



Mazda CX-5 SKYACTIV-D 150 Exclusive-Line

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

Gerade in der aktuellen Debatte ist es nicht sehr geschickt von Mazda, den neuen CX-5 mit zwei unterschiedlichen Abgasreinigungssystemen auf den Markt zu bringen: Das aufwändigere und wohl bessere System samt AdBlue-Einspritzung gibt es nur auf dem US-Markt. Vor allem in Kalifornien sind die Grenzwerte deutlich strenger als in der EU. Interessant ist also die Frage, wie die Stickoxidemissionen beim deutschen Modell ausfallen. Der EcoTest zeigt: Zu hoch. Zwar gibt es schlechtere Modelle auf dem Markt, vom Grenzwert des Gesetzgebers ist man aber deutlich entfernt, sobald man nicht mehr nur die zulassungsrelevanten Fahrzyklen fährt.

Schade, denn der CX-5 ist eigentlich ein guter Wurf. Gefällt schon die dynamisch gezeichnete Karosserie, fühlt man sich auch innen wohl. Eine gute Verarbeitung und viel Platz sorgen zusammen mit der recht gelungenen Fahrwerksabstimmung dafür, dass man auch lange Strecken gern zurücklegt. Der Motor gefällt abgesehen von seinen Abgasen mit seiner kultiviert-unaufgeregten und kraftvollen Art.

Die Sicherheitsausstattung im CX-5 ist aller Ehren wert - dafür muss man aber die Ausstattungslinie Sports-Line nehmen, die aber an den stärkeren Diesel mit 175 PS oder einen Benzinmotor gebunden ist. Nur für diese Variante ist ein auch bei höheren Geschwindigkeiten wirksames Notbremssystem verfügbar. Ein City-Notbremsassistent mit Personenerkennung ist aber für alle Modellvarianten serienmäßig.

Der Grundpreis von 32.290 Euro für das getestete Modell geht in Ordnung - möchte man aber die angesprochene Sports-Line mit der besseren Sicherheitsausstattung samt größerem Dieselmotor fahren, kommt man 40.000 Euro schon deutlich näher.

Konkurrenten: u.a. Ford Kuga, Hyundai Tucson, Seat Ateca, VW Tiguan.

- + großer Kofferraum, kräftiger Motor, gutes Schaltgetriebe, sicheres Fahrverhalten
- zu hohe Stickoxidemissionen, kein wirksamer Fehlbetankungsschutz, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **2,1**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,7
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,5

EcoTest ★☆☆☆☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie wie auch der Innenraum des Mazda gefallen mit einer soliden Verarbeitung. Die für das Interieur verwendeten Materialien sind der Klasse angemessen und vor allem im oberen Bereich von Türen und Armaturenbrett angenehm geschäumt. Der Unterboden wurde aufwändig verkleidet, allerdings aerodynamisch nicht ins Detail ausgefeilt. Vor Kratzern und Schrammen im Lack schützen teilweise die Offroad-Zierleisten.

3,3 Alltagstauglichkeit

Mit dem 56 l fassenden Tank sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von 900 km möglich. Die Zuladung beträgt insgesamt 495 kg, davon können 84 kg auf die Anhängerkupplung entfallen und 50 kg als Dachlast mitgeführt werden.

⊕ Die Anhängelast ist stattlich. Zwei Tonnen schwer dürfen gebremste Hänger sein, ungebremst darf man 750 kg an den Haken nehmen.

2,9 Licht und Sicht

Die Enden des SUV sind nur mäßig zu überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem CX-5 darüber hinaus eine sehr eingeschränkte Sicht nach außen, vor allem nach schräg hinten. Da helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten weiter, optional gibt es noch eine Rückfahrkamera. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen.



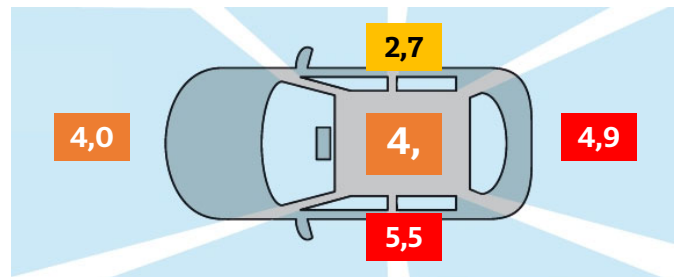
Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt. Die aufpreispflichtige Rückfahrkamera sollte deshalb unbedingt mitgeordert werden.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern sparte sich Mazda. Der schöne tiefrote Dreischicht-Metalliclack namens Magmarot, wie ihn der Testwagen trägt, wurde nur auf der Außenhaut vollständig aufgetragen. Im Einstiegsbereich und unter Motorhaube und Heckklappe ist der Lack matter, es fehlt der Klarlack.

⊖ Das SUV ist mit Spiegeln über 2,1 m breit und damit im engen Stadtverkehr ohnehin schon recht unhandlich. Dazu gesellt sich ein großer Wendekreis von 11,9 m, der ein Rangieren zusätzlich erschwert. Serienmäßig findet man nur ein einfaches Pannenset an Bord, ein Notrad ist genauso wenig erhältlich wie Bordwerkzeug oder ein Wagenheber. Auch einen wirksamen Fehlbetankungsschutz bietet der CX-5 nicht.

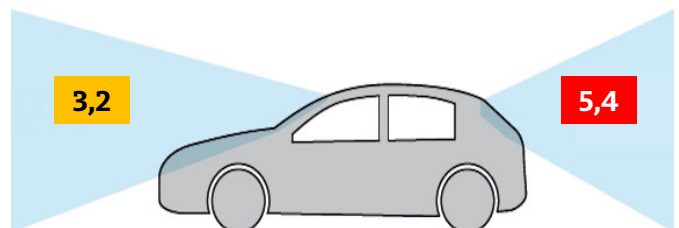
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das SUV einen Vorteil ausspielen. Die LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, das beim getesteten Exclusive-Line serienmäßige Kurvenlicht leistet auf verwinkelten Landstraßen gute Dienste. Gegen Aufpreis gibt es noch einen statischen Fernlicht-assistenten. Das Top-Modell Sports-Line hat ein Matrix-LED System, das je nach Verkehrssituation und Streckenverlauf unterschiedlich breit und weit leuchtet

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Schweller des SUV ist recht hoch - dies stellt aber das einzige nennenswerte Hindernis beim Ein- und Ausstieg dar. Die Sitze sind vorn wie hinten auf passender

sowie ein adaptives Fernlicht hat, das andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Dieses Scheinwerfersystem ist für die anderen Ausstattungslinien aber nicht erhältlich.

⊖ Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert - beim Abschleppvorgang kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Gepäckabteil des Mazda kann sich sehen lassen: Bereits das Standardvolumen beträgt stattliche 450 Liter. Belädt man den Kofferraum dachhoch, sind es 615 Liter. Dann finden auch bis zu elf Getränkeboxen Platz. Bei umgeklappten Lehnen beträgt das Volumen bei Beladung bis zur Fensterkante 860 Liter, bis unters Dach sind es gar 1.440 Liter.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrische Heckklappe bietet nur die Topausstattung Sports-Line. Auch die konventionelle Heckklappe ist aber leicht zu bedienen.

Die Ladekante des SUV liegt allerdings 76 cm über der Fahrbahn - schwere Gegenstände werden beim Einladen zur echten Muskelprobe. Immerhin sind Ladefläche und -kante annähernd auf gleicher Höhe.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Ablagen für Kleinkram wie Haken oder Netze sind im Kofferraum Mangelware. Zumindest sind unter dem doppelten Kofferraumboden etwa 40 Liter Extrastauraum sowie links und rechts im Kofferraum ein verschließbares Ablagefach. Im Zubehörkatalog beim Mazdahändler findet man aber noch ein paar Utensilien wie ein Spannetz für den Kofferraumboden oder eine Kofferraum-Abtrenngitter, das gerade bei dachhoher Beladung sinnvoll ist.

Höhe, um angenehm hinein und hinaus zu kommen. Auch sind die Türöffnungen groß, dazu gibt es Haltegriffe für alle außen Sitzenden.



Mit 450 l Volumen bietet der Kofferraum des CX-5 reichlich Platz für das Gepäck.

Die Kofferraumöffnung ist recht groß und der Kofferraum von vernünftig nutzbarem Format.

⊕ Jedes einzelne Segment der im CX-5 stets dreigeteilten Rückbank lässt sich per Griff seitlich im Kofferraum oder direkt an der Lehne umlegen.

