



Mazda CX-5 2.0 SKYACTIV-G Center-Line

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (121 kW / 165 PS)

Die SKYACTIVE-Technologie hält auch beim Mazda CX-5 mit dem Zwei-Liter-Ottomotor Einzug. Die Bezeichnung steht für niedrige Kraftstoffverbräuche bei besserer Leistungsausbeute. Dies soll mit Leichtbaukomponenten, optimiertem Antriebsstrang und effizienteren Motoren realisiert werden - bei Letzteren wurde das Verdichtungsverhältnis erhöht und das Abgassystem optimiert. Die Addition aller Maßnahmen führt zu einem Durchschnittsverbrauch von 6,3 Liter Super auf 100 Kilometer (EcoTest). Zudem sind die Schadstoffanteile im Abgas gering, so dass der Mazda insgesamt vier von fünf Sternen beim ADAC EcoTest erreicht. Sicherheitstechnisch ist der Mazda ebenfalls auf neuestem Stand: Er 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 26.290 Euro. Dazu beinhaltet die kurze Liste der Sonderausstattungen einige empfehlenswerte Details, wie das Technik- oder Touring-Paket, die 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.

- +** großzügiger Innen- und Kofferraum, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Sicherheitsausstattung, Bi-Xenon-Scheinwerfer
- mäßige Rundumsicht, großer Wendekreis, nicht auf allen Plätzen sind Kindersitze aller Altersgruppen zugelassen



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

4,3 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,1 Langstrecke

2,1 Transport

2,7 Fahrspaß

2,2 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012
Text: Martin Poloczek

Verarbeitung

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.

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit liegt der CX-5 mit vier vollwertigen Plätzen und einem schmalen Notsitz im guten Mittelfeld, wenn auch die maximale Zuladung mit 490 kg für diese Fahrzeugklasse nur durchschnittlich ausfällt.

+ Dank einem Tankvolumen von 56 Litern und einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 6,3 l/100 km lassen sich Reichweiten von etwa 900 km realisieren. Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.

- Auf dem Dach dürfen lediglich 50 kg transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung - ein vollwertiges Reserverad gibt es nicht.

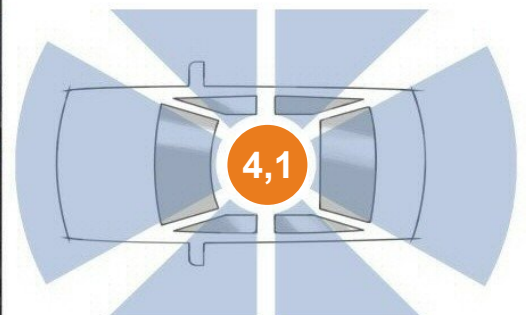
Sicht

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

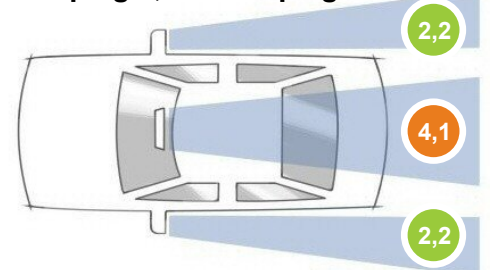


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

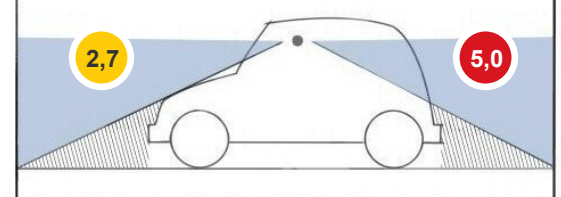
Rundumsicht



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.

⊕ Durch die hohe Karosserie lässt sich das Fahrzeugumfeld gut überblicken. Die Fahrzeugenden können zwar nicht eingesehen aber recht gut abgeschätzt werden - 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. 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.

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 Türausschnitt 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 zur Ladungssicherung, 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, ist allerdings beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Die Rundinstrumente sind klar im Kontrast und können einwandfrei abgelesen werden. 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 (inkl. Fernlicht) als auch der Scheibenwischer sensorgesteuert. Die Nebelleuchterschalter sind beim Lichtschalter - der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am 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 den Blick vom Verkehrsgeschehen abwendet. 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 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 Fahrlicht 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 - vor allem wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen.



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 Innenraum-Variabilität auf.

2,4 KOMFORT

2,6 Federung

Das Feder-/Dämpfer-System ist insgesamt recht ausgewogen, spricht aber besonders auf unregelmäßige Fahrbahnunebenheiten hölzern an und lässt das Fahrzeug dadurch etwas nervös wirken.

+ Lange Bodenwellen pariert der Mazda souverän und ohne Nachschwingen. Kurze Fahrbahnwellen werden zufriedenstellend gefiltert, dringen aber deutlicher bis zu den Insassen durch. Einzelhindernisse und Querfugen werden spürbar durchgereicht - zu unbequem wird es aber nicht. Kopfsteinpflasterbeläge werden zufriedenstellend von den Insassen ferngehalten. Karosseriewanken beim Bremsen oder Beschleunigen sowie Seitenneigungen in Kurven zeigen sich ordentlich gedämpft.

– Raue und ungleichmäßige Fahrbahnbeläge regen die Karosserie zu nervösem und auf Dauer unkomfortablem Stuckern an.

2,3 Sitze

Den Sitzen kann insgesamt 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. Zudem kann der Fahrer 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 konturiert 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.

2,2 Innengeräusch

Das gemessene Innengeräusch ist niedrig und auch das subjektive Geräuschempfinden ist angenehm.

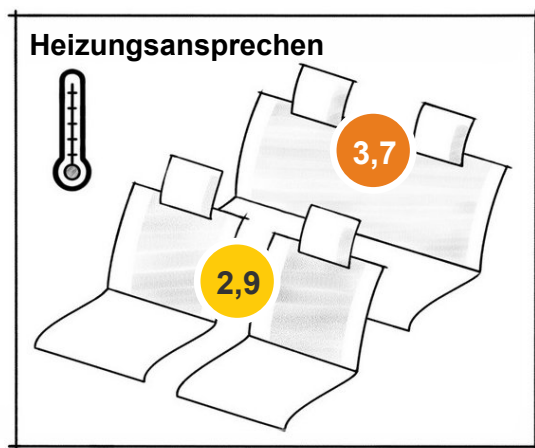
⊕ Der gemessene Innengeräuschpegel liegt bei 130 km/h bei guten 67,7 dB(A). Auch das Motorgeräusch fällt bei moderater Fahrweise nicht weiter auf, dreht man das Aggregat allerdings aus, ist es deutlich im Innenraum zu vernehmen. Abrollgeräusche werden kaum wahrgenommen, gelegentlich ist jedoch ein Fahrwerkspoltern im Innenraum präsent. Windgeräusche steigen mit den Geschwindigkeiten, werden aber nie unangenehm.

2,5 Klimatisierung

Die Serienausstattung beinhaltet eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 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. Vorn spricht die Heizung beim Test zufriedenstellend an, so dass man sich nicht zu lange gedulden muss bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

⊖ Die Luftverteilung erfolgt nur in vorgegebenen Stufen und für Fahrer/Beifahrer gemeinsam. Im Fond dauert es deutlich länger bis die Temperaturen auf Behaglichkeitsniveau sind.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Der Zwei-Liter-Ottomotor mit SKYACTIVE-Technologie leistet 165 PS und entfacht ein maximales Drehmoment von 210 Nm. Damit lassen sich zufriedenstellende Fahrleistungen realisieren.

- + Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 6 Sekunden absolviert.
- Die Elastizitätswerte liegen im vierten und fünften Gang im hinteren Mittelfeld. Im sechsten Gang ist die Elastizität des Motors nicht mehr gut.

2,2 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Ottomotors ist gut, aber nichts Berühmtes.

- + Es sind lediglich leichte Vibrationen am Lenkrad spürbar. Bei moderater Fahrweise fällt der Motor nicht unangenehm auf, mit steigenden Drehzahlen wird aber aber recht laut und brummig.

2,1 Schaltung

Im Ganzen kann man der Schaltung eine gute Präzision attestieren.

- + Die Gänge zeigen sich präzise geführt und die Schaltwege fallen recht kurz aus. Dennoch sind schnelle Gangwechsel nur bedingt möglich, da beim Einlegen ein Widerstand überwunden werden muss - dieser ist höher wenn ein schneller Schaltvorgang vollzogen wird. 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.

2,5 Getriebeabstufung

Das Sechs-Gang-Getriebe passt recht gut zur Motorcharakteristik. Die Abstufung stellt einen guten Kompromiss aus niedrigen Drehzahlen und noch zufriedenstellenden Fahrleistungen dar.

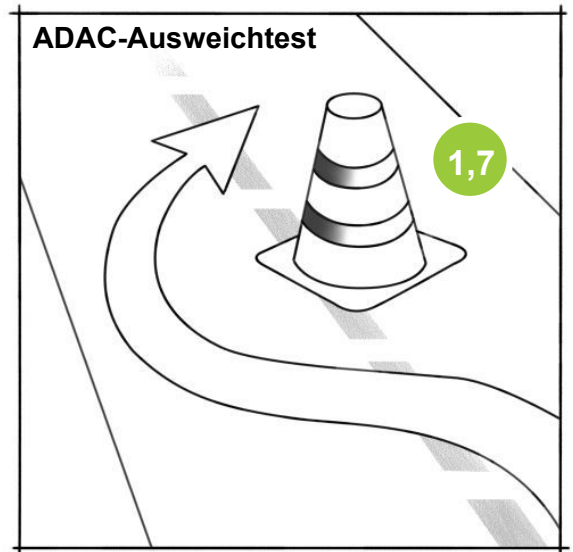
- + Die Ganganschlüsse passen, so dass man gleichmäßig durchbeschleunigen kann. Die Gesamtübersetzung wurde recht lang gewählt - der Motor dreht bei 130 km/h mit moderaten 3000 Touren.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

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

+ Das Fahrzeug reagiert spontan und richtungsstabil bei schnellen Ausweichmanövern. 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. 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.



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.

2,5 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 11,95 m im Klassenvergleich groß aus.

2,2 Bremse

Die Bremsanlage zeigt sich auch bei großer Beanspruchung standfest und kann mit gutem Bremsweg überzeugen.

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der CX-5 knapp 36,8 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 erhöhter Frequenz, anschließend wird die Warnblinkanlage aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Zudem verfügt der CX-5 über eine Startsicke, 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.

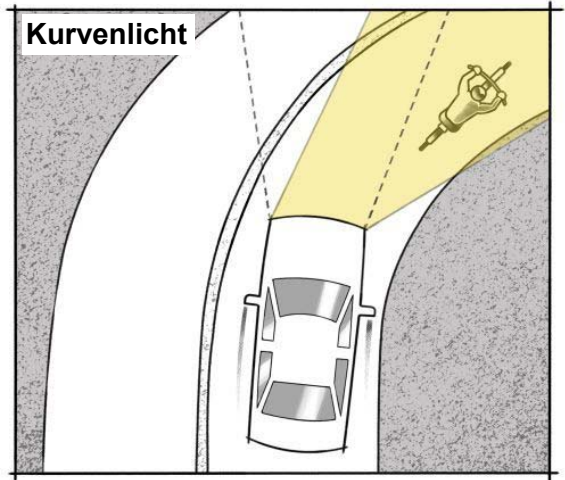
1,7

Passive Sicherheit - Insassen

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

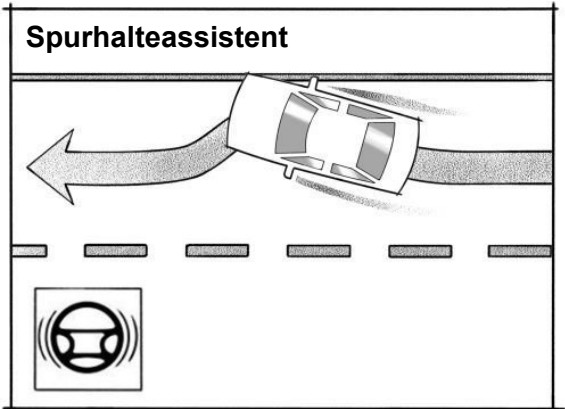
⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Mazda 94 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne. Der Wagen ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopf-Schulter-Airbags vorn wie hinten ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,85 m optimalen Schutz und weisen einen sehr geringen Abstand zum Kopf auf. Zudem werden die vorderen Insassen ermahnt sich anzuschnallen, hinten wird der Anschnallstatus in einem Display angezeigt - schnallt man sich im Fond während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal.

Kurvenlicht



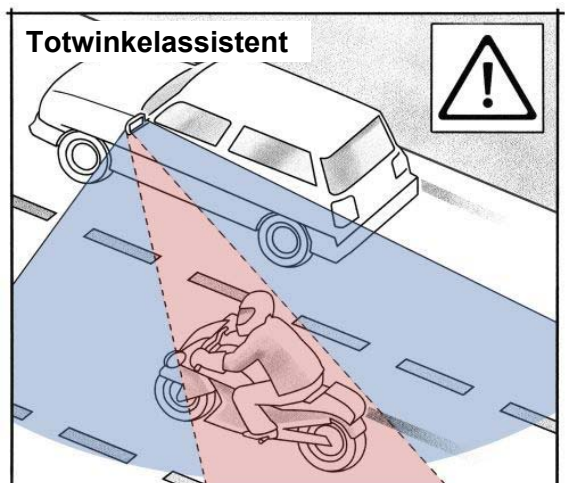
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



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.

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 knapp 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 großem 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-Zubehörekatalog 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.

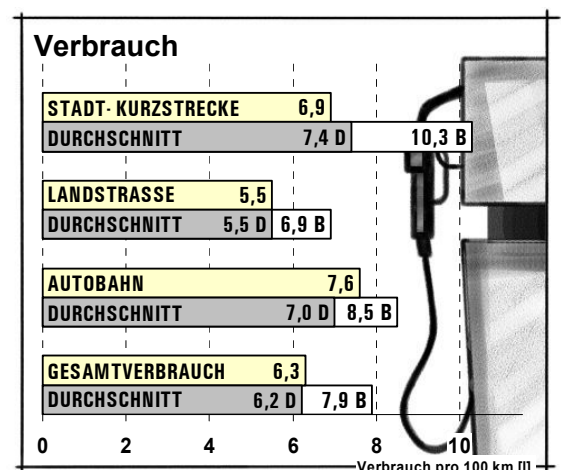
+ Der Mazda sichert sich 64 Prozent der möglichen Punkte, da der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind.

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

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest erhält der CX-5 mit einem CO₂-Ausstoß von 172 g/km 32 Punkte. Damit verbunden ist ein Durchschnittsverbrauch von 6,3 Liter pro hundert Kilometer. Dieser setzt sich aus 6,9 l/100 km innerorts, 5,5 l/100 km außerorts und 7,6 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Zur Verbrauchssenkung in der Stadt ist ein Start-Stopp-System an Bord.



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas zeigen sich gering und verhelfen dem CX-5 zu einer guten Bewertung von 43 Punkten. In der Summe bringt es der Mazda auf 75 Punkte - dies entspricht vier von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.

2,3 AUTOKOSTEN

3,8 Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Daher landet der CX-5 im hinteren Klassenmittelfeld.

2,0 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 2.0 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 Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

3,1 Wertstabilität*

Dem CX-5 wird dank moderner Motorentechnik, mit zukunftsorientierter Abgasnorm, ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Jedoch muss sich das getestete Modell gegen harte Konkurrenz durchsetzen.

2,1 Kosten für Anschaffung*

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von 26.290 Euro erhält der CX-5 eine gute Note, allerdings erhöht sich der Kaufpreis um weitere 2.580 Euro, wenn die klassenübliche Ausstattung an Bord sein soll.

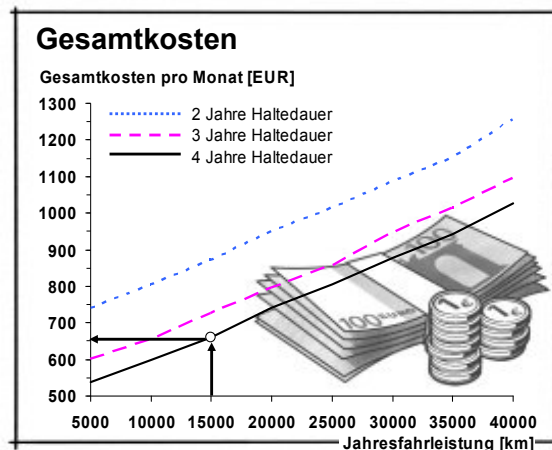
2,1 Fixkosten*

⊕ Die fixen Kosten fallen ebenfalls gering aus. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt lediglich 98 Euro und auch die Versicherungseinstufungen (KH: 15; TK: 21; VK: 23) fallen bis auf die Teilkasko-Einstufung nicht zu hoch aus.

2,0

Monatliche Gesamtkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 660 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 2.0 SKYACTIV-G AWD | 2.0 SKYACTIV-G | CX-5 2.2 SKYACTIV-D (DPF) | CX-5 2.2 SKYACTIV-D AWD (DPF) | CX-5 2.2 SKYACTIV-D AWD (DPF) |
|---|--------------------|----------------|---------------------------|-------------------------------|-------------------------------|
| Aufbau/Türen | GE/5 | GE/5 | GE/5 | GE/5 | GE/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1997 | 4/1997 | 4/2191 | 4/2191 | 4/2191 |
| Leistung [kW(PS)] | 118(160) | 121(165) | 110(150) | 110(150) | 129(175) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 208/4000 | 210/4000 | 380/1800 | 380/1800 | 420/2000 |
| 0-100 km/h[s] | 10,5 | 9,2 | 9,2 | 9,4 | 8,8 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 197 | 200 | 202 | 197 | 207 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 6,6 S | 6,0 S | 4,6 D | 5,2 D | 5,2 D |
| CO2 [g/km] | 155 | 139 | 119 | 136 | 136 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/21/23 | 15/21/23 | 18/23/23 | 18/23/23 | 18/23/23 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 130 | 98 | 227 | 261 | 261 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 699 | 596 | 611 | 712 | 757 |
| Preis [Euro] | 28.290 | 23.890 | 25.990 | 30.390 | 34.990 |

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-Haftpfl.
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 | 1997 ccm |
| Leistung | 121 kW (165 PS) |
| bei | 6000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 210 Nm |
| bei | 4000 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 | 200 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,2 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang) | 6,0 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,8 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 6,0 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 6,3 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 6,9/ 5,5/ 7,6 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 139g/km / 172g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 67,7dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4555/1840/1670 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2175 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1440 kg/490 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 460 l/905 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 690 kg/1800 kg |
| Dachlast | 50 kg |
| Tankinhalt | 56 l |
| Reichweite | 885 km |
| Garantie | 3 Jahre / 100.000 km |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 145 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 54 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 103 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 358 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 660 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/21/23 |
| Grundpreis | 26.290 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 | nicht erhältlich |
| Berganfahrhilfe | Serie |
| City-Notbremsfunktion | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Fernlichtassistent (Technik-Paket) | 1.100 Euro° |
| Komfortblinker(abschaltbar) | Serie |
| Müdigkeitserkennung | nicht erhältlich |
| Parkhilfe, elektronisch (Touring-Paket) | 900 Euro° |
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Spurassistent (Technik-Paket) | 1.100 Euro° |
| Start-Stop-System | Serie |
| Tempomat | Serie |
| Totwinkelassistent (Touring-Paket) | 900 Euro° |
| Xenonlicht (Technik-Paket) | 1.100 Euro° |

INNEN

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

AUSSEN

| | |
|------------------------|-----------|
| Lackierung Metallic | 530 Euro° |
| Nebelscheinwerfer | Serie |
| Schiebe-Hubdach (Glas) | 770 Euro |

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,4 | Fahreigenschaften | 2,2 |
| Verarbeitung | 2,6 | Fahrstabilität | 2,0 |
| Alltagstauglichkeit | 2,6 | Lenkung* | 2,5 |
| Sicht | 2,6 | Bremse | 2,2 |
| 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 | 2,3 |
| Raumangebot vorne* | 1,6 | Verbrauch/CO2* | 2,8 |
| Raumangebot hinten* | 1,8 | Schadstoffe | 1,7 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | | |
| Komfort | 2,4 | | |
| Federung | 2,6 | | |
| Sitze | 2,3 | | |
| Innengeräusch | 2,2 | | |
| Klimatisierung | 2,5 | | |
| Motor/Antrieb | 2,6 | | |
| Fahrleistungen* | 3,2 | | |
| Laufkultur | 2,2 | | |
| Schaltung | 2,1 | | |
| Getriebeabstufung | 2,5 | | |

AUTOKOSTEN

2,3

| | |
|----------------------------|-----|
| Betriebskosten* | 3,8 |
| Werkstatt- / Reifenkosten* | 2,0 |
| Wertstabilität* | 3,1 |
| Kosten für Anschaffung* | 2,1 |
| Fixkosten* | 2,1 |
| Monatliche Gesamtkosten* | 2,0 |

¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen