



Mazda CX-5 2.2 SKYACTIV-D Center-Line (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der CX-5 stellt das erste Mazda-Modell mit SKYACTIVE-Technologie dar. Die Bezeichnung soll für niedrige Kraftstoffverbräuche bei besserer Leistungsausbeute und gleichzeitig für mehr Fahrspass stehen. Dies soll mit Leichtbaukomponenten, optimiertem Antriebsstrang und effizienteren Motoren realisiert werden. Doch wie schlägt sich der Mazda im Test? Die Fahrleistungen des 1550 kg schweren Fahrzeugs können überzeugen und auch der Testverbrauch zeigt sich mit 5,3 l/100 km akzeptabel - daraus resultieren 77 Punkte und somit vier Sterne im ADAC EcoTest. Auch sicherheitstechnisch ist der Mazda auf dem neuesten Stand und verfügt serienmäßig über eine City-Notbremsfunktion sowie einen optionalen Spurverlassenswarner. Im Ganzen präsentiert sich der CX-5 gelungen und stellt eine interessante Alternative im SUV-Segment dar. Zu erwerben ist das gut ausgestattete Fahrzeug ab 27.990 Euro. Jedoch beinhaltet die kurze Liste der Sonderausstattungen einige empfehlenswerte Details, die allerdings zu moderaten Preisen angeboten werden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Chevrolet Captiva, Ford Kuga, Hyundai ix35, KIA Sportage, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

+ große Reichweite, großzügiger Innen- und Kofferraum, durchzugsstarker Motor, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Sicherheitsausstattung, überschaubare Kosten

- eingeschränkte Rundumsicht, großer Wendekreis, ungünstige Versicherungseinstufungen



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

2,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

4,3 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,0 Langstrecke

2,2 Transport

2,1 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: Juni 2012
Text: Martin Poloczek

Finish und Verarbeitung der Karosserie sind Mazda gut gelungen. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst - das Spaltmaß ist gleichmäßig gering. Auch der Innenraum kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen, Zierleisten werten das Interieur optisch auf.

+ Der Motorraum ist von unten fast vollständig abgeschottet, dadurch verschmutzt er nicht so schnell, zusätzlich reduziert das Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel kann über einen gut zugänglichen Hebel im Innenraum entriegelt werden. Die Türausschnitte zeigen sich gut nach außen abgedichtet und verschmutzen nicht so schnell, wenn auch der geschützte Bereich etwas größer sein könnte. Die unteren Bereiche der Stoßfänger sind unlackiert, so dass kleinere Schäden weniger auffallen. Die Fahrzeugflanken (Türen und Kotflügel) werden durch breite, unlackierte Elemente geschützt.

- Teilweise sind die verwendeten Kunststoffe, besonders an den Türen kratzempfindlich. Der Tankverschluss ist nicht in die Zentralverriegelung integriert. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, so dass das Fahrzeug mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

Bei der Alltagstauglichkeit erhält der CX-5 mit vier vollwertigen und einem schmalen Notsitz eine noch gute Bewertung, wenn auch die maximale Zuladung mit 485 kg für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich ausfällt.

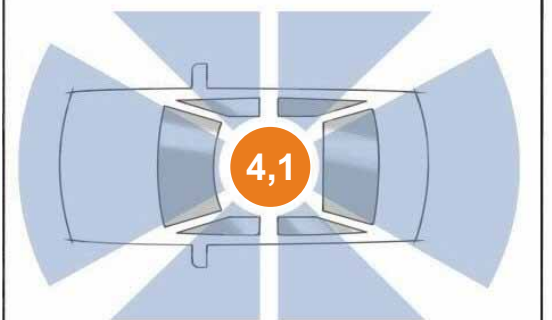
+ Dank einem Tankvolumen von 56 Litern und einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 5,3 l/100 km lassen sich Reichweiten von etwa 1050 km realisieren. Zum Reifenwechsel sind Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

- Auf dem Dach dürfen lediglich 50 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparaturset zur Verfügung.