⊖ Auf die Rücksitzgurte muss beim Wiederaufstellen der Lehnen geachtet werden, da sie leicht im Fangschloss der Rückbank eingeklemmt und beschädigt werden können.

2,4 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe der übersichtlich angeordneten Bedienelemente einstellen. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen, muss man auf das Infotainmentsystem zurückgreifen. Es erfordert trotz der recht klaren Menüstruktur Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Ärgerlich ist die sehr tiefe Anordnung des immerhin übersichtlich gestalteten Klimabedienteils.

Die meisten Schalter im Innenraum sind beleuchtet, auch die Fensterheberschalter. Diese funktionieren aber nur mit angeschalteter Zündung, zudem kann man die Fenster nicht per Fernbedienung von außen öffnen und schließen. Die Innenraumbeleuchtung wird vorn und hinten über Leseleuchten realisiert, große Innenraumleuchten hat sich Mazda gespart.

Das Kombiinstrument ist übersichtlich gestaltet;

Wassertemperatur und Tankinhalt werden genauso klar angezeigt wie Geschwindigkeit und Motordrehzahl.



Die Materialauswahl und Verarbeitungsqualität im Innenraum können überzeugen. Auch die Funktionalität gefällt nach einer gewissen Eingewöhnungszeit. Lediglich die zu tiefe Anordnung des Klimabedienteils stört den sonst positiven Eindruck.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Exclusive-Line bringt der CX-5 neben einem Radio auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung samt Audiostreaming, insgesamt vier USB-Anschlüsse, ein CD-Laufwerk, digitaler Radioempfang sowie Online-Radio mit. Weiterhin ist ein Twitter- und Facebookzugang mit Vorlesefunktion möglich.

Einzigste Option im Bereich Multimedia/ Konnektivität ist das SD-kartenbasierte Navigationssystem, dessen Befehle auch im Head-Up-Display angezeigt werden - sofern man dieses geordert hat.

⊖ Das große Bose-Soundsystem mit 10 Lautsprechern ist der Topausstattung Sports-Line vorbehalten.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ 1,95 m darf man schon groß sein, ohne Probleme in Sachen Beinfreiheit zu bekommen. Über dem Scheitel ist dann noch Platz. Auch das Raumgefühl ist großzügig.

2,6 Raumangebot hinten

⊕ Hinten reicht die Beinfreiheit für 1,90 m große Passagiere - selbst wenn davor ein 1,85 m großer Mitfahrer Platz genommen hat. Das Raumgefühl wird auf der Rückbank durch die hohe Seitenlinie und die direkt neben dem Kopf befindlichen Dachsäulen etwas geschmälert. Auch wegen des hellen Dachhimmels im Testwagen fühlt man sich hinten aber dennoch recht luftig untergebracht.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90m bequem Platz.

2,6 Innenraum-Variabilität

In Sachen Variabilität bietet der CX-5 solide Hausmannskost. Zwar ist die Rücklehne dreigeteilt umlegbar und in der Lehnenneigung einstellbar, darüber hinaus gibt es aber keine Sitzvarianten.

⊕ Vorn findet man genügend Ablagen. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Hinten ist vor allem die Mittelarmlehne samt Becherhalter und Extra-Stauraum gut gelöst - darin befinden sich auch zwei USB-Anschlüsse.

2,7 KOMFORT

2,8 Federung

Das Fahrwerk des CX-5 ist insgesamt passend und komfortabel abgestimmt, hat es mit den schweren Rädern und dem mitunter etwas poltrigen Ansprechen aber nicht leicht. Gerade Querfugen und andere Unebenheiten in der Stadt können die Feder/Dämpferelemente nur zufrieden-

stellend parieren. Von einer leichten Stuckerneigung abgesehen gefällt das Fahrwerk insgesamt aber dennoch, der Fahrkomfort wird mit höheren Geschwindigkeiten besser und auch lange Strecken kann man entspannt zurücklegen.

3,0 Sitze

Die Vordersitze im Exclusive-Line sind beide höhenverstellbar, der Fahrersitz bietet eine einstellbare Lordosenstütze. Das Gestühl ist eher komfortorientiert ausgelegt, was bei der Lehne auch gut geklappt hat. Die Beinauflage dürfte aber etwas länger sein. Der Seitenhalt ist ausreichend, die Sitze sind aber nicht für sehr engagierte Kurvenfahrten gemacht.

Auf der durchgehenden Rückbank sitzt man naturgemäß nicht so kommod wie vorn, auch längere Strecken sind

aber kein Problem. Nur auf dem mittleren Sitz zwickt es ab einer gewissen Fahrzeit etwas.

⊕ Die Sitzposition ist auf allen äußeren Plätzen auch dank der Armauflagemöglichkeiten in Türen und auf den Mittelarmlehnen gut.

⊖ Das Lenkrad im Testwagen steht merklich schief, das heißt in der "Drei-Uhr-Neun-Uhr-Stellung" muss man die Arme unterschiedlich weit ausstrecken. Dies ist zwar kein Sicherheitsmangel, stört aber.

2,6 Innengeräusch

⊕ 66,6 dB(A) beträgt der Innengeräuschpegel bei 130 km/h - ein recht guter Wert. Der Motor hält sich meist eher im Hintergrund, außer bei Vollast. Fahr- und

Windgeräusche sind zwar merklich, aber nie störend. Nur bei sehr hohem Tempo rauscht es stärker um die Außenspiegel.

2,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante ist eine Zweizonen-Klimaautomatik und Sitzheizung vorn inbegriffen. Auch eine Lenkradheizung und abgedunkelte Scheiben hat jeder Exclusive-Line an Bord. Gegen Aufpreis

sorgt eine Standheizung für angenehme Temperaturen schon beim Einsteigen. Sitzheizung für die Rücksitze gibt es erst bei der höchsten Ausstattung optional.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

Mit dem 150 PS starken Dieselmotor ist der CX-5 souverän motorisiert. Dank dem stämmigen Drehmoment von 380 Nm wirkt der Selbstzünder sehr kraftvoll und lässt sich weder von hoher Zuladung noch von Steigungen merklich beeindrucken.

Außer im recht lang übersetzten sechsten Gangs schneidet

das SUV in den Elastizitätsmessungen gut ab. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h absolviert der Japaner in 5,9 s. Für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h benötigt das SUV laut Hersteller 9,4 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 204 km/h.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Mit Ausnahme des kurzen Moments, bis der Turbo Ladedruck aufgebaut hat, ist die Leistungsentfaltung und das Ansprechen des Diesels gut. Brummen oder Dröhnen

ist nicht die Sache des gut gedämmten Motors. Vibrationen lassen sich da schon eher ausmachen - diese sind präsent, stören aber nie über Gebühr.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist gut gelungen. Mit kurzen Wegen und präziser Gassenführung machen Gangwechsel Spaß und lassen sportliche Gefühle aufkommen. Die Kupplung ist dazu im besten Sinne unauffällig - an Steigungen unterstützen zusätzlich serienmäßig ein Berganfahrassistent sowie die Auto Hold Funktion der elektrischen Handbremse. Ersteres bremst

das Auto am Berg beim Anfahren automatisch einen Moment lang fest und verhindert so das Zurückrollen. Der Auto Hold wird per Taste aktiviert und hält das Auto unbefristet fest, so kann man zum Beispiel bei längeren Wartephase an einer Steigung den Fuß von der Bremse nehmen.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Für dynamische Fahrer ist der recht stark wankende CX-5 nicht geeignet. Beim ADAC Ausweichtest fährt er untersteuernd und mit deutlich regelndem ESP durch den Parcours. Unter Sicherheitsaspekten gefällt das Fahrverhalten

aber. Auch der Geradeauslauf ist tadellos, die Fahrstabilität gefällt insgesamt.

2,5 Lenkung

⊕ Abgesehen vom wichtigen Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung ein gutes Lenkgefühl. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei

Autobahnfahrten, geht einem etwas Rückmeldung ab. Mit 2,7 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt.

3,1 Bremse

Die Bremse ist zwar ordentlich zu dosieren, in ihrer Wirkung kann sie aber nicht gänzlich überzeugen. 37 m Bremsweg aus 100 km/h sind heutzutage kein guter Wert mehr.

2,5 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der CX-5 bietet allerhand moderne Sicherheitssysteme, wie einen Abstandregeltempomat, ein bis 160 km/h aktives Notbremsystem samt Kollisionswarnung bis 200 km/h und ein Head-Up-Display, das direkt in die Frontscheibe projiziert. Alle genannten Systeme gibt es aber erst in der Topausstattung Sports-Line. Die getestete Exclusive-Line kann nicht damit ausgestattet werden - eine unverständliche Aufpreispolitik.

Serienmäßig sind in der Exclusive-Line ein City-Notbremsassistent, der bis 80 km/h funktioniert, sowie ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer. Auch das direkte Reifendruckkontrollsystem ist stets an Bord, genauso wie Radarsensoren in der Heckschürze. Mittels dieser erkennt der Mazda sowohl Querverkehr beim Rückwärtsfahren als auch sich auf einer Nebenspur annähernde Fahrzeuge und warnt entsprechend. Optional gibt es noch einen Müdigkeitswarner, ein Head-Up-Display, das auf eine kleine Scheibe auf dem Armaturenbrett projiziert, eine Verkehrszeichenerkennung und einen Spurhalteassistenten.

Gut gelöst ist die Anzeige des Spurwechselassistenten: Nicht nur leuchtet eine Lampe im Außenspiegel, sondern auch im Head-Up-Display wird - sofern man dieses bestellt hat - ein entsprechender Hinweis platziert.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen








⊕ Mit einem Ergebnis von 95 Prozent für den Insassenschutz erreicht der CX-5 beim ADAC Crashtest ein sehr gutes Ergebnis (Stand September 2017). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen reichen vorn auch für 1,95 m große Personen, hinten immerhin für 1,75 m lange Passagiere.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar.

3,0 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erzielt der CX-5 im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 80 Prozent. Verwendet man hinten außen einen Kindersitz samt Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich eine Probemontage inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, können aufgrund der Lehnegeometrie je nach Sitz aber leicht schräg stehen - was per se kein Problem darstellt.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz sind universale Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht zugelassen, für einige Gewichtsklassen gibt es aber spezielle Kindersitze aus dem Mazda-Zubehör, die verwendet werden dürfen.

Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber ist nur im Automatikmodus aktiv, fährt man als Fahrer also etwa die hinteren Seitenscheiben manuell hoch, müssen die dort Sitzenden auf ihre Finger aufpassen.

Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich per einfachem Hebel direkt an der Tür bedienen - keine sinnige Lösung.

2,4 Fußgängerschutz

78 Prozent der Punkte bekommt das SUV für den Fußgängerschutz - gerade die vordere Motorhaubenkante und der seitliche Frontscheibenrahmen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

4,9 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

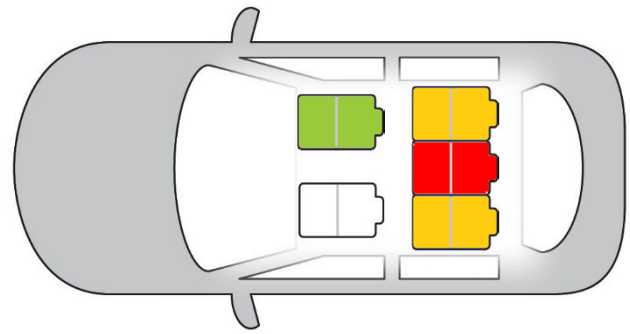
⊖ 6,2 Liter Verbrauch sind für einen 150 PS starken Dieselmotor heute kein besonders guter Wert mehr, besonders im Autobahnzyklus steigt der Verbrauch stark an. Die entsprechende CO₂-Bilanz von 196 g/km bringt dem SUV 18 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel des EcoTests ein. Die Verbräuche im Einzelnen: Stadt 5,4 l, außerorts 4,6 l und Autobahn 7,9 l/100 km.

5,5 Schadstoffe

⊖ Der CX-5 stößt zu viele Stickoxide aus - und zwar in allen Testzyklen des ADAC EcoTests. Dafür bekommt er keinen einzigen von 50 erreichbaren Punkten in diesem Kapitel, es bleibt also bei den 18 Zählern aus der CO₂-Bewertung. In Folge bekommt der Mazda nur einen Stern. Interessant: In den USA stattet Mazda den Dieselmotor im CX-5 mit einen SCR-Katalysator und AdBlue-Einspritzung aus, um die strengen nordamerikanischen Emissions-Grenzwerte zu erreichen. Technisch wäre also durchaus

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊕ Das in der Exclusive-Line serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn		7,9
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

eine bessere Abgasreinigung möglich, allein der Wille fehlt.

2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

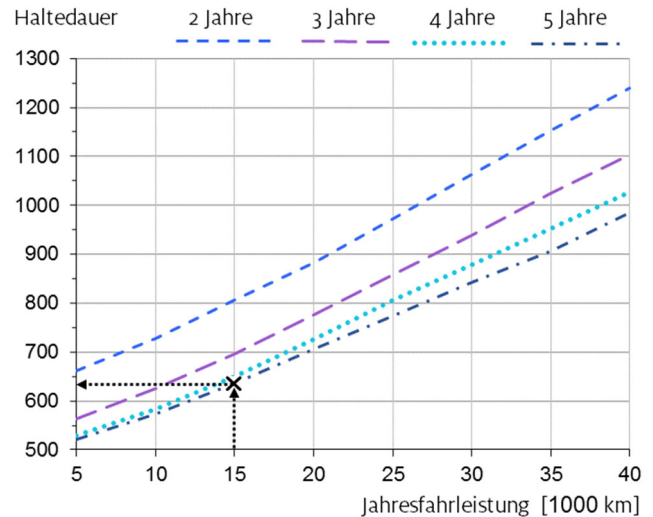
⊕ 32.290 Euro kostet die 150 PS starke Dieselvariante mit 150 PS und Frontantrieb in der getesteten Exclusive-Line. Diese zweithöchste der vier Ausstattungslinien hat Einparkhilfen vorn und hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitalen Radioempfang und wie alle CX-5 ein Notbremsystem samt Personenerkennung an Bord. Unverständlicherweise bietet Mazda einige empfehlenswerte Ausstattungsdetails ausschließlich für die Topausstattung Sports-Line an. Beispiele sind der Abstandsregeltempomat samt Notbremsystem, das Matrix LED-Lichtsystem, die elektrische Heckklappe und das schlüssellose Zugangssystem.

Empfehlenswert ist das i-Activesense-Paket, das es für den Exclusive-Line gibt. Hier sind eine Müdigkeitserkennung, ein auch beim Rückwärtsfahren aktives Notbremsystem, eine Rückfahrkamera, ein Spurhalte- und Fernlichtassistent und noch weitere Extras inbegriffen. Dieses Paket gibt es für 850 Euro - verpflichtend ist aber dann auch die Wahl des Navigationssystems für weitere 690 Euro.

⊖ Die Einstufungen der Vollkaskoversicherung kommt dem Fahrzeughalter teuer: TK 26, VK 23.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 636 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 160 AWD	SKYACTIV-G 165	SKYACTIV-G 194 AWD SKYACTIVE-Drive	SKYACTIV-D 150	SKYACTIV-D 175 AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/2488	4/2191	4/2191
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	121 (165)	143 (194)	110 (150)	129 (175)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	208/4000	210/4000	258/4000	380/1800	420/2000
0-100 km/h [s]	10,9	10,4	9,2	9,4	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	201	195	204	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 S	6,4 S	7,1 S	5,0 D	5,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	159	149	162	132	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/26	14/22/26	18/25/26	18/23/26	17/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	168	148	184	283	303
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	686	568	749	575	715
Preis [Euro]	32.190	24.990	37.790	27.090	37.990

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, DPF	
Hubraum	2.191 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	132 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.550/1.840/1.680 mm
Leergewicht/Zuladung	1.535/575 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	506/1.620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	84/50 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,2/10,5/15,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Toyo Proxes R46A
Wendekreis links/rechts	11,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/5,4/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	163 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	900 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.615/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/860/1.440 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	94 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	132 Euro	Wertverlust	341 Euro
Monatliche Gesamtkosten	636 Euro		
Steuer pro Jahr	283 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/26		
Basispreis CX-5 SKYACTIV-D 150 Exclusive-Line	32.290 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	33.720 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.800 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	850 Euro° (im Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	850 Euro° (im Paket)
Head-Up-Display	850 Euro° (im Paket)
Verkehrszeichenerkennung	850 Euro° (im Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	850 Euro° (im Paket)
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	690 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	480 Euro (im Zubehör)
Metalliclackierung	580 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,0

AUTOKOSTEN

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	2,1
Verarbeitung	2,3	Fahrleistungen	2,4
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,6
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,8
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	3,1
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,5
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	3,0
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,4
Innenraum-Variabilität	2,6	Umwelt/EcoTest	4,9
Komfort	2,7	Verbrauch/CO ₂	4,2
Federung	2,8	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,0		
Innengeräusch	2,6		
Klimatisierung	2,3		

Stand: September 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.