus engen Kurven eine sehr gute Traktion.

### 2,1 Kurvenverhalten

+ Der Mazda CX-7 zeigt eine gutmütige Untersteuertendenz bei zu schnell angefahrenen Kurven. Falls der Fahrer erschrickt und plötzlich das Gas weg nimmt, zeigt er nur leichte Lastwechselreaktionen, welche auch dank des elektronischen Stabilitätsprogramms nie kritisch sind. Im beladenen Zustand ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig (etwas früheres Untersteuern).

### 2,6 Lenkung\*

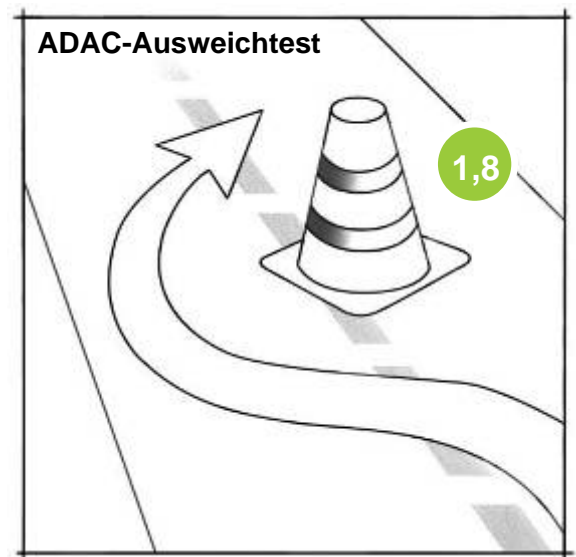
Der Wendekreis ist mit ca. 12,5 m nur durchschnittlich in dieser Fahrzeugklasse.

+ Die Lenkung spricht spontan an, ohne bei hohen Geschwindigkeiten nervös zu wirken. Die Zielgenauigkeit ist zufriedenstellend. Durch die Leichtigängigkeit der Lenkung wird aber kaum Fahrbahnkontakt vermittelt. Dafür hält sich der Kraftaufwand beim Rangieren in Grenzen.

### 2,5 Bremse

+ Mit einem Bremsweg von nur 37 m erreicht der schwere Mazda CX-7 (Leergewicht: 1,9 t) ein gutes Ergebnis (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, 235/55R19V, Bridgestone Dueler H/P Sport 101V). Die Bremsanlage zeigt auch bei starker Beanspruchung kein Nachlassen und ist sehr standfest.

- Die Dosierbarkeit der Bremse lässt zu wünschen übrig. Sie spricht zwar spontan an, doch bei einer starken Bremsung ist der Kraftaufwand zum Betätigen der Bremse zu groß.

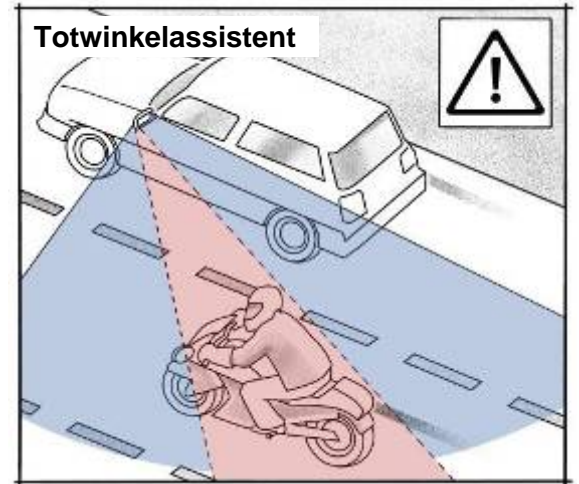


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,7 SICHERHEIT

### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Mazda CX-7 verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Seit dem Facelift sind nun ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem und ein Totwinkelassistent erhältlich. Während die Reifendruckkontrolle ab der Ausstattung "Center-Line" an Bord ist, ist der Totwinkelassistent lediglich in der hier getesteten Topausstattung verbaut. Der mit Radartechnik arbeitende Totwinkelassistent funktioniert zuverlässig, die Warnungen erfolgen aber erst bei recht geringem Abstand. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Der Tankstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite. In den geöffneten Türen fehlen Leuchten oder Rückstrahler. Es fehlt eine Startsickeung zum Vermeiden versehentlichen Startens des Motors mit eingelegetem Gang und nicht gedrückter Kupplung.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

### 2,7 Passive Sicherheit - Insassen

- + Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Der Seatbelt-Reminder auf beiden vorderen Sitzen erinnert daran, sich anzuschnallen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Abstände zwischen den Köpfen der Insassen und den Kopfstützen sind nicht gering genug, dadurch können sie bei einem Heckaufprall nicht optimal wirken. Hinten sind die Kopfstützen auf den Außensitzen nur für ca. 1,60 m große Mitfahrer ausreichend hoch und der Gurtverlauf ist ungünstig nah am Hals.

