



Mazda 5 1.8 Center-Line

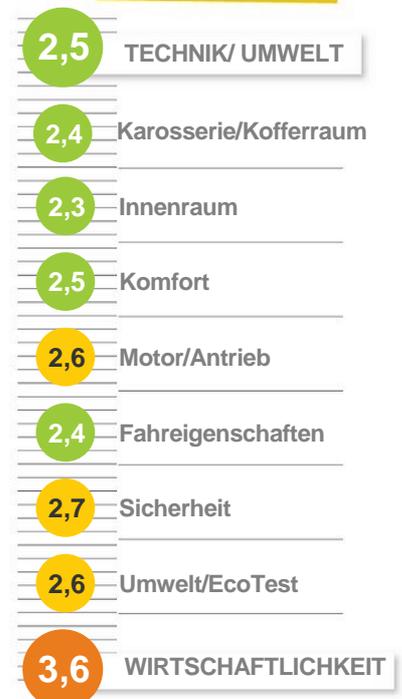
Fünftürige Großraumlimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115)

Der Mazda 5 ist nun in der zweiten Generation zu haben. In den Dimensionen kaum gewachsen, dafür mit aufgefrischem Innenraum und etwas sportlicherem Design mit wellenartiger Linienführung entlang der Schiebetüren. Doch wirklicher Fortschritt gegenüber dem Vorgänger ist nicht erkennbar. Keine Innovationen zeichnen das Fahrzeug aus. Auch das Raumangebot bleibt unverändert, schrumpft sogar geringfügig. Die Funktionalität wurde durch konsequente Sparmaßnahmen eher verschlechtert. Im neuen Mazda 5 gibt es kein Navigationssystem mehr, auch die Rückfahrkamera wurde gestrichen. Immerhin blieben praktische Details wie die Schiebetüren erhalten. Mit dem 115 PS Basis-Benziner kommt man zwar noch akzeptabel voran, doch der Verbrauch fällt höher aus als beim leistungsstärkeren 2,0 l Benziner. Kein Wunder, schließlich fehlen die im größeren Benziner verbauten Spritsparmaßnahmen wie Schaltpunktanzeige und Start-Stopp-Automatik. Alles in allem finden sich im neuen japanischen Kompakt-Van mehr Sparmaßnahmen als Neuerungen. Die getestete Variante ist ab 22.790 Euro erhältlich **Karosserievarianten:**. keine **Konkurrenten:** Citroen C4 Picasso, Opel Zafira, Toyota Corolla Verso

- +** praktische Schiebetüren, geräumig und variabel, großer Kofferraum, sieben Sitze, sichere Fahreigenschaften
- durchzugsschwacher Motor, kurze Kopfstützen hinten, keine Beifahrerairbag-Deaktivierung, kein Fenstereinklemmschutz hinten



ADAC-URTEIL



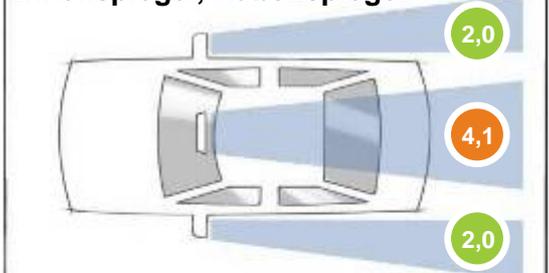
Die zweite Generation des Mazda 5 ist seit Herbst 2010 erhältlich. Gegenüber dem Vorgänger konnte der Kompaktvan zwar qualitativ zulegen, im Detail findet man aber immer noch den einen oder anderen Patzer. Oft scheint es, als hätte man konsequent versucht, jede noch so kleine Möglichkeit zu nutzen, um Geld zu sparen. So gibt es nur einen Haltestab, um die Motorhaube offen zu halten (in dieser Preisklasse ist ein Gasdruckdämpfer eigentlich Standard). Der zentrale Motorkabelbaum ist nicht komplett isoliert, es fehlen am Durchgang zum Fahrzeuginnenraum einige Zentimeter Isolierung, wodurch Feuchtigkeit eindringen und der Kabelstrang beschädigt werden kann. Auch andere Stecker im Motorraum sind nur schlecht isoliert. Diese Sparmaßnahmen fallen zwar beim Fahrzeugkauf nicht gleich negativ auf, können aber bei fortgeschrittenem Fahrzeugalter schnell zu teuren Reparaturen führen. An Spaltmaßen und Verarbeitung der Blechteile gibt es dagegen wenig Anlass zur Kritik. Der Innenraum wirkt sachlich und aufgeräumt, die Verarbeitung befindet sich auch im Innenraum auf einem guten, angemessenen Niveau. Die harten und nicht aufgeschäumten Kunststoffe fühlen sich nicht besonders hochwertig an. Immerhin verbreiten die Kunststoffteile keine nervenden Knarzgeräusche. Der Motorraum ist von unten zufriedenstellend abgeschottet, im hinteren Bereich ist der Unterboden aber stark zerklüftet. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet. Die rechte Schiebetür wird automatisch blockiert wenn die Tankklappe geöffnet ist, dadurch kann diese nicht beschädigt werden. Öffnen lässt sich die Tankklappe über einen Hebel im Innenraum. Auf dem Dach dürfen bis zu 75 kg transportiert werden, es gibt aber keine stabile Reling mehr, wie sie beim Vorgänger noch verbaut war. Die maximale Zuladung beträgt 585 kg, für einen Siebensitzer ist die maximale Zuladung zufriedenstellend. Im Kofferraum findet man ein schmales Notrad, mit welchem im Pannenfall noch mit maximal 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden kann. Die Ersatzradmulde ist (zumindest beim Siebensitzer) zu klein, um das defekte Rad in Fahrbereifung unterbringen zu können. Während der hintere Stoßfänger im unteren Bereich unlackiert und dadurch bei kleinen Parkreplern unempfindlich ist, fehlen am vorderen Stoßfänger und an den Türen Schutzleisten.

Die etwas erhöhte Karosserie des Mazda 5 sorgt für einen recht guten Überblick auf den umliegenden Verkehr. Während sich das hintere Karosserieende gut abschätzen lässt, liegt die Fahrzeugfront nicht im Blickfeld des Fahrers und kann kaum eingesehen werden. Die Rundumsicht fällt gerade noch akzeptabel aus, speziell die sehr breiten hinteren C-Säulen schränken aber die Sicht ein. Zudem sind die hinteren Kopfstützen nicht komplett versenkbar, was auch die Sicht im ohnehin kleinen Innenspiegel weiter einschränkt. Das Fahrzeugheck ist nicht zu hoch, wodurch Objekte (z.B. Kinder) direkt hinter dem Fahrzeug noch akzeptabel eingesehen werden können.

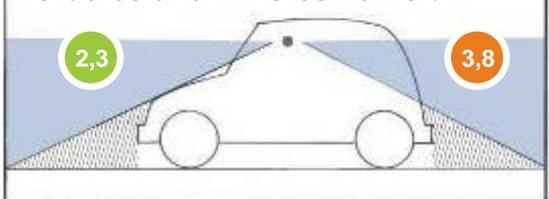
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Zur Unterstützung kann man für hinten Einparkensoren ordern, welche im Trend-Paket enthalten sind. Leider wurde die beim Vorgänger noch erhältliche Heckkamera aus dem Programm gestrichen. Nach vorne ist die Sicht auf Hindernisse gut, Einparkensoren für vorne müssen nachträglich beim Händler nachgerüstet werden.

⊕ Die großen und serienmäßig beheizbaren Außenspiegel sorgen für einen guten Blick nach hinten. Der fahrerseitige Außenspiegel besitzt zudem einen asphärischen Bereich, wodurch Fahrzeuge im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Center-Line Ausstattung beinhaltet serienmäßig Halogenscheinwerfer, gegen Aufpreis gibt es aber im Trend-Plus-Paket helle Xenonscheinwerfer, welche die Fahrbahn gut bis zufriedenstellend ausleuchten.

⊖ Leider gibt es beim Mazda 5 weder Kurven- noch Abbiegelicht. Auch Tagfahrlicht oder einen automatisch abblendenden Innenspiegel sucht man vergebens.



Breite Dachsäulen beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank der geringen Schwellerhöhe und dem trotzdem recht hoch liegenden Sitz, steigt man vorne bequem ein und aus. Hinten sind praktische Schiebetüren vorhanden, die auch in enger Parklücke für bequemen Zustieg sorgen. Die Zentralverriegelung hat eine Fernbedienung, deren Tasten jedoch zu leicht verwechselt werden können. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für den Beifahrer und die beiden außen sitzenden Fondpassagiere.

⊖ Die ausgeklappten Notsitze im Kofferraum erfordern von den zusteigenden Personen ein hohes Maß an Gelenkigkeit, sie sind eigentlich nur von Kindern zu erklettern.

1,9 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist mit 410 l für die Klasse sehr groß (gemessen bis zur Fensterunterkante bei versenkten Notsitzen im Kofferraum). Klappt man die Sitze der zweiten Reihe nach vorne, entsteht gar ein Stauraum von 840 l Volumen. Dank der kastenförmigen Bauart, lässt sich das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen.

⊖ Sind die Notsitze im Kofferraum aufgestellt, bleibt kaum noch Platz für Gepäck übrig (110 l).



Mit 410 l Kofferraumvolumen bietet der Mazda 5 zwar reichlich Platz, gegenüber den Branchenführern VW Touran (475 l) und Opel Zafira (495 l Volumen) hat er jedoch das Nachsehen.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Öffnungshöhe ist nicht ideal, bereits knapp über 1,80 m große Personen können sich hier den Kopf anschlagen. Während man beim Vorgänger die Heckklappe noch manuell weiter aufdrücken konnte, fehlte diese Funktion beim neuen Mazda 5. Der niedrige Ladeboden (62 cm über Fahrbahn) ohne störende Bordwand und die große Öffnung sorgen für leichtes Einladen des Gepäcks. Auch sperrige Dinge lassen sich gut unterbringen.

– Die Heckklappe muss beim Zuziehen von außen nachgedrückt werden. Im Kofferraum findet man nur eine kleine Lampe, welche den großen Gepäckraum kaum ausreichend ausleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

+ Das bei Mazda genannte Karakuri-V-Konzept beinhaltet zwei Einzelsitze in der dritten Sitzreihe, welche sich einzeln klappen lassen und zusammengeklappt einen ebenen Ladeboden bilden. Die beiden Rücksitze mit dem schmalen Mittelteil lassen sich in Längsrichtung verschieben, der Kofferraum wird dadurch bereits leicht vergrößern. Sie können auch dreigeteilt eben vorgeklappt werden, sodass ein durchgehend ebener Ladeboden entsteht. Alles funktioniert praktisch und mit geringem Kraftaufwand. Für kleines Einkaufsgepäck findet man unter dem Ladeboden ein kleines Fach. Sonst gibt es kaum Möglichkeit, im Kofferraum kleine Gegenstände zu fixieren.

2,3 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das sachlich aber nüchtern gestaltete Cockpit bietet eine zufriedenstellende Ergonomie und lässt sich nach kurzer Eingewöhnungszeit einfach bedienen. Trotzdem kann der Mazda 5 nicht in allen Punkten komplett überzeugen. Die Pedale sind nicht ideal angeordnet (großer Abstand zwischen Gas und Bremse) auch das Zündschloss ist nicht ideal erreichbar (aber beleuchtet). Die Bedienelemente der Klimaanlage liegen etwas weit unten und werden teilweise vom Schalthebel verdeckt. Das Display mit den Temperatur- und Lüftungseinstellungen liegt sehr weit weg von den restlichen Bedienelementen im oberen Bereich neben der Radioanzeige. Die Bedienung des Radios ist zufriedenstellend, die Fülle an Schaltern und Drehreglern wirkt sich aber eher verwirrend als vereinfachend aus. Bei Dunkelheit wird das Fahrzeug zum einen nur akzeptabel ausgeleuchtet, zum anderen sind einige Schalter unbeleuchtet. So findet man vorne zwar zwei Leseleuchten, es fehlt aber z.B. eine Beleuchtung der Schminkspiegel, welche in fast jedem anderen Fahrzeug Standard ist. Hinten gibt es nur eine zentrale Lampe (keine Leseleuchten), die dritte Reihe muss ganz ohne Beleuchtung auskommen. Einige Schalter wie z.B. Fensterheber oder Spiegeleinsteller sind aufgrund der fehlenden Beleuchtung bei Dunkelheit schlecht zu finden. Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung, lediglich das Fahrerfenster besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik. Auch die fehlende Beleuchtung des großen aber zerklüfteten Handschuhfachs ist ein weiteres Indiz des Sparzwangs von Mazda. An den Ablagen im Fahrzeug gibt es dagegen nichts zu bemängeln. Vorne findet man eine Vielzahl an kleinen Ablagen, hinten gibt es Lehnentaschen und ausklappbare Tischchen, welche an den vorderen Sitzlehnen befestigt sind. Halter für Wasserflaschen fehlen aber. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird dem Fahrer über eine Warnlampe angezeigt, dass sie nicht richtig verschlossen ist. Es wird aber nicht angezeigt um welche Türe/Klappe es sich handelt, eine nicht richtig verschlossene Motorhaube wird gar nicht angezeigt. Die klar gezeichneten Instrumente bieten auch bei Nacht einen guten Kontrast. Die nun digitale Kraftstoffanzeige (Vorgänger noch analog) ist nur grob ablesbar. Die aus dem Vorgänger bekannte Kühlmitteltemperaturanzeige wurde nun durch eine blaue Leuchte ersetzt, welche anzeigt, dass der Motor noch nicht betriebswarm ist.



Der Fahrerplatz ist funktionell und solide verarbeitet, bietet aber noch Raum für Verbesserungen.

⊕ Das Lenkrad lässt sich durch die Längs- und Höheneinstellung optimal anpassen, der Schalthebel ist ergonomisch günstig angeordnet. Scheibenwischer und Fahrlicht schalten sich durch Sensoren automatisch an (Aufpreis, Trend-Paket). Der ebenfalls im Trend-Paket enthaltene Tempomat ist einfach einstellbar, die gewählte Geschwindigkeit wird aber nicht angezeigt.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne finden knapp über 1,85 m große Personen genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen. Dank der großen Innenbreite und der hohen Dachlinie findet man ein gutes subjektives Raumgefühl vor.

2,0 Raumangebot hinten*

⊕ Die Beinfreiheit für die hinten Sitzenden reicht für knapp 1,85 m große Personen. Die Kopffreiheit und Innenbreite sind aber ebenso wie vorne sehr großzügig, was auch hier für ein angenehmes Raumgefühl sorgt.

⊖ Der Platz zwischen den beiden Rücksitzplätzen ist recht schmal, so dass er nur als Notsitz gelten kann. Die beiden ausklappbaren Sitze im Kofferraum bieten Platz für höchstens 1,60 m große Mitfahrer genügend Beinfreiheit (Sitze der ersten und zweiten Sitzreihe auf 1,85 m große Personen eingestellt).



In der zweiten Sitzreihe finden Personen bis 1,85 m Körpergröße und in der dritten Sitzreihe bis 1,60 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Mazda 5 bietet eine gute Innenraumvariabilität. Die beiden äußeren Rücksitze lassen sich getrennt voneinander längs verschieben. Die Sitzfläche des Mittelsitzes kann weggeklappt und statt dessen ein Ablagefach ausgeklappt werden. Die Sitze der dritten Reihe sind einzeln umklappbar, können aber nicht einfach ausgebaut werden.

2,5 KOMFORT

2,3 Federung

⊕ Das in Richtung komfortabel abgestimmte Fahrwerk bietet einen gelungenen Kompromiss, um grobe Bodenwellen weitgehend glattzubügeln und andererseits bei langen Bodenwellen nicht zu stark nachzuschwingen. Feine Unebenheiten dringen kaum bis in den Innenraum. Die Wankbewegung bei schnellen Richtungswechseln und die Seitenneigung in Kurven halten sich in Grenzen. Nur voll Beladen, bei größeren Bodenwellen, schwingt die Karosserie etwas stärker nach.

2,5 Sitze

⊕ Der Fahrer findet dank der serienmäßigen Höheneinstellung schnell eine gute Sitzposition. Der Sitzkomfort der Vordersitze ist insgesamt gut. Die Lehnen sind bequem konturiert und bieten dem Rücken festen Halt. Für den Fahrer gibt es eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Auch die Sitzflächen sind angenehm. Einzig der Seitenhalt könnte etwas ausgeprägter sein. Auf den Rücksitzen findet man dank einstellbarer Lehnenneigung ebenfalls schnell eine gute Sitzposition, welche auch auf langen Strecken nicht unbequem wird. Die Sitze sind zufriedenstellend konturiert, wobei es etwas an Oberschenkelunterstützung mangelt.

⊖ Der Beifahrersitz ist nicht höheneinstellbar, es gibt auch keine Lordosenstütze. Der Platz hinten in der Mitte ist sehr hart, nicht ausgeformt und sehr schmal, sodass man unbequem sitzt. Auf den beiden ausgeklappten Rücksitzen im Kofferraum sitzt man mit stark angewinkelten Knien in unbequemer Hockhaltung. Die dritte Reihe eignet sich allenfalls für Kurzstrecken.

2,8 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum ist durchschnittlich. Fährt man schneller als 130 km/h nehmen die Wind- und Motorgeräusche spürbar zu, werden aber nicht unangenehm. Gegenüber dem 2,0 l Benziner dringen Motorgeräusche aufgrund der höheren Drehzahlen (kürzere Übersetzung) stärker bis zu den Insassen durch.

2,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

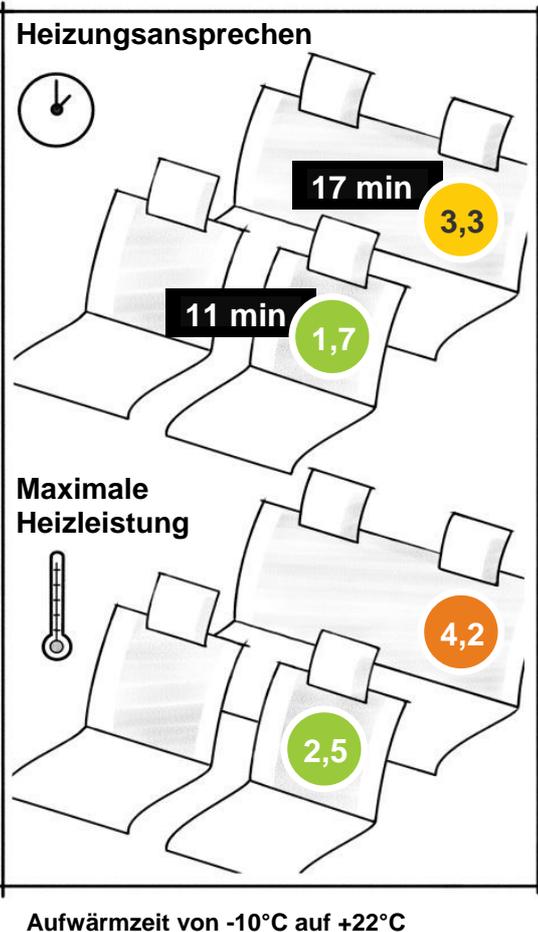
⊕ Die Heizwirkung ist auf den vorderen Sitzen gut, im Winter werden schnell angenehme Temperaturen erreicht. Hinten dauert es dagegen deutlich länger, bis Wohlfühltemperatur erreicht wird. Die serienmäßige Klimaautomatik sorgt auch bei heißen Temperaturen schnell für Abkühlung. Die Temperatur- und Luftverteilung lassen sich aber nur sehr grob und für Fahrer- und Beifahrer gemeinsam einstellen.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Mit dem 115 PS Basis-Benziner ist der Mazda 5 zwar nicht untermotorisiert, um akzeptable Fahrleistungen zu erreichen, muss der Motor aber weit ausgedreht werden.

⊖ Obwohl Mazda die Übersetzungen des Sechs-Gang-Getriebes deutlich kürzer ausgelegt hat, als im leistungstärkeren 2,0 l Benziner, zeigt sich der mit 165 Nm nicht gerade drehmomentstarke Motor nicht besonders durchzugsstark. Im sechsten Gang kann bei niedrigen Drehzahlen kaum noch für Vortrieb gesorgt werden, wodurch man schon an kleinen Steigungen zurückschalten muss.



2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 1,8 l Benzinmotors ist insgesamt gut. Der Motor läuft zwar über das komplette Drehzahlband nicht ganz vibrationsfrei, aufdringlich werden diese aber nie. Störende Brummfrequenzen sind dem Motor völlig fremd.

2,4 Schaltung

⊕ Alle Gänge lassen sich einfach und mit nicht zu hohem Kraftaufwand einlegen. Die Gänge haken auch bei schnellen Schaltmanövern nicht. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich geräuschlos einlegen.

⊖ Die beim 2,0 l Benziner verbaute Schaltpunktanzeige fehlt unverständlicherweise bei der 1,8 l Basismotorisierung.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe des Mazda 5 ist insgesamt gut abgestimmt. Die Ganganschlüsse passen. Die Gesamtübersetzung wurde zwar gegenüber dem 2,0 l Benziner deutlich kürzer ausgelegt, für den drehmomentschwachen Motor ist aber auch diese noch zu lang. So muss an Steigungen oftmals zurückgeschaltet werden, um für ausreichend Vortrieb zu sorgen.

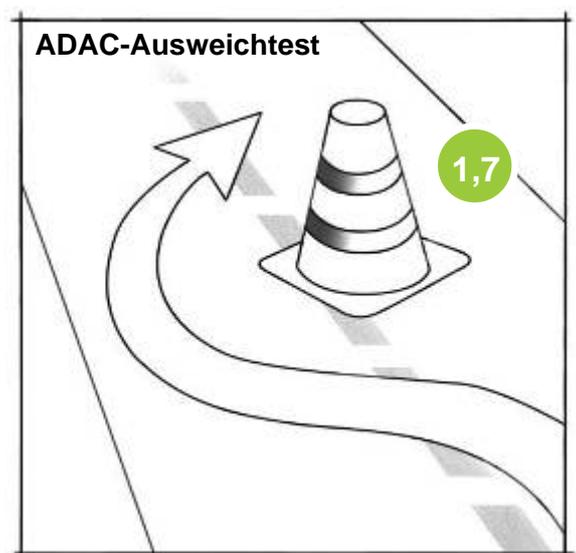
2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Mazda 5 zeigt eine gute Fahrstabilität und verhält sich auch bei einem plötzlichen Lenkimpuls sicher und unkritisch. Der Geradeauslauf ist gut, Seitenwind und Spurrillen beeindrucken das Fahrzeug wenig, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Auf weniger griffigem Untergrund sorgt die elektronische Traktionskontrolle dafür, dass die Antriebsräder nicht so schnell durchdrehen. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich das Fahrzeug sehr sicher. Beim Gegenlenken untersteuert das Fahrzeug leicht, bleibt aber dank früher und effektiver ESP-Eingriffe gut beherrschbar.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Der Mazda 5 untersteuert in schnell gefahrenen Kurven- ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo zu hoch, schiebt er erst mit den Vorderrädern nach außen, was aber vom früh eingreifenden ESP durch gezieltes Abbremsen und Gaswegnahme korrigiert wird.



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.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und zeigt eine gute Mittenzentrierung. Das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven ist durchschnittlich. Der Kontakt zur Fahrbahn könnte etwas ausgeprägter sein. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering. Der Wendekreis beträgt für diese Klasse noch akzeptable 11,4 m.

2,9 Bremse

Der Mazda 5 benötigt für eine Vollbremsung von 100 km/h bis zum Stillstand 39 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Toyo J48 91V der Größe 205/55R16V). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren.

2,7 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mazda 5 ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein EuroNCAP-Crashergebnis liegt nicht vor.

⊕ Der Mazda 5 ist serienmäßig mit Front-, Seiten-, und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Dadurch sollten gute Crashergebnisse erreicht werden. Die Kopfstützen der Vordersitze sind in der Höhe für ca. 1,80 m große Personen ausreichend, die Abstände zum Kopf sind gering. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Anschnallerinnerer gibt es für den Fahrer und Beifahrer, nicht aber für die hinteren Insassen.

⊖ Die Kopfstützen der Rücksitze und Notsitze sind zu kurz, reichen nur für höchstens 1,60 m große Mitfahrer aus. Auf den beiden Notsitzen sind sie außerdem etwas zu weit weg von den Köpfen, um optimal wirken zu können.

2,6 Kindersicherheit

⊕ Die beiden vollwertigen Rücksitze sind für Kindersitze und Babyschalen gut geeignet. Durch die festen Gurtschlösser gestaltet sich das Befestigen einfach. Wahlweise kann auch Isofix mit Ankerhaken verwendet werden.

⊖ Der schmale Rücksitz in der Mitte ist für Kindersitze nicht geeignet, und auch auf den Notsitzen im Kofferraum lassen sich Kindersitze nur schlecht befestigen. Der rechte Frontairbag ist nicht abschaltbar, somit dürfen auf dem Beifahrersitz keine rückwärtsgerichteten Babyschalen mitgenommen werden. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Einklemmschutz, es wirken sehr hohe Schließkräfte.

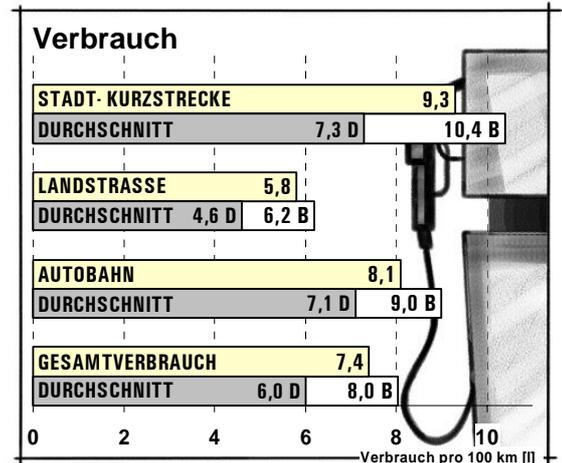
3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Mazda 5 sollte zufriedenstellend sein. Es befinden sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube. Die Kotflügelkanten und die A-Säulen könnten aber nachgiebiger sein.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Die Basismotorisierung des Mazda 5 kann nicht durch Sparsamkeit punkten. Mit einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 169 g/km werden im Kapitel CO₂ des ADAC-EcoTest 22 Punkte erreicht. Der recht hohe Durchschnittsverbrauch von 7,4 l/100 km ist auch auf die fehlende Start-Stopp-Automatik zurückzuführen. Mit 9,3 l/100 km braucht der kleine Benziner knapp einen Liter mehr, als der größere 2,0 Benziner mit Start-Stopp und Schaltpunktanzeige. Außerorts sind es 5,8 l/100 km und auf der Autobahn 8,1 l/100 km.



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

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen niedrig. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. So werden hier 47 Punkte erreicht. Insgesamt verpasst der Mazda 5 1,8 MZR mit 69 Punkten knapp die vier Sterne und muss sich im ADAC-Umweltranking mit drei von fünf Sternen zufriedengeben.

3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,3 Betriebskosten*

- Aufgrund des recht hohen Verbrauchs an Super-Kraftstoff fallen die Betriebskosten ebenfalls hoch aus.

2,3 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.

1,9 Wertstabilität*

+ Dem neu auf den Markt gekommenen Mazda 5 kann ein guter bis sehr guter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Vor allem bei jungen Familien sollte der geräumige Van auch als Gebrauchtwagen beliebt sein.

3,8

Kosten für Anschaffung*

Der Mazda 5 1,8 MZR kostet in der getesteten Ausstattungsvariante 22.790 Euro. Der Preis liegt zwar nicht besonders niedrig, immerhin findet man neben sieben Sitzen auch eine Klimaautomatik an Bord. Das empfehlenswerte, wenn auch nicht gerade günstige Trend-Paket bietet für 960 Euro einige technische Ausstattungsdetails wie Licht- und Regensensor, Tempomat, Einparkhilfe hinten und Sitzheizung. Für 430 Euro mehr gibt es das Trend-Plus-Paket welches zusätzlich Xenonscheinwerfer beinhaltet.

4,1

Fixkosten*

Jährlichen werden für den 1,8 MZR 132 Euro Steuern fällig. Während die Einstufung der Haftpflichtversicherung noch akzeptabel ist, langen die Versicherungen vor allem bei der Vollkasko kräftig zu.

3,9

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen gerade noch auf akzeptablen Niveau. Die hohen Fixkosten sowie die erhöhten Betriebskosten schlagen hier negativ zu Buche.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8	2.0 DISI i-stop	1.6 CD
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1999	4/1560
Leistung [kW(PS)]	85(115)	110(150)	85(115)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	165/4000	191/4500	270/1750
0-100 km/h[s]	12,8	11,2	13,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	194	180
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,4 S	7,4 S	5,6 D
CO2 [g/km]	168	159	138
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/20	16/23/20	17V/24V/22V
Steuer pro Jahr [Euro]	132	118	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	529	578	492
Preis [Euro]	20.490	24.190	22.790

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-Haftplf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	5300 U/min
Maximales Drehmoment	165 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 5,8/ 8,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	168g/km / 169g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4585/1750/1615 mm
Leergewicht/Zuladung	1500 kg/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/840 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	810 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	151 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	277 Euro
Monatliche Gesamtkosten	557 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/20
Grundpreis	22.790 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 5 1.8 Center-Line

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Schiebetüren elektrisch	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Trend-Paket)	960 Euro ^o
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten, Trend-Paket)	960 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat (Trend-Paket)	960 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Trend-Plus-Paket)	1.390 Euro ^o

INNEN

3. Sitzreihe	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (nur Zubehör)	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	558 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	2,7	Fahrstabilität	1,9
Sicht	3,3	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	1,9	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	1,9	Bremse	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Sicherheit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Bedienung	2,6	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	2,0	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	2,0	Verbrauch/CO2*	3,8
Komfort	2,5	Schadstoffe	1,3
Federung	2,3		
Sitze	2,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,6
Innengeräusch	2,8	Betriebskosten*	4,3
Klimatisierung	2,6	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Motor/Antrieb	2,6	Wertstabilität*	1,9
Fahrleistungen*	3,3	Kosten für Anschaffung*	3,8
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	4,1
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,9
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

ADAC autotest