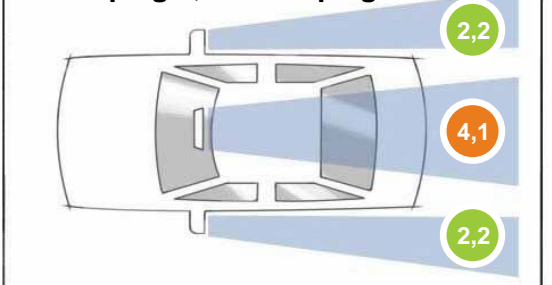
Die Karosserie zeigt sich insgesamt recht unübersichtlich, allerdings kann der Mazda mit einem guten Lichtsystem punkten.

+ Durch die hohe Karosserie lässt sich das Fahrzeugumfeld gut überblicken. Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht einsehen aber recht gut abschätzen - beim Rangieren hilft die optionale Einparkhilfe vorn wie hinten. Hindernisse vor dem Fahrzeug werden zufriedenstellend wahrgenommen. Die großen Außenspiegel ermöglichen ein gutes Sichtfeld nach hinten, zudem ist der linke Spiegel asphärisch gestaltet.

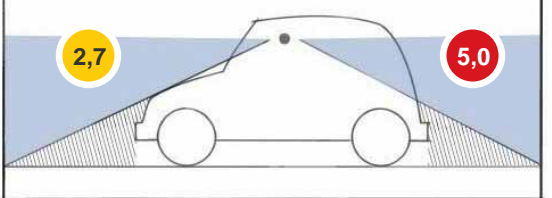
Rundumsicht



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.

Am Tag wird man aufgrund des serienmäßigen Tagfahrlichts vom entgegenkommenden Verkehr besser wahrgenommen. Bei Dunkelheit leuchten die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Kurvenlicht die Fahrbahn gut aus - dann ist auch ein Fernlichtassistent an Bord, der das Fernlicht situationsangepasst aktiviert. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel automatisch ab.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der CX-5 eine ausreichende Bewertung, besonders die breiten D-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse lassen sich aufgrund des hohen Hecks schlecht erkennen und auch der Innenspiegel liefert nur ein dürftiges Sichtfeld nach hinten.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der CX-5 wird mit einer praktischen Funkfernbedienung ent- und verriegelt, jedoch zeigen sich die Tasten nahezu gleichförmig und können dadurch auch verwechselt werden. Das Ein- und Aussteigen gelingt insgesamt dank gut angeordneter Sitze recht bequem, jedoch gilt es aufgrund der höheren Karosserie einen großen Schritt zu machen um ins Fahrzeug zu gelangen.

+ Die Türschweller fallen nicht besonders breit aus und stören dadurch nicht zusätzlich. Haltegriffe sind am Dachhimmel für alle außen Sitzenden vorhanden. In den Fond gelangt man problemlos, allerdings beengen die recht breite Türverkleidung und der Radlauf den Ausschnitt etwas. Die Türhalter haben genügend Rasterungen, könnten aber besonders an Steigungen etwas zuverlässiger halten.

⊖ Die Schweller liegen sehr hoch, was einen großen Schritt erfordert und auch der Abstand zwischen Sitz und Dachkante könnte größer ausfallen. Es besteht die Möglichkeit des Aussperrens, wenn sich der Fahrzeugschlüssel im Kofferraum befindet und der Deckel nach dem Absperren geschlossen wird.

1,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumformat fällt für diese Fahrzeugklasse großzügig aus.

+ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 460 l. Klappt man die Rücksitzlehnen, um lassen sich 905 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) verstauen. Durch die recht steile Heckpartie lässt sich der Kofferraum auch problemlos bis unters Dach beladen.



Der Kofferraum mit 460 l Volumen bietet ausreichend Platz für das Reisegepäck oder den Einkauf.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und der Kofferraum weist im Gesamten eine zufriedenstellende Zugänglichkeit auf.

+ Durch die verhältnismäßig geringe Kofferraumtiefe sind bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar. Diese müssen zum Ausladen aufgrund des nahezu ebenen Ladebodens nur über eine fünf Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Kofferraumbreite und -höhe sind zweckmäßig und auch die Öffnung ist recht groß, so dass sich sperrige Gegenstände problemlos befördern lassen.

– Die Heckklappe bietet Personen bis knapp 1,82 m Körpergröße Platz, jedoch steht das Schloss ungünstig ab, so dass sich große Personen den Kopf leicht stoßen können. Zum Einladen muss das Ladegut über die rund 75 cm hohe Ladekante gehoben werden. Bei umgeklappter Lehne stört eine kleine Stufe am Boden. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet.

1,6 Kofferraum-Variabilität

Aufgrund der dreigeteilten Rückbank fällt die Kofferraumvariabilität gut aus.

+ Alle drei Lehnenteile lassen sich einzeln klappen, so dass auch eine praktische Ladeluke entsteht. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach und das Umlegen ist auch vom Kofferraum aus möglich. Unter dem Kofferraumboden lassen sich kleinere Gegenstände sicher verstauen. Im Kofferraum selbst gibt es vier Kunststoffösen, ein Netz ist jedoch nicht im Fahrzeug.

1,9 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Das Cockpit des CX-5 zeigt sich recht übersichtlich und sinnfällig aufgebaut, so dass eine intuitive Bedienung bereits nach kurzer Eingewöhnungszeit möglich ist.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, die Pedale sind optimal angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand, wenn er insgesamt auch etwas höher positioniert sein könnte. Die Sitze lassen sich manuell mittels gut erreichbarer Hebel einstellen. Der Start/Stop-Knopf wird etwas vom Lenkrad verdeckt, allerdings ist er beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Rundinstrumente lassen sich einwandfrei ablesen und ein Bordcomputer informiert über alle wichtigen Betriebszustände, wie Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Der Lichtschalter befindet sich etwas ungünstig im Lenkstockhebel, alternativ wird aber sowohl das Licht als auch der Scheibenwischer sensorgesteuert. Die Nebelleuchtschalter befinden sich beim Lichtschalter - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird im Lenkrad aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit im Display angezeigt. Die Mittelkonsole zeigt sich übersichtlich gestaltet: das Radio-/Navigationssystem ist weit oben angeordnet und dadurch sehr gut zu erreichen. Das System kann durch Berührung direkt am Display oder mit der zentralen Steuereinheit in der Mittelkonsole bedient werden. Letztere ist jedoch weit unten zwischen den Sitzen angeordnet, die Zieleingabe beansprucht etwas Zeit. Darüberhinaus gibt es zusätzliche Radiobedienelemente am Lenkrad. Unter dem Radio befindet sich das übersichtlich und funktionell gestaltete Klimaanlagebedienteil. Lediglich die Position ist etwas zu weit unten, so dass man beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abgelenkt wird. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab und die Umluftfunktion wird je nach Betriebszustand der Klimaanlage ebenfalls automatisch aktiviert. Wichtige Schalter sind beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird. Vorn sind praktische Ablagen vorhanden, hinten gibt es nur Lehnentaschen und schmale Fächer in den Türen.



Modern gestaltet und sorgfältig verarbeitet erfüllt der Fahrerplatz auch höhere Ansprüche. Die Funktionalität kann weitgehend überzeugen.

– Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, da die Türgriffe weit weg sind. Der Einsteller der Lordosenstütze ist ungünstig positioniert, da die B-Säule beim justieren etwas stört. Vorn wird das Anlegen der Sicherheitsgurte durch den Ablagekasten zwischen den Sitzen beeinträchtigt. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Licht beleuchtet.