### 2,9 Kindersicherheit

- + Auf den äußeren Rücksitzen ist die Befestigung mit Isofix, kombiniert mit Top-Tether möglich. Auf den äußeren Plätzen können Kindersitze recht einfach und stabil befestigt werden, auch wenn beim Angurten die losen Gurtschlösser stören und die Anlenkpunkte nicht ideal ausgeführt sind. Die Fensterschließkräfte fallen hinten dank eines Einklemmschutzes recht niedrig aus.
- Der Mittelsitz ist für Kinderrückhaltesysteme nicht geeignet. Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können von Kindern zu leicht bedient werden. Besonders unverständlich: Seit dem Facelift ist kein Deaktivierungsschalter für die Beifahrerairbags mehr vorhanden (vorher Serie), dadurch dürfen hier keine rückwärtsgerichtete Babyschalen mehr transportiert werden. Laut Mazda kann bei den Händlern aber ein Nachrüstkit geordert werden. Dieser fällt mit 196 Euro (zzgl. Montage) unverschämte teuer aus.



## 3,5 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Kleinere Fußgänger haben aber bei einem Zusammenstoß ein erhöhtes Verletzungsrisiko, weil die Front ziemlich hoch ist.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

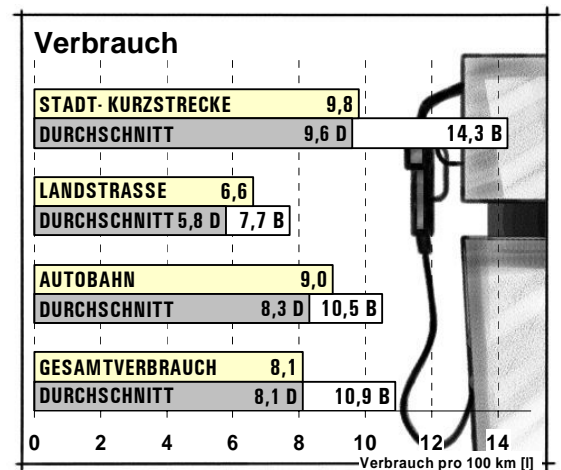
### 3,2 Verbrauch/CO2\*

Der Durchschnittsverbrauch des Mazda CX-7 2,2 CD fällt mit 8,1 l/100 km noch akzeptabel aus. Vor allem in der Stadt und auf der Autobahn zeigt er sich mit 9,8 l bzw. 9,0 l pro 100 km nicht besonders sparsam. Außerorts geht der Verbrauch dagegen mit 6,6 l/100 km in Ordnung. Beim EcoTest erreicht er in diesem Kapitel 28 Punkte.

2,0

### Schadstoffe

⊕ Der Mazda CX7 mit Dieselmotor ist als erstes Modell bei Mazda mit einem SCR-Kat zur Verringerung der Stickoxide (NOx) im Abgas erhältlich. Beim EcoTest erreicht er dadurch gute 40 Punkte bei den Schadstoffen. Insgesamt erreicht der Mazda beim EcoTest mit 68 Punkten drei von fünf möglichen Sterne.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,6 Betriebskosten\*

Aufgrund des akzeptablen Verbrauchs an Diesel fallen die Betriebskosten recht niedrig aus.

### 2,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

⊕ Mazda gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

### 1,6 Wertstabilität\*

Dem Mazda CX-7 kann dank des Dieselmotors ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

## 2,3 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Bei den Anschaffungskosten erzielt das große SUV ein gutes Ergebnis. Selbst in der Top-Ausstattungsvariante High-Line, welche unter anderem Xenonscheinwerfer, einen Spurwechselassistenten und Lederausstattung beinhaltet, liegt der Preis bei vergleichsweise günstigen 35.390 Euro. Gibt man sich mit der Basisausstattung zufrieden, sind es sogar nur knapp 30.000 Euro.

## 4,6 Fixkosten\*

⊖ Teuer zeigt er sich allerdings bei den fixen Kosten. Die KFZ-Steuer fällt mit 367 Euro jährlich ebenso hoch aus, wie auch die Beiträge für Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung. Lediglich die Einstufung in der Teilkasko ist noch akzeptabel.

## 2,6 Monatliche Gesamtkosten\*

Absolut gesehen verpasst der Mazda knapp die Note gut. Hier spielen ihm vor allem die hohen Fixkosten in die Karten.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.3 DISI Turbo	2.2 CD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2261	4/2184
Leistung [kW(PS)]	191(260)	127(173)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	380/3000	400/2000
0-100 km/h[s]	8,2	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	211	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,1 SP	8,1 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	243	199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/27/24	23/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	292	367
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	890	704
Preis [Euro]	36.990	29.990

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2184 ccm
Leistung	127 kW (173 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R19V
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/55R19V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,8/ 6,6/ 9,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	199g/km/ <b>212g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4700/1870/1645 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1905 kg/525 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>410 l/820 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	69 l
Reichweite	<b>850 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>138 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>65 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>132 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>424 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>759 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/27/24
Grundpreis	35.390 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Mazda CX-7 2.2 CD High-Line (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Heckkamera	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (zzgl. Montage)	452 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	720 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	630 Euro
Lackierung Metallic	580 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	850 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	1,9
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	2,1
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	<b>Sicherheit</b>	<b>2,7</b>
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Bedienung	2,4	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,2
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>	Schadstoffe	2,0
Federung	2,2		
Sitze	2,8	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,6</b>
Innengeräusch	2,6	Betriebskosten*	2,6
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>	Wertstabilität*	1,6
Fahrleistungen*	2,5	Kosten für Anschaffung*	2,3
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	4,6
Schaltung	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest