



## Mazda CX-5 SKYACTIV-D 150 Exclusive-Line AWD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse  
(110 kW / 150 PS)

**D**rei Jahre nach Marktstart in Deutschland hat der Mazda CX-5 ein Facelift erhalten. Neben den üblichen optischen Modifikationen bekam das SUV eine elektrische Feststellbremse und ein modifiziertes Infotainmentsystem. In der Ausstattungsvariante Exclusive-Line sind die Voll-LED-Scheinwerfer serienmäßig an Bord. Sie sorgen für optimale Ausleuchtung mit einer natürlichen Lichtfarbe. Dass sinnvolle Assistenzsysteme wie das ACC-Notbremssystem, die Müdigkeitserkennung und der Spurhalteassistent nur für die höchste Ausstattungsvariante Sports-Line erhältlich sind, lässt sich kaum logisch erklären. Diese Ausstattung gibt es nur in Verbindung mit Allradantrieb und fast ausschließlich mit den Top-Motorisierungen. Wirtschaftlichkeit und Sicherheit lassen sich daher mit dem CX-5 nicht kombinieren. Die Motor-Getriebe-Kombination ist in sich stimmig. Der 2,2-Liter-Diesel sorgt mit seinen 110 kW/150 PS für kräftigen Vortrieb und Durchzug aus dem Drehzahlkeller. Durch Ausgleichswellen halten sich die Vibrationen des Selbstzünders in Grenzen. Mit dem knackigen Schaltgetriebe gehen die Gangwechsel zügig von der Hand. Weniger erfreulich ist der Testverbrauch. Im ADAC EcoTest schluckt der CX-5 durchschnittlich 5,9 l/100 km. Mehr als drei Sterne sind so in der Gesamtbewertung nicht drin. Stattliche 33.190 Euro kostet der CX-5 mit der kleinen Dieselmotorschaltung, Allradantrieb und in der Exclusive-Line-Variante. Die Ausstattung ist dann bereits reichhaltig. Günstig ist er nicht, der Mazda CX-5, aber rundum gelungen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3, BMW X1, Ford Kuga, Hyundai ix35, KIA Sportage, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

- +** LED-Scheinwerfer serienmäßig, großzügiger Innen- und Kofferraum, durchzugsstarker Motor, hoher Sicherheitsstandard, präzises Schaltgetriebe
- eingeschränkte Rundumsicht, großer Wendekreis, hoher Verbrauch, hohe Unterhaltskosten, mehrere Assistenzsysteme nur in höchster Ausstattungsvariante (Sports-Line) erhältlich



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

4,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,8 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,2 Langstrecke

1,8 Transport

2,5 Fahrspaß

3,4 Preis/Leistung

Stand: Juni 2015  
Text: Stefan Giuliani

Finish und Verarbeitung der Karosserie sind Mazda gut gelungen. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst. Die Spaltmaße dürften aber noch etwas gleichmäßiger sein. Auch der Innenraum kann mit einer guten Verarbeitung überzeugen, Carbon- und Aluapplikationen werten das Interieur optisch auf. Die Tankklappe wird per Hebel neben dem Fahrersitz entriegelt. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und verschmutzen nicht so schnell, wenn auch der geschützte Bereich etwas größer sein könnte. Schutzleisten an den Schwellern gibt es nicht. Die Stoßfänger sind einteilig und ermöglichen keinen Teilersatz. Im Anstoßbereich sind sie aber unlackiert und robust ausgeführt.

**+** Der Motorraum ist nach unten fast vollständig verschlossen. Auch im mittleren Bereich ist der Unterboden aerodynamisch optimiert, wodurch Luftverwirbelungen reduziert und somit auch der Kraftstoffverbrauch gesenkt wird. Die Fahrzeugflanken (Türen und Kotflügel) werden durch breite, unlackierte Elemente geschützt.

**-** Teilweise sind die verwendeten Kunststoffe kratzempfindlich. Den Türverkleidungen fehlt es an Passgenauigkeit. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten. Gasdruckfedern wären die bessere Alternative. Ein Fehlbetankungsschutz ist nicht vorhanden, sodass das Fahrzeug mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann, wodurch teure Reparaturen entstehen können.

Im Innenraum des CX-5 finden vier Personen bequem Platz. Der mittlere Platz der Rücksitzbank ist nur auf kurzen Strecken erträglich. Die maximale Zuladung fällt mit 495 kg nur durchschnittlich aus.

**+** Dank einem Tankvolumen von 58 Litern lassen sich Reichweiten von etwa 980 km erreichen (basierend auf EcoTest-Verbrauch). Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 Kilogramm befestigt werden, eine Dachreling ist aber nicht erhältlich. Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern großzügige 2.000 kg, ungebremste Anhänger dürfen bis 750 kg gezogen werden. Die zulässige Stützlast beträgt 88 kg. So können auf der Anhängerkupplung auch Radträger mit zwei E-Bikes befestigt werden.

**-** Für den Fall einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparaturset zur Verfügung. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens.

**+** Der Fahrer sitzt im CX-5 recht hoch und hat somit einen guten Überblick über den Verkehr. Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht einsehen, aber recht gut abschätzen. Beim Rangieren hilft die serienmäßige Einparkhilfe vorn wie hinten. Sie warnt optisch und akustisch bei Kollisionsgefahr. Die großen Außenspiegel ermöglichen gute Sicht nach hinten. Zudem ist der linke Spiegel asphärisch gestaltet, wodurch der tote Winkel deutlich kleiner ausfällt. Am Tag wird man aufgrund des serienmäßigen Tagfahrlichts vom entgegenkommenden Verkehr besser wahrgenommen. Bei Dunkelheit leuchten serienmäßig LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht die Fahrbahn aus. Ausleuchtung und Lichtfarbe überzeugen vollkommen.



**Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.**

Bei störendem Scheinwerferlicht vom nachfolgenden Verkehr blendet der Innenspiegel automatisch ab. Vorn wie hinten werden die Scheiben bei Regen großflächig gewischt.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der CX-5 mäßig ab, besonders die breiten D-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein. Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund des hohen Hecks quasi unsichtbar. Der Innenspiegel liefert nur ein dürftiges Sichtfeld nach hinten.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Der CX-5 wird per Funkfernbedienung ent- und verriegelt, jedoch zeigen sich die Tasten nahezu gleichförmig und können dadurch verwechselt werden. Die Fensterheber können damit nicht gesteuert werden.

⊕ Durch die hohe Sitzposition fällt das Ein- und Aussteigen leicht. Die Türschweller sind nicht besonders breit und stören dadurch nicht. Haltegriffe sind am Dachhimmel für alle außen Sitzenden vorhanden. In den Fond gelangt man problemlos, der Türausschnitt ist großzügig. Die Türrasten sind fein gestuft, könnten aber besonders an Steigungen etwas zuverlässiger halten. Nach dem Aussteigen und beim Entriegeln des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer für kurze Zeit und erhellen so das Fahrzeugumfeld.

⊖ Die Schweller liegen sehr hoch, man muss die Beine weit anheben. Es besteht die Möglichkeit des Aussperrens - das Fahrzeug kann auch bei geöffnetem Kofferraum verriegelt werden.

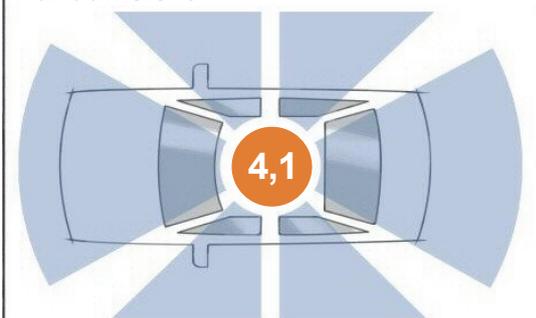
## 1,0 Kofferraum-Volumen\*

⊕ In den Kofferraum passen unterhalb der Laderaumabdeckung 460 Liter. Baut man die Hutablage aus und belädt bis zum Dach, fasst er 665 Liter. Dann können auch elf handelsübliche Getränkeboxen zugeladen werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, vergrößert sich der Kofferraum auf 905 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man das gesamte Volumen bis unter das Dach, stehen 1.490 Liter zur Verfügung.

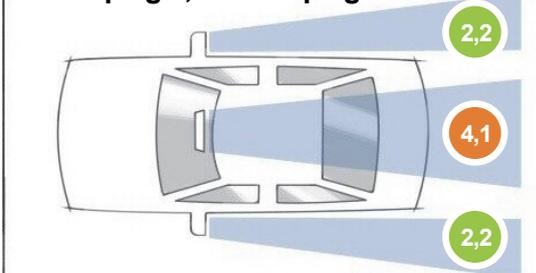
## 2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und auch mit etwas Schwung wieder zuwerfen. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei und schwingt relativ weit nach oben, wodurch auch Personen mit 1,85 m darunter aufrecht stehen können. Wenn beim Ausladen auch nur eine fünf Zentimeter hohe Ladekante überwunden werden muss, beim Einladen liegt sie 74 cm über der Straße, wodurch die Gepäckstücke recht hoch angehoben werden müssen. Das Kofferraumformat ist praktisch. Durch die geringe Tiefe gelangt man gut an die Transportgegenstände.

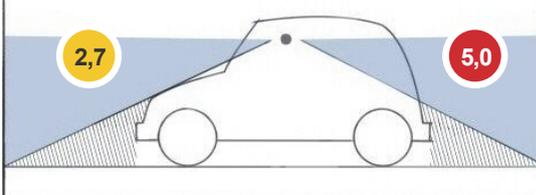
### Rundumsicht



### 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



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

– Es gibt nur eine Lampe auf der Innenseite der Heckklappe. Diese ist zwar in LED-Technik ausgeführt und sehr hell, man verdeckt sie aber leicht beim Einladen und macht sich dann selbst Schatten.

## 2,1 Kofferraum-Variabilität

+ Alle drei Lehnteile lassen sich einzeln klappen. So können auch lange Gegenstände in der Mitte durchgeladen und die Rückbank trotzdem noch mit zwei Personen besetzt werden. Der Klappmechanismus funktioniert sehr einfach, die Lehnen fallen federbelastet um. Ist man beim Wiederaufrichtung unvorsichtig, können die Gurte hinter die Lehnen geraten. Beschädigungsgefahr besteht aber nicht. Unter dem Kofferraumboden lassen sich kleinere Gegenstände sicher verstauen. Es gibt auch noch kleine Staufächer und eine 12-Volt-Elektrostekdose im Kofferraum. Insgesamt fallen die Staumöglichkeiten für kleines Gepäck knapp aus.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

+ Die Bedienelemente sind im CX-5 logisch angeordnet und gut erreichbar. Es bedarf keiner langen Eingewöhnungszeit. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Das Gaspedal ist stehend angeordnet und bietet so hohen Bedienkomfort. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Sitze werden manuell eingestellt - Längs- und Höheneinstellung sind gut erreichbar und leichtgängig. Gestartet wird der Motor per beleuchtetem Startknopf, der aber unerklärlicherweise vom Wischerhebel verdeckt wird. Die Rundinstrumente lassen sich einwandfrei ablesen und ein Bordcomputer informiert über alle wichtigen Tourdaten, wie Momentan- oder Durchschnittsverbrauch. Es kann aber nur eine Strecke berechnet werden. Abblendlicht und Scheibenwischer werden serienmäßig per Sensor aktiviert. Der Heckwischer kann im Intervall- und Dauerbetrieb aktiviert werden. Der serienmäßige Tempomat hilft dem Fahrer, die Geschwindigkeit zu halten, im Kombiinstrument wird die gewählte Geschwindigkeit angezeigt. Das Radio/Navigationssystem ist logisch aufgebaut und gut positioniert, nur im Detail besteht noch Verbesserungspotenzial. Das Display ist sehr hoch eingebaut, wodurch der Fahrer den Blick nicht weit vom Verkehrsgeschehen abwenden muss. Gesteuert wird am Lenkrad, per Dreh-Drück-Regler in der Mittelkonsole oder direkt im Display per Touch-Screen. Nicht ganz so hoch eingebaut wurde das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik. Die Bedienung gestaltet sich aber einfach und ist schnell erlernt. Die Heckscheibenheizung schaltet nach 15 Minuten automatisch ab, um keine Energie zu verschwenden. Die Umluftfunktion wird je nach Betriebszustand der Klimaanlage automatisch aktiviert. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab- und Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. An allen Fenstern ist ein Einklemmschutz vorhanden. Vorn sind ausreichend Ablagen vorhanden, hinten gibt es nur Lehnentaschen und Türablagen. Das Handschuhfach ist groß. Man sollte die Bedienungsanleitung aber zuhause lassen - der dicke Wälzer füllt das Handschuhfach fast komplett aus. Der Innenraum wird von LED-Leuchten erhellt. Die Außenspiegel können vom Innenraum aus elektrisch angeklappt werden. Dem Fahrer wird angezeigt, wenn die Türen und die Heckklappe nicht richtig verschlossen sind.



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

– Der Status des am Blinkerhebel angebrachten Lichtschalters lässt sich im Dunkeln nicht ablesen oder ertasten. Es ist kein Thermometer vorhanden, das dem Fahrer die Motortemperatur anzeigt. Es werden nur kalte und heiße Betriebszustände per Kontrollleuchten signalisiert. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, da die Türgriffe weit weg sind. Der Einsteller der Lordosenstütze ist sehr hoch angebracht und während der Fahrt kaum erreichbar. Die Lehneinstellung ist grob gerastet - ein stufenloses Drehrad wäre die bessere Lösung. Vorn wird das Anlegen der Sicherheitsgurte durch den Ablagekasten zwischen den Sitzen beeinträchtigt. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung.

---

## 1,6 Raumangebot vorne\*

Das Platzangebot fällt vorn großzügig aus.

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

---

## 1,6 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

Für den CX-5 sind keine Sitzvarianten erhältlich.

---

## 2,6 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

+ Die Fahrwerksabstimmung ist Mazda gut gelungen. Das Feder-/Dämpfer-System zeigt sich ausgewogen und eignet sich für Langstrecken, trotz einer leichten Nervosität auf feinen Wellen. Lange Bodenwellen werden komfortabel und bei höheren Geschwindigkeiten mit leichtem Nachschwingen abgedämpft. Bei kurzen Wellen könnte das Fahrwerk etwas sensibler ansprechen, da diese bei regelmäßigem Vorkommen das Fahrzeug auch zum Stuckern anregen - unkomfortabel wird es aber nicht. Einzelne Vertiefungen schluckt die Federung souverän, werden diese jedoch ausgeprägter, dringen sie auch deutlicher zu den Passagieren durch. Auch Querfugen nimmt man im Mazda deutlich wahr. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge werden gut absorbiert und eher akustisch wahrgenommen. Die Karosseriebewegungen fallen für das hohe Auto überschaubar aus.

## 2,3 Sitze

+ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich über einen weiten Bereich in der Höhe einstellen. Am Fahrerplatz ist auch eine Lordosenstütze vorhanden, die sich aber nicht in der Höhe justieren lässt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß abstützen, die Ablage fällt aber recht schmal aus. Die Vordersitze sind körpergerecht geformt und angenehm gepolstert. Sie bieten auch in schnell gefahrenen Kurven guten Seitenhalt. Der Fahrer sitzt auch auf langen Reisen entspannt und bequem. Im Fond sind sowohl Sitzfläche als auch -lehne etwas weniger ausgeprägt und bieten dadurch auch weniger Seitenhalt. Am Rücken dürfte auch aufwändiger gepolstert sein. Trotzdem sitzt man auch im Fond überdurchschnittlich gut. Die Lehnen sind vorn wie hinten sehr hoch.

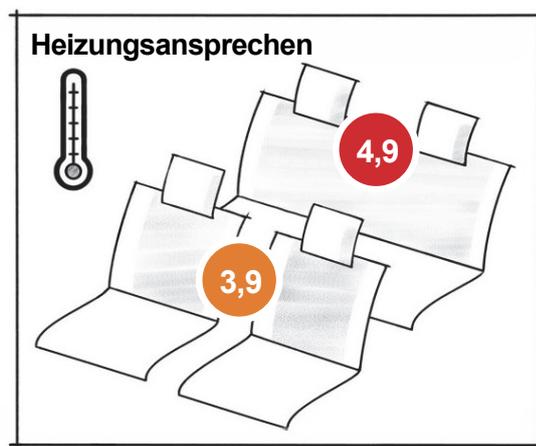
## 2,3 Innengeräusch

+ Der gemessene Innengeräuschpegel liegt bei 130 km/h bei guten 68,6 dB(A). Motor- und Fahrgeräusche halten sich weitgehend im Hintergrund. Allein die Windgeräusche sind etwas ausgeprägter.

## 3,2 Klimatisierung

Die Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord. Sie besitzt eine ECO-Funktion - bei Betätigung soll die Anlage energieeffizienter arbeiten. Je nach eingestellter Temperatur wird die Umluftfunktion automatisch aktiviert.

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



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

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

+ Der 2,2-Liter-Dieselmotor stellt mit seinen 110 kW/150 PS die Basismotorisierung des CX-5 dar. Er überzeugt trotzdem mit ordentlichen Fahrleistungen. Dank seiner zweistufigen Aufladung liegt das maximale Drehmoment von 380 Nm bereits bei 1.800 1/min an und wird bis 2.600 Touren konstant gehalten. Das verhilft dem Mazda zu einer vorbildlichen Durchzugskraft. Die Elastizitätsmessungen von 60 auf 100 km/h beendet das SUV im vierten Gang nach 6,8, im fünften nach 9,3 und im sechsten nach 13,0 Sekunden. Nutzt man das volle Drehzahlband wird der Sprint in 6,1 Sekunden absolviert (gemessen im dritten Gang).

## 2,5 Laufkultur

Ausgleichswellen helfen dem Selbstzünder, sein hartes Verbrennungsverfahren etwas zu verbergen. Vibrationen sind im Innenraum kaum spürbar. Im üblichen Drehzahlbereich hält sich der Diesel auch akustisch zurück, bei hohen Drehzahlen steigt das Motorgeräusch aber deutlich an.

## 1,9 Schaltung

⊕ Die Gänge sind ordentlich geführt und die Schaltwege recht kurz. Der Gangwechsel geht knackig von der Hand. Nur wenige Stolperfallen beim Gassenwechsel bremsen gelegentlich die Schaltgeschwindigkeit. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, den richtigen Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und lässt sich problemlos schalten. Selbst bei noch rollendem Fahrzeug lässt er sich geräusch- und verschleißarm einlegen. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, sodass ein sensibles Anfahren möglich ist. An Steigungen hilft eine Berganfahrhilfe. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, auch wenn der Gang bereits vor Kupplungsbetätigung eingelegt war.

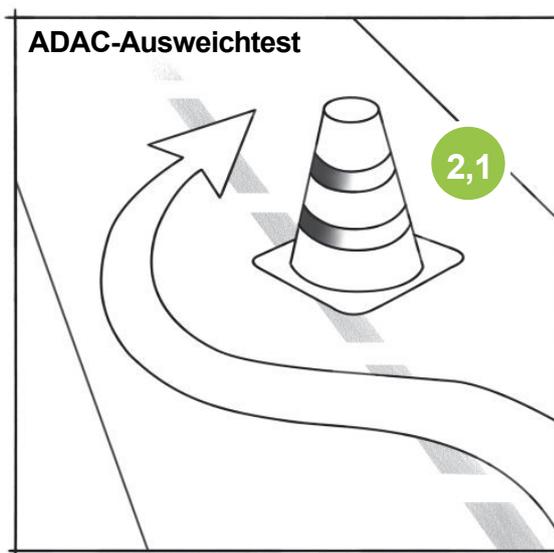
## 2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Schaltstufen stellen in jedem Betriebszustand die passende Übersetzung zur Verfügung, um der Dieselmotoren die volle Leistungsentfaltung zu ermöglichen. Die Gesamtübersetzung wurde relativ lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.400 1/min. Das spart vor allem auf langen Reisen Kraftstoff. Der Motor ist damit aber nicht überfordert - der Mazda zieht auch im größten Gang kräftig durch.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Auf plötzliche Lenkimpulse wie überraschende Spurwechsel reagiert der CX-5 träge mit viel Karosseriebewegung, aber sicher. ESP hilft, die Situation zu kontrollieren. Am Geradeauslauf des SUV gibt es nicht viel auszusetzen. Beim ADAC Ausweichtest kann der Mazda ein gutes Ergebnis einfahren. Beim ersten Anlenken schiebt das Fahrzeug leicht über die Vorderachse und taucht vorn ein, sodass das hintere, kurveninnere Rad leicht angehoben wird, bleibt aber dennoch gut beherrschbar. Anschließend drängt dadurch das Heck etwas nach außen, doch durch effektive ESP-Eingriffe bleibt das Fahrverhalten sicher. Durch den Allradantrieb gibt es für den Mazda auch auf losem Untergrund kaum ein Halten. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der CX-5 früh und gut kontrollierbar über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen durch Gaswegnahme treten kaum auf; falls doch, drückt das Heck gemächlich und gut kontrollierbar Richtung Kurvenäußeres.



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

### 2,7 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung ist gut zentriert und spricht auch bei kleinen Lenkwinkeln schnell an. Beide Achsen bauen kräftig Seitenführung auf - bei einem SUV keine Selbstverständlichkeit. Der Fahrer bekommt ordentlich Rückmeldung und hat kaum Mühe, den Mazda zielgenau über kurvige Landstraßen zu manövrieren. Sie ist relativ direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind nur etwas mehr als 2,5 Lenkradumdrehungen nötig. Der Kraftaufwand hält sich auch bei Schrittgeschwindigkeit in Grenzen.

⊖ Der Wendekreis fällt mit rund 12,0 m im Klassenvergleich groß aus.

## 2,1 Bremse

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

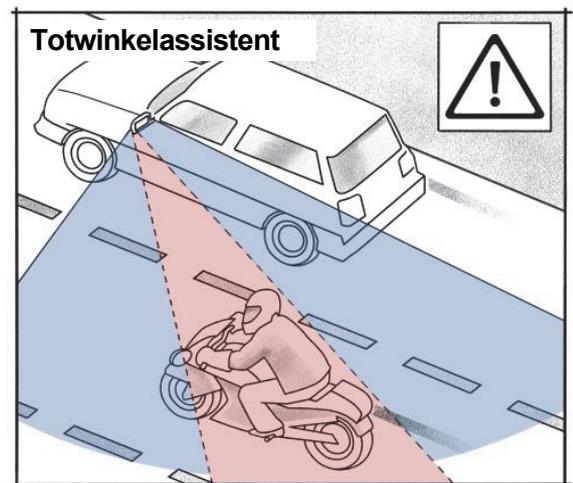
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der CX-5 36,7 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus 10 Messungen; halbe Zuladung; Reifen: Yokohama Geolander G98, 225/65 R17 102 V). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Wird in Kurven voll verzögert, so drängt das Heck etwas nach außen, kritische Fahrzustände entstehen dabei aber nicht.

## 2,0 SICHERHEIT

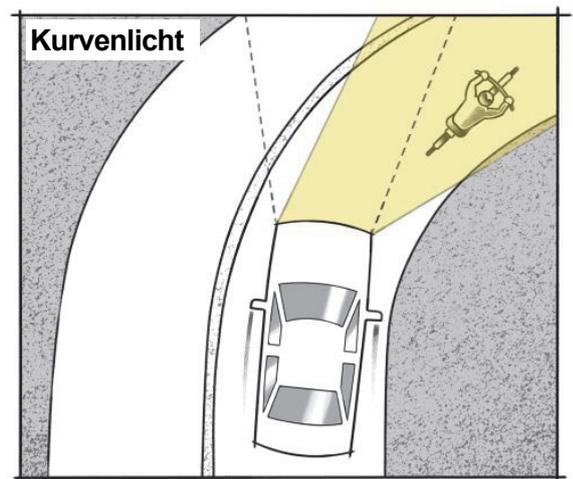
### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig sind ein elektronisches Stabilitätsprogramm (DSC) und ein Bremsassistent an Bord. Der ebenfalls serienmäßige City-Notbremsassistent überwacht unterhalb von 30 km/h den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und leitet im Bedarfsfall eine Notbremsung ein. Auch ohne Aufpreis ist ein Reifendruck-Kontrollsystem vorhanden, das den Abrollumfang der Reifen kontrolliert und so einen Luftverlust erkennt und dem Fahrer signalisiert. Selbst dynamisches Kurvenlicht und der Spurwechselassistent zählen zur Serienausstattung. Eine Vollbremsung signalisieren die Blinker zunächst mit einer erhöhten Frequenz, im Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Die LED-Bremsleuchten sprechen schnell an und ermöglichen dem nachfolgenden Verkehr so einen kurzen Bremsweg. Zudem verfügt der CX-5 über eine Startsicherung, die den Motorstart nur bei gedrücktem Kupplungspedal zulässt. So ist unbeabsichtigtes Anfahren nicht möglich. Serienmäßig ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem sich die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzen lässt.

⊖ In den Türen sind weder Rückleuchten noch -strahler, die bei Dunkelheit andere Verkehrsteilnehmer warnen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, so ist der Blinker ohne Funktion - dadurch kann beispielsweise beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht angezeigt werden. Ein ACC-Notbremssystem, ein Spurhalteassistent und ein Müdigkeitswarner bleiben der höchsten Ausstattungsvariante Sports-Line vorbehalten.



**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.**



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

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Mazda 94 % der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne (Stand 05/2012). Der Wagen ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopf-Schulter-Airbags vorn wie hinten ausgestattet.

Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m optimalen Schutz und haben einen sehr geringen Abstand zum Kopf. Für die vorderen Insassen sind Gurtwarner vorhanden, zudem wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte im Fond verwendet werden. Schnallt man sich hinten 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 nach einem Unfall hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

– Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis gut 1,60 m ausreichenden Schutz. Darüber hinaus könnte der Abstand zum Kopf geringer sein. Warndreieck und Verbandskasten haben keine Halter und sind bei beladenem Kofferraum schwer aufzufinden. Im Kofferraum sind keine sinnvoll einsetzbaren Zurrösen vorhanden.

## 1,9 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest sammelt der Mazda 87 % der möglichen Punkte im Bereich Kindersicherheit (Stand 05/2012). Zur Befestigung von Kinderrückhaltesystemen sind auf den äußeren Plätzen im Fond Isofixhalterungen mit Ankerhaken vorhanden. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit den Sicherheitsgurten befestigen - diese reichen auch für Rückhaltesysteme mit großen Gurtbedarf. Die Gurtschlösser sind kurz und fest, sodass 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. Laut Betriebsanleitung sind auf dem Beifahrerplatz und auf dem hinteren Mittelsitz Kinderrückhaltesysteme mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen problemlos genutzt werden. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kinderhänden einfach deaktiviert werden.

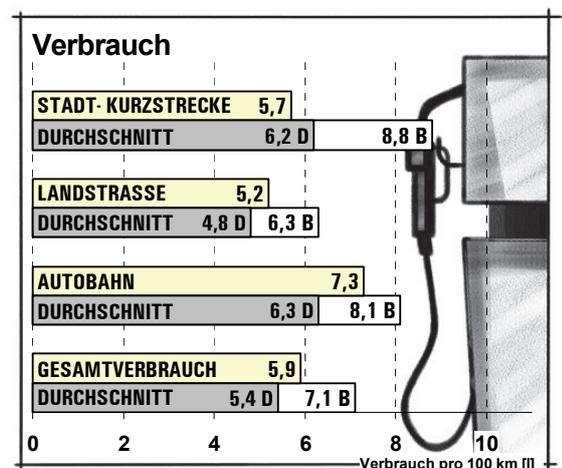
## 2,5 Fußgängerschutz

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der CX-5 im Bereich Fußgängerschutz 64 % der möglichen Punkte (Stand 05/2012). Die Randbereiche der Motorhaube bieten aber noch deutliches Verbesserungspotenzial.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO2\*

– Beim ADAC EcoTest erhält der CX-5 SKYACTIV-D 150 mit Schaltgetriebe und Allrad aufgrund des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 190 g/km nur 19 Punkte. Daraus resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 Liter pro hundert Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,7 l/100 km innerorts, 5,2 l/100 km außerorts und 7,3 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

## 1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus und verhelfen dem CX-5 zu einer guten Bewertung mit 41 Punkten. In Summe mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erhält er 60 Punkte und somit nur enttäuschende drei Sterne.

## 4,4 AUTOKOSTEN

### 3,3 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich größtenteils aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da sich der Mazda mit relativ günstigem Dieselmotor begnügt, liegen die Betriebskosten trotz eines hohen Testverbrauchs im Mittelfeld.

### 3,6 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.

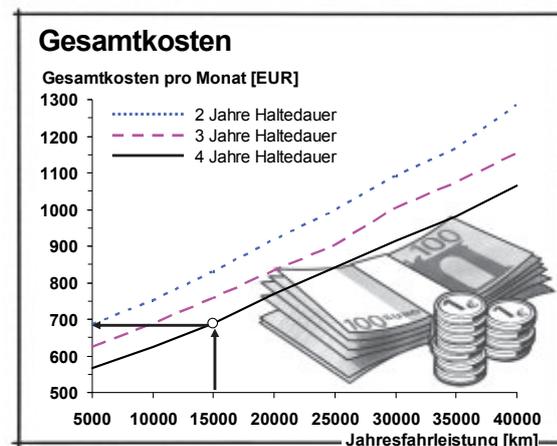
⊕ Laut Mazda kommen ausschließlich qualitativ hochwertige und langlebige Verschleißteile zum Einsatz. Außerdem gewährt Mazda eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km.

### 3,0 Wertstabilität\*

Dem durstigen SUV kann im vierjährigen Kalkulationszeitraum nur ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert werden.

### 5,4 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Der Mazda CX-5 kostet mit dem 150-PS Dieselmotor, Schaltgetriebe, Allradantrieb und in der gehobenen Ausstattungsvariante Exclusive-Line bereits in Grundausstattung 33.190 Euro. Ein stolzer Preis in der unteren Mittelklasse. Die Aufpreisliste ist aber kurz: Automatikgetriebe, Navigationssystem und individuelle Lackierungen sind zusätzlich erhältlich. Sonst ist der CX-5 Exclusive-Line bereits recht komplett ausgestattet. Ein paar innovative Assistenzsysteme sind leider der höchsten Ausstattungsvariante Sport-Line vorbehalten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 687 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 5,5 Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten fallen sehr hoch aus: Für die Kfz-Steuer werden jährlich 291 Euro fällig. Egal, ob man den Mazda nur haftpflichtversichert oder eine Kaskoklasse wählt, die Einstufung fällt immer ungünstig aus (KH: 18; VK: 24; TK: 23).

## Monatliche Gesamtkosten\*

➔ Zum Sparen wurde der CX-5 nicht geschaffen. Die monatlichen Unterhaltskosten fallen sehr hoch aus.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	G 160 AWD	G 165	G 192 AWD i-ELOOP	D 150	D 175 AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	4/1997	4/2488	4/2191	4/2191
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	121 (165)	141 (192)	110 (150)	129 (175)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	208/4000	210/4000	256/4000	380/1800	420/2000
0-100 km/h[s]	10,5	9,2	8,0	9,2	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	200	194	202	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7   S	6,0   S	7,2   S	4,6   D	5,2   D
CO2 [g/km]	156	139	165	119	136
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/23	17/23/23	17/23/23	18/24/23	18/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	162	128	190	257	291
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	705	598	781	590	719
Preis [Euro]	31.090	24.190	36.790	26.290	36.890

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2191 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4500 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1800 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/65R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/65R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,95/11,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,7/5,2/7,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	136 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>190 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,6 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4555/1840/1670 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2150 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1615 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>460 l/905 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	<b>980 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>100 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>60 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>136 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>391 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>687 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/23
Grundpreis	33.190 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Automatikgetriebe	1.800 Euro
automatische Parkbremse	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
City-Notbremsfunktion	Serie
Digitaler Radioempfang (DAB)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
LED-Abblendlicht	Serie
LED-Rückleuchten	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurhalteassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	600 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstell-/anklappbar	Serie
Einparkhilfe vorne/hinten	Serie
Lackierung Metallic	530 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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