1,6 Raumangebot vorne*

Das Platzangebot fällt vorn großzügig aus.

+ Personen bis zu einer Körpergröße von gut 1,90 m finden bequem Platz, dabei zeigt sich die Kopffreiheit besonders großzügig. Auch die Innenbreite ist im Klassenvergleich üppig, so dass sich ein sehr angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

1,8 Raumangebot hinten*

Auch im Fond sind die Platzverhältnisse großzügig bemessen.

+ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond Passagiere bis knapp 1,95 m bequem Platz. Zudem zeigt sich die Innenbreite im Klassenvergleich recht großzügig, was sich positiv auf das subjektive Raumempfinden auswirkt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden sogar Personen bis 1,95 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der CX-5 weist mit einer geteilt klappbaren Rückbank eine ausreichende Innenraumvariabilität auf.

2,5 KOMFORT

2,3 Federung

Die Fahrwerksabstimmung ist Mazda gut gelungen. Das Feder-/Dämpfer-System zeigt sich ausgewogen und eignet sich auch für Langstrecken.

+ Lange Bodenwellen werden komfortabel und bei höheren Geschwindigkeiten mit leichtem Nachschwingen gedämpft, bringen das Fahrzeug jedoch nicht aus der Ruhe. Bei kurzen Wellen könnte das Fahrwerk etwas sensibler ansprechen, da diese bei regelmäßigem Vorkommen das Fahrzeug zu leichtem Stuckern anregen - unkomfortabel wird es aber nicht. Einzelne Vertiefungen schluckt die Federung souverän, werden diese jedoch ausgeprägter, dringen sie auch deutlicher in den Innenraum. Querfugen dringen durchschnittlich bis zu den Insassen durch. Kopfsteinplaster und raue Fahrbahnbeläge werden gut gefiltert, sind aber akustisch im Innenraum präsent. Vertikalschwingungen zeigen sich gut gedämpft, Seitenneigungen sind ausgeprägter aber unkritisch.

2,3 Sitze

Insgesamt kann den Sitzen ein guter Komfort attestiert werden.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen und besitzt eine Lordosenstütze, so dass man recht einfach eine bequeme Sitzposition findet. Der Fahrer kann seinen linken Fuß abstützen, jedoch besitzt die recht schmale Ablage kein Trittbrett. Die Vordersitze zeigen sich körpergerecht geformt und angenehm gepolstert. Im Ganzen bieten sie einen guten Seitenhalt wenn auch die Lehnen, besonders im Schulterbereich, etwas mehr ausgeformt sein könnten. Im Fond sind sowohl Sitzfläche als auch -lehne etwas weniger ausgeprägt und bieten dadurch weniger Seitenhalt. Zudem könnte die Fläche etwas steiler sein - dadurch würde sie mehr Oberschenkelunterstützung bieten. Die Lehnen sind vorn wie hinten sehr hoch.

2,4 Innengeräusch

Das Innengeräusch ist im Gesamten auf einem guten Niveau, so dass der CX-5 einen angenehmen akustischen Fahrkomfort bietet.

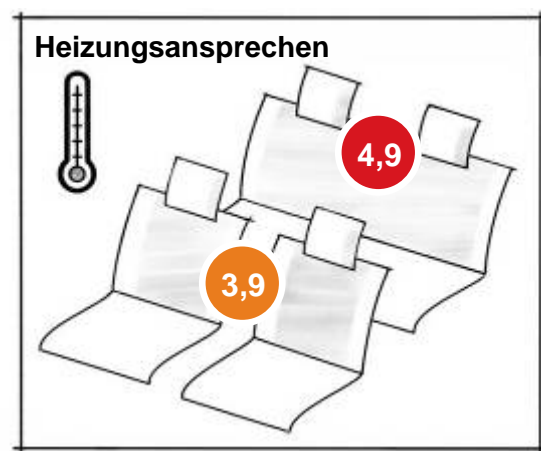
⊕ Der gemessene Innengeräuschpegel liegt bei 130 km/h bei guten 69 dB(A). Motor- und Fahrgeräusche halten sich weitgehend im Hintergrund. Windgeräusche steigen mit den Geschwindigkeiten, werden aber nie unangenehm.

2,9 Klimatisierung

Die Serienausstattung beinhaltet eine Zwei-Zonen-Klimaanomatik, die an warmen Tagen für eine rasche Abkühlung des Innenraums sorgt.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Zudem besitzt die Klimaanlage eine ECO-Funktion - bei Betätigung arbeitet die Anlage optimierter. Je nach eingestellter Temperatur wird die Umluftfunktion automatisch aktiviert.

⊖ Die Luftverteilung erfolgt nur in vorgegebenen Stufen und für Fahrer/Beifahrer gemeinsam. Beim ADAC Heizungstest kann der CX-5 nicht überzeugen. Sowohl vorn als auch hinten dauert es lange bis eine behagliche Temperatur im Innenraum vorherrscht.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

Der 2,2-l-Selbstzünder mit SKYACTIVE-Technologie weist 150 PS auf und sorgt für gute Fahrleistungen. Der Motor realisiert dank zweistufiger Turboaufladung über einen weiten Drehzahlbereich ein maximales Drehmoment von 380 Nm.

+ Die Elastizitätswerte sind im vierten und fünften Gang gut, im sechsten Gang zufriedenstellend. Doch auch beim simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) gibt der CX-5 ein gutes Bild ab und beendet den Sprint nach rund 5,6 Sekunden.

2,3 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Selbstzünders kann sich sehen lassen, das harte Wirkprinzip kann der Motor allerdings nicht verbergen.

+ Vibrationen sind im Innenraum kaum spürbar, allerdings ist der Motor durch leichtes Brummen ständig präsent. Besonders ab 4000 U/min wird das Brummen deutlicher.

2,2 Schaltung

Im Ganzen kann man der Schaltung eine gute Präzision attestieren, frei von Haken ist sie jedoch nicht.

+ Die Gänge sind ordentlich geführt und die Schaltwege recht kurz, dennoch sind schnelle Gangwechsel nur bedingt möglich. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer den richtigen Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und lässt sich problemlos schalten. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, so dass ein problemloses Anfahren möglich ist. An Steigungen hilft eine Berganfahrhilfe.

1,5 Getriebeabstufung

Das Getriebe zeigt sich sehr gut auf den Motor abgestimmt.

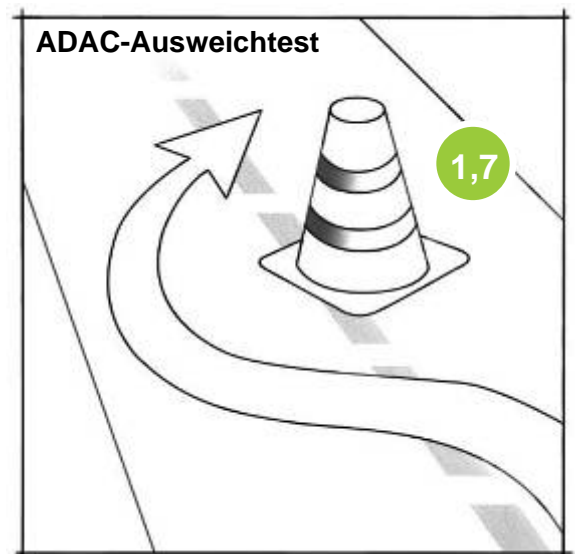
+ Aufgrund der passenden Ganganschlüsse kann man gleichmäßig beschleunigen und es steht zu jeder Geschwindigkeit der richtige Gang bereit. Die Gesamtübersetzung wurde recht lang gewählt, so dass der Motor bei 130 km/h mit spritsparenden Drehzahlen von etwa 2300 U/min läuft.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

Der CX-5 zeigt sich sicher abgestimmt und überfordert auch ungeübte Fahrer nicht.

+ Das Fahrzeug reagiert spontan auf Lenkbefehle, pendelt zwar aufgrund der Seitenneigung etwas nach, bleibt aber zu jedem Zeitpunkt unkritisch. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen nehmen leichten Einfluss auf die Spurtreue, unruhig wird der CX-5 aber nicht. Beim ADAC Ausweichtest kann der Mazda ein gutes Ergebnis einfahren. Beim ersten Anlenken schiebt das Fahrzeug leicht über die Vorderachse und taucht vorn ein, so dass das hintere, kurveninnere Rad leicht angehoben wird, bleibt aber dennoch gut beherrschbar.



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.

Anschließend drängt dadurch das Heck etwas nach außen, doch durch effektive DSC-Eingriffe (elektronische Stabilitätskontrolle) bleibt das Fahrverhalten sicher - Lastwechselreaktionen fallen gering aus. Beladen nimmt die Untersteuerneigung etwas zu.

2,5 Lenkung*

An der Lenkung gibt es bis auf den recht großen Wendekreis nichts auszusetzen.

+ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und zeigt sich präzise geführt - zudem vermittelt sie dem Fahrer einen recht guten Fahrbahnkontakt. Darüber hinaus ist sie direkt ausgelegt, was der Handlichkeit des Fahrzeugs beim Rangieren zugute kommt - dabei ist kein großer Kraftaufwand erforderlich.

- Der Wendekreis fällt mit rund 11,9 m im Klassenvergleich groß aus.

1,8 Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich auch bei großer Beanspruchung standfest und kann mit kurzen Bremswegen überzeugen.

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der CX-5 knapp 36 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Messungen; halbe Zuladung; Reifen: Yokohama Geolander G98, 225/65 R17 102 V). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Wird in Kurven voll verzögert, so drängt das Heck etwas nach außen, allerdings behält der Wagen die angestrebte Fahrrichtung dennoch bei.

1,9 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der CX-5 weist eine gute aktive Sicherheitsausstattung auf.

+ Serienmäßig sind ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) und ein City-Notbremsassistent an Bord. Letzterer überwacht unterhalb von 30 km/h den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und leitet im Bedarfsfall eine Notbremsung ein. Ebenfalls serienmäßig ist ein Reifendruck-Kontrollsystem vorhanden. Bei einer Vollbremsung leuchten die Blinker zunächst mit einer erhöhten Frequenz, anschließend wird die Warnblinkanlage aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Zudem verfügt der CX-5 über eine Startsickeung, so dass unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich ist. Gegen Aufpreis kann das Technik-Paket erworben werden, dann sind Bi-Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht und einem Fernlichtassistenten und ein Spurhalteassistent an Bord. Dieser warnt ab 65 km/h mit einem Rattern, das an unterbrochene Fahrbahnmarkierungen erinnern soll, oder mit einem Warnton wenn ein Verlassen der Spur droht. Ein Spurwechselassistent ist ebenfalls optional erhältlich und warnt beim Spurwechsel, wenn sich ein Fahrzeug im nahen Umfeld befindet.

- In den Türen sind weder Rückleuchten noch -strahler, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer bei offenem Zustand warnen würden. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so ist der Blinker ohne Funktion - dadurch kann beispielsweise beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Bei der passiven Sicherheit gibt der CX-5 ebenfalls ein gutes Bild ab, kritikfrei bleibt er jedoch nicht.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Mazda 94 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne. Der Wagen ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopf-Schulter-Airbags vorn wie hinten ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,85 m optimalen Schutz und weisen einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Zudem gibt es für die vorderen Insassen Ansnallerinnerer, hinten wird der Ansnallstatus in einem Display angezeigt - schnallt man sich im Fond während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. Dank einer Sekundärkollisionsreduktion (SCR) wird nach einem Unfall die Bremse automatisch aktiviert, damit das Fahrzeug stehen bleibt und nicht evtl. mit dem Gegenverkehr zusammenstößt. An den stabilen Türgriffen können im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

- Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,60 m ausreichenden Schutz. Darüber hinaus könnte der Abstand zum Kopf geringer sein.

2,0 Kindersicherheit

Beim Crashtest fährt der CX-5 ein sehr gutes Ergebnis ein, lässt jedoch Federn bei der sicheren Befestigung von Kindersitzen.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der SUV einen Erfüllungsgrad von 87 Prozent auf. Zur Befestigung von Kinderrückhaltesystemen sind auf den äußeren Plätzen im Fond Isofixhalterungen mit Ankerhaken. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit den Sicherheitsgurten befestigen - diese reichen auch für Rückhaltesysteme mit großen Gurtbedarf. Auf den äußeren Plätzen sind die Gurtschlösser kurz und fest, so dass eine Einhandbedienung möglich ist. Im Fahrzeug ist auch genügend Platz für hohe Sitze. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den äußeren Plätzen im Fond Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden.

- Unter Umständen können Rückhaltesysteme auf den äußeren Plätzen im Fond nicht lagestabil befestigt werden, da die Anlenkpunkte eine ungünstige Position aufweisen und ins Polster drücken. Zudem ist das Hilfsschloss in der Mitte zu lang um Kindersitze lagestabil zu befestigen. Darüber hinaus sind laut Betriebsanleitung auf dem Beifahrerplatz und auf dem Mittelsitz mehrere Altersgruppen nicht erlaubt. Ansonsten dürfen auf diesen Plätzen nur Kindersitze aus dem Mazda-Zubehörkatalog verwendet werden. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden.

2,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz kann der SUV trotz der hohen Karosserie ein gutes Ergebnis erreichen.

+ Der Mazda sichert sich 64 Prozent der möglichen Punkte, da der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind.

- Ein besseres Ergebnis verhindern die zu aggressive Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest erhält der CX-5 mit einem CO₂-Ausstoß von 169 g/km 33 Punkte. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Liter pro hundert Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,2 l/100 km innerorts, 4,5 l/100 km außerorts und 6,7 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Zur Verbrauchssenkung in der Stadt ist ein Start-Stopp-System an Bord.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas zeigen sich gering und verhelfen dem CX-5 zu einer guten Bewertung - lediglich die Stickoxidwerte sind im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas erhöht. Im Ganzen erhält der Mazda 44 Punkte im Schadstoffkapitel. In der Summe mit den CO₂-Punkten erhält er 77 Punkte, was vier von fünf Sternen entspricht.

2,4 AUTOKOSTEN

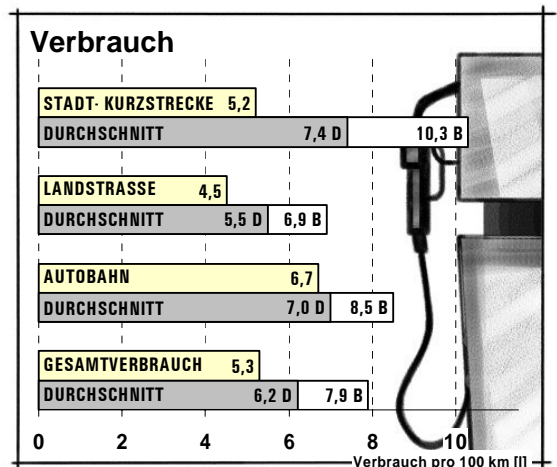
2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich größtenteils aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotorkraftstoff, ergibt niedrige Betriebskosten.

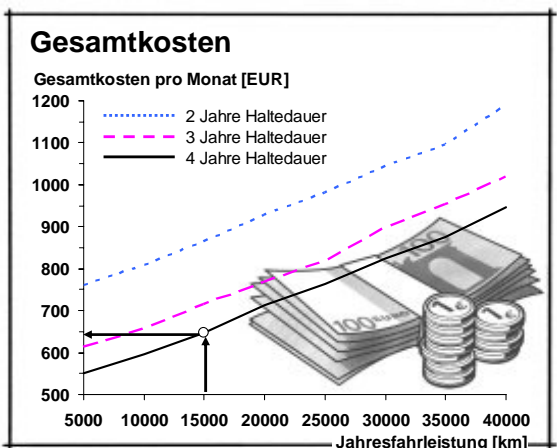
2,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle zwölf Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Mazda zur Inspektion. Vor allem für den Normal oder Wenigfahrer bedeutet der jährliche Abstand relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Der 2.2 Liter-Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Laut Mazda kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Außerdem gewährt Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km. Die relativ niedrigen Kosten für den Reifenersatz sorgen für die ausgeglichene Benotung.



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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 646 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,1 Wertstabilität*

Dem CX-5 wird dank moderner Motorentechnik, mit zukunftsorientierter Abgasnorm, ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert. Auch nach Jahren sollten sich Abnehmer für den SUV finden lassen.

2,3 Kosten für Anschaffung*

⊕ In der Höhe der Anschaffungskosten erhält der CX-5 mit 27.990 Euro zwar noch eine gute Note, allerdings erhöht sich der Kaufpreis um weitere 2.570 Euro, wenn die klassenübliche Ausstattung an Bord sein soll.

4,0 Fixkosten*

⊖ Die fixen Kosten trüben ein wenig die insgesamt positive Kostenbilanz: Zu den höheren Steuern von 227 Euro pro Jahr für den Dieselmotor gesellen sich auch noch ungünstige Versicherungseinstufungen (KH: 18; TK: 23; VK: 23).

1,9 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Im Ganzen fallen die monatlichen Gesamtkosten günstig aus. Lediglich die hohen Fixkosten liefern einen negativen Beitrag zu den Autokosten.

DIE MOTORVARIANTEN				
in der preisgünstigsten Modellversion				
TYP	2.0 SKYACTIV-G AWD	2.0 SKYACTIV-G	2.2 SKYACTIV-D	2.2 SKYACTIV-D AWD Automatik
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	4/2184	4/2184
Leistung [kW(PS)]	118(160)	121(165)	110(150)	129(175)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	208/4000	210/4000	380/1800	420/2000
0-100 km/h[s]	10,5	9,2	9,2	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	200	202	204
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	6,6 S	6,0 S	4,5 D	5,5 D
CO2 [g/km]	155	139	119	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/23	15/21/23	18/23/23	18/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	130	98	227	277
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	687	573	582	747
Preis [Euro]	27.890	23.490	25.590	34.490

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	TR = Transporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	GR = Großraumlimousine	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	GE = Geländewagen		D = Diesel
RO = Roadster	PK = Pick-Up		FG = Flüssiggas
KB = Kombi			G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2184 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/65R17
Reifengröße (Testwagen)	225/65R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,2/ 4,5/ 6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 169g/km
Innengeräusch 130km/h	68,8dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4555/1840/1670 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2175 mm
Leergewicht/Zuladung	1550 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	460 l/905 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/2000 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	56 l
Reichweite	1055 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	377 Euro
Monatliche Gesamtkosten	646 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/23
Grundpreis	27.990 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	1.800 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Technik-Paket)	1.100 Euro ^o
Komfortblinker (abschaltbar)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (Touring-Paket)	900 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Technik-Paket)	1.100 Euro ^o
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Touring-Paket)	900 Euro ^o
Xenonlicht (Technik-Paket)	1.100 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (im Fond)	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	500 Euro ^o
Rücksitzlehne, umklappbar(40:20:40)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Touring-Paket)	900 Euro ^o

AUSSEN

Lackierung Metallic	520 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Glas)	770 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen