

 **Mild-Hybrid**
 (Otto/Elektro)
 **47.440 €**
 **104 kW/141 PS**
 **772 km**
 **7,3 l pro 100 km**



Mazda CX-5 2.5 e-SKYACTIV-G 141 Homura SKYACTIV-Drive

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Der Mazda CX-5 rollt mittlerweile in der dritten Generation zu den Kunden. Im Vergleich zum Vorgänger muss man schon genau hinsehen, um die beiden voneinander zu unterscheiden. Der Neue wurde optisch rundum modernisiert, ist um mehr als 10 cm gewachsen, besitzt ein neues Bediensystem und setzt ab Start auf den 2,5-l-Saugbenziner mit 141 PS. Im Test kann die Motorisierung, die 24 PS schwächer als beim Basismodell des Vorgängers ausfällt, nur bedingt überzeugen. Der Vierzylinder braucht Drehzahl, um den 1,7 t schweren CX-5 anzuschieben, und fährt sich weniger souverän als ein vergleichbarer Turbomotor. Der Testverbrauch bei der ADAC Verbrauchsmessung von 7,3 l Super pro 100 km ist zudem alles andere als ein Bestwert. Im Innenraum beginnt man, den Vorgänger stellenweise zu vermissen, wenn man von der reichhaltigen Ausstattung des Testwagens mit Google Maps-Navigation, Bose-Soundsystem und Sitzlüftung auf den Vordersitzen absieht. So fällt die Materialqualität nicht mehr so fein aus wie noch zuvor, beispielsweise sind die oberen Türverkleidungen und die Tachohutze nun aus hartem Kunststoff gefertigt sind – das entspricht nicht den Gepflogenheiten der Mittelklasse. Zudem entledigt sich Mazda eines handfesten Kaufgrundes: der haptischen Tasten. Die Zeiten des gut bedienbaren Dreh-Drück-Stellers und der separaten Klimabedieneinheit mit Drehreglern sind passé. Immerhin bietet der optional fast 16 Zoll große Infotainmentbildschirm eine deutlich aufgewertete Darstellung und einen zeitgemäßen Funktionsumfang. Apropos Umfang: Wirklich erfreulich ist, wie spendabel die Japaner mit der Sicherheitsausstattung umgehen. Bereits im Basismodell ist alles an Bord, was es für das SUV gibt. Somit profitieren alle CX-5-Fahrer beispielsweise vom Autobahnassistenten, dem Spurwechselassistenten oder dem Querverkehrswarner samt Bremsfunktion. In der zweiten Reihe gibt es serienmäßig Seitenairbags sowie dank des gewachsenen Radstands eine großzügige Beinfreiheit. Insgesamt stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis, wobei es keineswegs die Top-Variante Homura ab rund 45.000 Euro sein muss.

- ✓ **umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, modernes Infotainment, komfortable Federung, gutes Raumangebot**
- ✗ **durchzugsschwacher Saugbenziner, Materialqualität stellenweise unterdurchschnittlich, ablenkungsintensive Bedienung, eingeschränkte Rundumsicht**

ADAC Urteil

2,3 Autotest
2,9 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,4 Familie
3,8 Stadtverkehr
2,5 Senioren
2,4 Langstrecke
2,2 Transport
3,1 Fahrspaß
2,6 Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a.: Ford Kuga, Honda CR-V, Hyundai Tucson, Kia Sportage, Nissan X-Trail, Skoda Kodiaq, Toyota RAV4, VW Tiguan



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,4 Karosserie	03	2,7 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,5 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,2 Innenraum	05		
Bedienung	05	3,5 Umwelt	11
Multimedia	07	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		2,9 Autokosten	11
2,4 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	08	Motorvarianten	12
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	13
2,2 Antrieb	08	Bilder	14
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,4 Karosserie

2,7 Verarbeitung

Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet. Die Spaltmaße fallen zwar leicht schwankend und stellenweise etwas großzügig aus, insgesamt sind alle Anbauteile aber sauber zusammengefügt. Im Detail leistet sich Mazda aber dennoch kleinere Nachlässigkeiten. So ist der Klarlack im Bereich der Heckklappenöffnung nicht durchgehend aufgetragen. Positiv fallen die beleuchteten Einstiegsleisten auf, die den Einstiegsbereich optisch aufwerten. Der Unterboden ist über weite Bereiche verkleidet und verfügt sogar im Bereich der hinteren Querlenker über aerodynamische Abdeckungen. Lediglich im hinteren Bereich bleiben größere Flächen offen.

Die Verarbeitung des Innenraums gibt dagegen kaum Anlass zur Kritik. Sämtliche Bauteile sind ordentlich montiert. Lediglich die stellenweise schlecht entgrateten Kunststoffkanten, etwa an den Sonnenblenden oder am Öffner des Handschuhfachs, trüben den ansonsten guten Eindruck.

✗ Weniger überzeugend fällt die Materialqualität aus. Für ein Fahrzeug der Mittelklasse kommt mehr Hartkunststoff zum Einsatz als üblich. So bestehen die oberen Türbrüstungen sowie die Hutze des Kombiinstrumentes vollständig aus hartem Kunststoff. Das entspricht nicht den Erwartungen in diesem Segment. Immerhin lockern Stoffbezüge im mittleren Bereich der Türverkleidungen und der Instrumententafel das Ambiente etwas auf. Insgesamt wirkt der Innenraum einfacher als bei den wichtigsten Wettbewerbern, was untypisch für Mazda ist.

Die schwere Motorhaube wird lediglich von einem Haltestab gehalten, Gasdruckfedern gibt es nicht. Das macht das Öffnen und Schließen unnötig umständlich. Spätestens beim Nachfüllen des Scheibenwischwassers wird man dieses Detail vermissen.

2,8 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Mazda CX-5 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Mit 4,69 m besitzt er eine klassentypische Länge, wobei er mit 2,09 m Breite (inkl. der Außenspiegel) zu den schmaleren Vertretern der Mittelklasse-SUVs zählt. Der Wendekreis von 12,2 m ist durchschnittlich. Die Zuladung des 1.716 kg schweren Testwagens beträgt 514 kg. Damit lassen sich vier Erwachsene und zusätzlich noch reichlich Gepäck transportieren, was gut zum Einsatzzweck des CX-5 passt. Auf dem Dach dürfen bis zu 85 kg transportiert werden; eine Dachreling ist serienmäßig vorhanden. Die optionale Anhängerkupplung erlaubt bis zu 2,0 t Anhängelast bei gebremsten und 750 kg bei ungebremsten Anhängern – die Allrad-Variante des CX-5 bietet hier auch nicht mehr. Die zulässige Stützlast beträgt 90 kg und reicht problemlos für zwei schwere E-Bikes samt Träger aus. Auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung ergibt sich mit dem 56 l großen Tank eine theoretische Reichweite von rund 770 km.

✗ Serienmäßig verfügt der Mazda CX-5 lediglich über ein Reifenreparaturset, das nur bei kleineren Reifenschäden eine Weiterfahrt ermöglicht. Gegen Aufpreis ist immerhin ein Notrad erhältlich. Außerdem besitzt der CX-5 keinen wirksamen Fehlbetankungsschutz, der das Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert.

2,8 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der langen Motorhaube ist nicht einsehbar. Das hintere Fahrzeugende lässt sich noch gut genug abschätzen, da die einsehbare Heckscheibenunterkante ungefähr das Ende des CX-5 markiert. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition sehr gut. Niedrige Hindernisse vor dem Mazda lassen sich wegen der hohen Front nur ausreichend gut erkennen, nach hinten gelingt dies aufgrund der sehr hohen Fensterunterkante schlecht. Mazda ist sich dessen bewusst und installiert serienmäßig Einparksensoren an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera. Letztere ist nicht gegen Verschmutzung geschützt und besitzt keine Waschdüse. In der Variante Homura ebenfalls an Bord: Umgebungskameras, die eine 360-Grad-Ansicht ermöglichen und damit die Sicht um das Auto zumindest beim Rangieren verbessern. Ein Parkassistent ist hingegen nicht erhältlich.

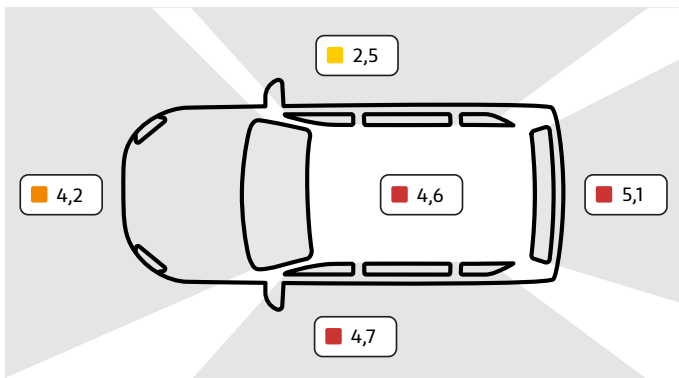
In Sachen Lichttechnik verbaut Mazda bei der Homura-Variante serienmäßig ein LED-System mit Projektionslinsen samt dynamischem Fernlichtassistenten, der den Gegenverkehr gezielt ausblenden kann. Weitere Lichtfunktionen wie ein Abbiege- oder Kurvenlicht gibt es allerdings nicht. Die Fahrbahnausleuchtung der Scheinwerfer im Testwagen ist gut, wobei der Lichtkegel noch gleichmäßiger und intensiver leuchten könnte. Zu den besten Systemen der Konkurrenten besteht damit noch ein gewisser Abstand. Ebenso mit an Bord ist die automatische Leuchtweitenregulierung. Gleiches gilt für die automatische Abblendfunktion des linken Außen- sowie des Innenspiegels. Der linke Außenspiegel besitzt zudem einen asphärischen Bereich, welcher den toten Winkel verkleinern kann.



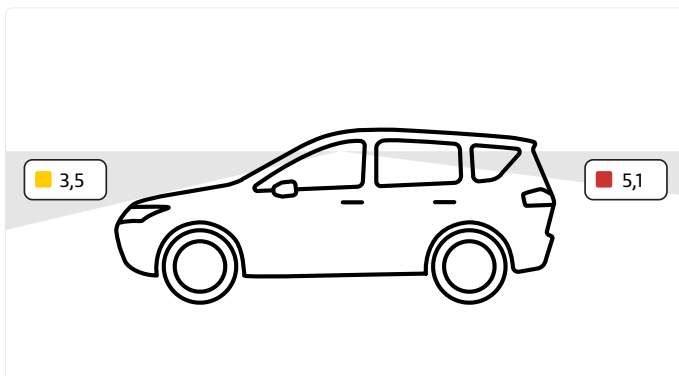
Die Rundumsicht wird durch die breiten D-Säulen und die dauerhaft herausstehenden Kopfstützen eingeschränkt.

✓ Ein Plus an Sicherheit: Das Tagfahrlicht bindet die Rückleuchten mit ein, was beispielsweise bei Nebel, wenn die Lichtautomatik gegebenenfalls noch nicht reagiert, die Sichtbarkeit von hinten deutlich verbessert. Erfreulich, aber zunehmend eine Seltenheit: Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für konstant gute Lichtleistungen und weniger Blendung anderer Verkehrsteilnehmer sorgt, verbaut Mazda lobenswerterweise serienmäßig bei allen Varianten des CX-5.

✗ Das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung fällt nicht mehr ausreichend aus. Die breiten D-Säulen sowie die nicht in die Rücksitzlehne versenkbaren Kopfstützen verdecken wichtige Teile des Sichtfeldes. Bei aktivierter Warnblinkanlage kann keine Fahrtrichtungsänderung mehr angezeigt werden. Hinderlich ist dies beispielsweise beim Auffahren auf ein Stauende und gleichzeitigem Spurwechsel.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,2 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in den CX-5 gelingt, wie für ein SUV zu erwarten, recht bequem. Die Sitze befinden sich SUV-typisch erhöht und mit rund 61 cm (gemessen über der Fahrbahn, Sitz in unterster Position) in einer komfortablen Höhe. Nachteilig ist der von außen hohe Schweller, wobei dieser innen niedrig ausfällt und man weniger "einfädeln" muss. Die Türausschnitte vorn sind groß genug dimensioniert, wobei die Instrumententafel recht weit in die Türöffnung ragt. Je nach Statur praktisch: Der Fahrersitz verfährt weg vom Lenkrad in eine für den Einstieg komfortablere Position. In die zweite Sitzreihe steigt man ebenfalls bequem ein, wobei auch hier der hohe Schweller überwunden werden muss. Zudem ragt der hintere Radlauf in die

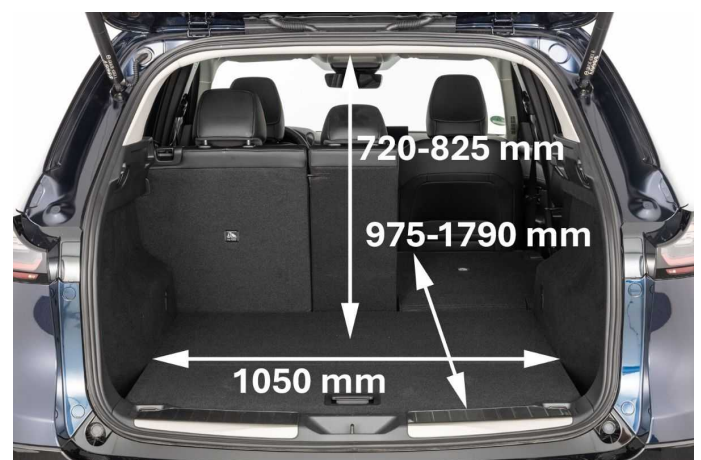
Türöffnung und verschmälert so den Einstiegsbereich etwas. Die Türen rasten vorn wie hinten in drei Positionen ein, was das Ein- und Aussteigen in beengten Umgebungen erleichtert. Praktisch: An allen äußeren Sitzplätzen stehen Haltegriffe am Dach zur Verfügung. Schade: Die Türgriffe sind innen nicht beleuchtet, was das Auffinden bei Dunkelheit erschwert. Erfreulich ist hingegen, dass Mazda beim CX-5 außen auf klassische Bügeltürgriffe setzt, die sich einwandfrei bedienen lassen. Nachts beleuchten die Scheinwerfer serienmäßig den Bereich vor dem Fahrzeug.

In der Variante Homura verfügt der CX-5 serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem. Allerdings gibt es die Sensorflächen zum Öffnen und Schließen nur an den vorderen Türgriffen. An den hinteren Griffen spart sich Mazda diese Funktion, was sich im Alltag schnell als unpraktisch herausstellt. Komfortabel: Nach dem Abschießen klappen die Seitenspiegel automatisch an.

✗ Die Zentralverriegelung verfügt über einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

1,9 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des CX-5 fällt klassenüblich und geringfügig größer als beim Vorgänger aus. Das Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung) beträgt 465 l. Unter dem Ladeboden befinden sich weitere 15 l Stauraum für kleine Utensilien. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 595 l. Alternativ lassen sich elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 925 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.515 l Stauvolumen verfügbar.



Der Kofferraum bietet ein durchschnittliches Ladevolumen. Unter dem Ladeboden befindet sich weiterer Stauraum.

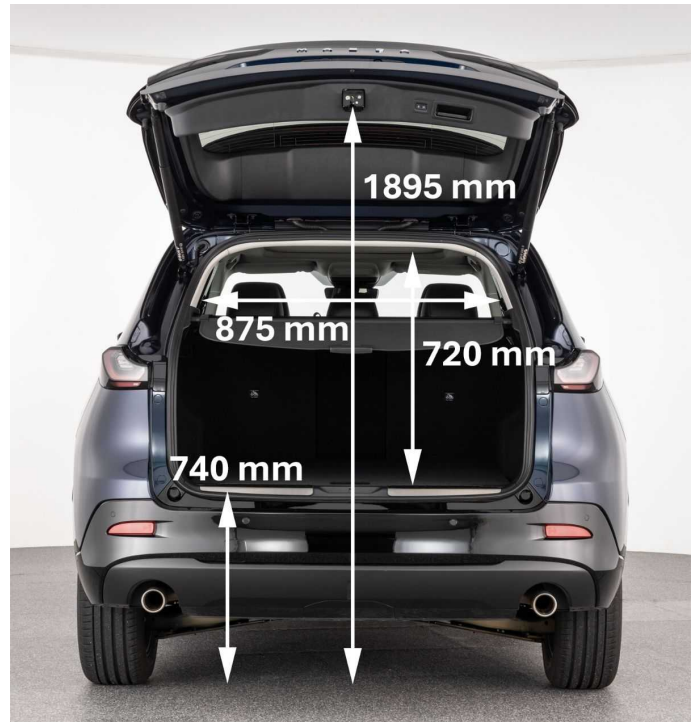
2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

In der Variante Homura wird die Heckklappe serienmäßig elektrisch angetrieben. Die Öffnungshöhe lässt sich stufenlos

einsetzen, was vor allem in niedrigen Garagen vorteilhaft ist. Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist dank der großzügigen Öffnung gut. Zudem lässt sich die Gepäckraumabdeckung unter dem Ladeboden verstauen. Legt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine ebene Ladefläche. Zwischen Ladeboden und Ladekante gibt es keine nennenswerte Stufe – das Entladen schwerer Gegenstände gelingt somit leicht. Allerdings ist die Ladekante mit 74 cm schon recht hoch positioniert.

✓ Beim elektrischen Schließen der Heckklappe erweisen sich die beiden getrennten Tasten als hilfreich. Die Klappe kann entweder nur geschlossen oder zusätzlich das gesamte Fahrzeug verriegelt werden. Außerdem lässt sich die Klappe mittels Fußkickgeste öffnen, falls man keine freie Hand hat.

✗ Personen über 1,90 m Körpergröße sollten auf ihren Kopf achten, da das Heckklappenschloss deutlich absteht und nicht mit Kunststoff ummantelt ist. Zudem wird der Kofferraum mit nur einer seitlichen Leuchte schwach ausgeleuchtet.



Die Heckklappe öffnete elektrisch und per Fußkick.

1,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig dreigeteilt umklappen, was die Flexibilität im Innenraum erhöht. Das Umlegen gelingt von der zweiten Reihe sowie vom Kofferraum aus mittels Fernentriegelung leicht. Im Kofferraum befinden sich links und rechts je ein Fach für kleinere Utensilien, zudem gibt es ein Fach unter dem Ladeboden. Darüber hinaus lässt sich ein praktisches Gepäcknetz am Boden einspannen. Klassische Taschenhaken an den Seitenverkleidungen des Kofferraums findet man nicht vor.

2,2 Innenraum

2,7 Bedienung

Das Bediensystem im neuen CX-5 verfügt nicht mehr über den gut bedienbaren Dreh-Drück-Steller für das Infotainment und verzichtet auch auf die praktische Klimabedieneinheit mit haptischen Tasten und Drehreglern. Es verbleibt nur ein Mindestmaß an Tasten. Insgesamt geht die Bedienung noch recht gut vonstatten, wobei sie stellenweise unnötig ablenkungsintensiv ist.

Die grundlegende Fahrerposition lässt sich einfach einstellen. Die Sitze verfahren elektrisch und beim Testwagen sogar mit Positionsspeicher. Das Lenkrad lässt sich mechanisch und in einem ausreichenden Umfang einstellen – hier finden die meisten Staturen eine passende Ergonomie vor. Der Start erfolgt über einen Startknopf, der zwar vom Lenkrad verdeckt ist, aber nach kurzer Zeit blind bedient werden kann. Die Fahrstufe wird mittels eines klassischen Wahlhebels eingelegt, wobei dieser gut erreichbar positioniert ist.

Die Sichtfunktionen (Fahrlicht, Scheibenwischer, Scheibenbelüftung und -Heizung) werden entweder von Automaten übernommen oder befinden sich zumindest auf erster Bedienebene, wo man sie unmittelbar einstellen kann. Erfreulich: Der Wischerhebel verfügt über eine Statusleuchte, die anzeigt, ob der Regensensor aktiviert ist. Das erleichtert den prüfenden Blick, wenn es beginnt zu regnen. Zudem gibt es eine Bordsteinautomatik, welche das Einparken und Verhindern von Felenschäden erleichtert.

Die Bedienung des großen Zentralscreens erfolgt ausschließlich mit Touch-Eingaben. Einen Dreh-Drück-Steller verbauen die Japaner, wie erwähnt, nicht mehr. Das Display ist hochauflösend und überzeugt zu jeder Zeit mit einer guten Ablesbarkeit. Leider ist es nicht zum Fahrer geeignet, weshalb der rechte Rand für manche Staturen schlecht erreichbar sein kann. Zudem gibt es unterhalb keine Möglichkeit, um die eingeben- de Hand abzustützen. Andere Hersteller sehen hier beispielsweise eine kleine Leiste vor. Am unteren Rand des Monitors befinden sich Schnellwahlfelder für Hauptfunktionen (u. a. Medien, Navigation, Fahrzeugeinstellungen,

Parkassistentenfunktionen), welche die Bedienung erleichtern. Das Fahrassistenten-Menü lässt sich in wenigen Schritten aufrufen, falls man während der Fahrt Einstellungen vornehmen muss – eine Schnellwahltaste gibt es aber nicht. Fühlt man sich beispielsweise vom Spurhalteassistenten gestört, sind mehrere Klicks notwendig, um ihn zu deaktivieren. Eine separate Taste im Bereich des Lenkrads, wie sie einige Hersteller bieten, gibt es leider nicht. Dafür verbaut Mazda eine haptische Taste zum Deaktivieren des oftmals störenden Geschwindigkeitswarners. Allerdings ist diese Taste recht weit links unten an dem Armaturenbrett positioniert, was die Betätigung umständlich macht.

Das Lenkrad verfügt über zahlreiche Tasten – ohne dabei un-aufgeräumt zu wirken – und ermöglicht es, viele Funktionen mit den Händen am Lenkrad zu steuern. Leider handelt es sich um hybride Tasten, die eigentlich Tastfelder sind. Klickt man beispielsweise auf die Skip-Taste, bewegt sich das ganze Panel. Zudem ermöglichen die Lenkradtasten Wischgesten, beispielsweise für die Lautstärke, die aber im Menü deaktiviert werden können, um Fehlbedienungen entgegenzuwirken.

Die Instrumentenkombination gefällt in typischer Mazda-Manier mit ansprechend gestalteten und gut ablesbaren Anzeigen, wobei sie mittlerweile volldigital ausgeführt ist und es keine klassische Tachodarstellung mehr gibt. Zudem besitzt der Testwagen ein Head-up-Display, in dem sich auch die Fahr-

assistentenfunktionen anzeigen lassen. Die Anzeigequalität ist im Unterschied zu den besten Konkurrenzsystemen eher einfach gehalten, was der Funktion aber keinen Abbruch tut.

✗ Das Einstellen des Innenraumklimas geschieht nicht mehr so intuitiv und ablenkungsarm wie beim Vorgänger. Eine separate Klimabedieneinheit, die über haptische Tasten und Drehregler verfügt und so alle Funktionen unmittelbar zugreifbar macht, besitzt der neue CX-5 nicht mehr. Stattdessen gibt es am unteren Bildschirmrand eine permanent eingeblendete Leiste, wobei diese nur wenige Grundfunktionen beherbergt (u. a. Temperatureinstellung und Lüfterstärke). Alle weiteren Einstellungen (u. a. Auto-Modus, Intensität, Sitzheizung und Lenkradheizung) findet man in einem Untermenü, das sich entweder über die zu klein dimensionierten Touch-Flächen oder über einen Wisch nach oben vom unteren Bildschirmrand aufrufen lässt, bei dem das System zudem verzögert reagiert. Möchte man beispielsweise die Intensität der Automatikregelung anpassen, um mit mehr kalter Luft versorgt zu werden, sind sage und schreibe sechs Schritte notwendig. Für das Einstellen der Sitz- oder Lenkradheizung benötigt man mehr als einen Schritt und muss zudem zielen, um die Schaltflächen zu treffen.

Es gibt keinen haptischen Lautstärkeregler rund um das Zentraldisplay. Das Anpassen der Lautstärke über den Touchscreen ist unnötig mühsam, wobei für den Fahrer immerhin die entsprechenden Lenkradtasten zur Verfügung stehen.



Auch beim CX-5 ändert Mazda sein Bedienkonzept: Haptische Elemente werden durch den Touchscreen ersetzt, was die Bedienbarkeit erschwert.

1,1 Multimedia

Die getestete Variante bringt im Bereich Multimedia eine sehr umfangreiche Ausstattung mit. Dazu zählen: ein Digitalradio (DAB+), Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos), eine Bluetooth-Freisprechanlage sowie das Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen, das auf Google Maps basiert. Kompatible Smartphones kann man über die induktive Ladeschale in der Mittelkonsole oder mit Hilfe der vier USB-C-Anschlüsse (je zwei vorn und hinten) aufladen. Der Mazda verfügt zudem über den Google Play Store, der Spiele und Video-Streaming-Angebote bereithält. Erfreulich ist die Audio-Ausstattung, da der CX-5 Homura serienmäßig mit einem leistungsfähigen Bose-Soundsystem ausgeliefert wird, das mit zwölf Lautsprechern inklusive Subwoofer für einen tollen Klang sorgt.

Over-the-Air-Updates sind ebenfalls möglich, um mit künftigen Updates das Infotainment auf Stand zu halten, ohne den Händler besuchen zu müssen. Mittels der Smartphone-App können verschiedene Fahrzeuginformationen (u. a. Abstellort, Tankfüllstand und Verriegelungszustand) abgerufen werden. Es ist überdies möglich, verschiedene Nutzerprofile anzulegen.

2,3 Raumangebot vorn

Das Raumangebot des CX-5 fällt gut aus, wobei mancher Konkurrent in dieser Klasse noch mehr Platz für die Insassen bietet. Von Seiten der Beinfreiheit finden vorn bis zu 1,90 m große Personen ausreichend Platz, wobei die Kopffreiheit bis zu einer Größe von 2,0 m reicht. Die Innenbreite fällt durchschnittlich aus. Nicht nur aus der Perspektive der Messwerte, auch subjektiv wirkt das Raumgefühl angenehm. Geschmälert wird dieser Eindruck durch das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die recht hohen Seitenlinien. Bei Fahrten in der Dunkelheit lockert die einfarbige Ambientebeleuchtung den Innenraum etwas auf. Ein großes Panorama-Schiebedach gibt es gegen Aufpreis.

1,8 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe macht sich der im Vergleich zum Vorgänger gewachsene Radstand positiv bemerkbar. Die Beinfreiheit ist üppig dimensioniert und reicht theoretisch für 2,10 m große Passagiere, wobei die Kopffreiheit bis 2,0 m Körpergröße ausreicht. Die Innenbreite bietet zwei Personen mehr als genügend Platz. Zu dritt wird es im Fond aber recht eng. Auch hin-

ten setzt sich die hohe Seitenlinie fort. Zudem befinden sich die Dachsäulen seitlich an den Köpfen der äußeren Fondinsassen, was beengend wirkt. Die einfarbige Ambientebeleuchtung aus der ersten Reihe wird hinten leider nicht fortgeführt, wodurch es bei Fahrten in der Dunkelheit finster wird. Tagsüber erreicht die Rückbank mehr Licht, wenn man das optionale Panoramaglasdach bestellt.



Das Raumangebot hinten fällt gut aus. Die Beinfreiheit ist besonders großzügig.

2,6 Innenraum-Variabilität

Der Innenraum bietet eine ordentliche Variabilität. Transportiert man beispielsweise sperrige Gegenstände, lässt sich die Rückenlehne steiler stellen, um mehr Raum für das Ladegut zu schaffen. Im Bereich der Ablagen bietet der CX-5 einige Möglichkeiten. Unter der Mittelarmlehne gibt es ein Fach, in dem sich Gegenstände blickgeschützt unterbringen lassen. Auf der Mittelkonsole findet man zwei Becherhalter mit Haltenasen und die gut erreichbare Ablage für das Smartphone. Die Türfächer vorn sind großzügig dimensioniert und fassen 1-l-Flaschen sowie weitere Utensilien. Das Handschuhfach ist beleuchtet, fällt aber etwas klein aus und ist weder mit Filz ausgekleidet noch abschließbar.

Im Fond fallen die Türfächer recht klein aus, bieten aber zumindest 1-l-Flaschen ausreichend Platz. Becher lassen sich in der ausklappbaren Mittelarmlehne unterbringen. Zudem gibt es geschlossene Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze sowie je einen Jackenhalter pro Seite.

✓ Erfreulich: Der CX-5 verfügt über ein praktisches Brillenfach am Dachhimmel.

2,4 Komfort

2,5 Federung

Mazda verbaut im CX-5 standardmäßig ein konventionelles Stahlfederfahrwerk. Ein adaptives Fahrwerk, welches das Federungsverhalten an die Fahrsituation anpassen kann oder dem Fahrer eine Eingriffsmöglichkeit bietet, haben die Japaner nicht im Angebot. Das Fahrwerk besitzt eine komfortable Ab-

stimmung, wobei es nicht mit den besten Fahrwerken der Klasse mithalten kann.

Im Stadtverkehr bietet das Mittelklasse-SUV einen recht guten Komfort, wobei die Hinterachse spürbar straffer federt als die Vorderachse und so bei Schwellen oder Absätzen häufiger einen leichten Ruck an die Insassen überträgt. Einzelhinder-nisse wie beispielsweise abgesenkte Kanaldeckel federt der

CX-5 erfreulich gut ab, wobei ihm neben den SUV-typisch erhöhten Federwegen auch die komfortorientierte Bereifung (55er-Querschnitt) hilft. Selbst tiefe Schlaglöcher werden gut pariert, provozieren aber ein leichtes Klappergeräusch vom Fahrwerk – das ist hinnehmbar. Über Geschwindigkeitshügel rollt der Mazda relativ unbehelligt und überträgt nur einen dezenten Stoß an der Hinterachse. Bei der Landstraßenfahrt fällt vor allem bei engeren Kurven auf, dass die weiche Fahrwerksabstimmung hier komforttechnisch an ihre Grenzen kommt. Der Japaner neigt sich spürbar und die Insassen wünschen sich etwas mehr Aufbaukontrolle, um ruhiger im Sitz zu verweilen. Auch auf der Autobahn könnte die Karosse noch etwas satter liegen, wobei der Langstreckenkomfort die Anforderungen an ein Mittelklasse-SUV absolut erfüllt.

2,7 Sitze

In der Basisversion verbaut Mazda im CX-5 mechanisch in den Grundfunktionen einstellbare Vordersitze inklusive Höhenverstellung für den Beifahrersitz. In der getesteten Variante sind Fahrer- und Beifahrersitz elektrisch einstellbar – für den Fahrer gibt es neben der zusätzlichen Sitzneigungseinstellung eine Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze sowie Positionsspeicher (Memory-Funktion). Die Sitze sind sowohl an der Sitzfläche als auch an den Lehnen körpergerecht geformt, wobei die Oberschenkelunterstützung für große Personen etwas zu gering ausfällt. Der Seitenhalt fällt ordentlich aus und passt zu den Ansprüchen an ein komfortables SUV. Die vorderen Kopfstützen lassen sich, wie auch die Gurtaustritte, in ihrer Höhe einstellen und die Arme finden eine bequeme Ablage auf den vorderen Türverkleidungen und der Mittelkonsole. Die oberen Türbrüstungen sind hingegen hart und daher unbequem.

Auf der Rücksitzbank warten gut gepolsterte Sitze, wobei der Seitenhalt der Rückenlehne nur gering ausfällt. Zudem fällt der Kniewinkel etwas spitz aus. Da man aber eine großzügige Beinfreiheit genießt und auch unter den vorderen Sitzen genug Platz für die Füße ist, kann man es sich hinten durchaus

bequem machen. Die Armauflagen in den Türen sind auch hinten weich gepolstert. Der Mittelsitz ist schmal geformt und weniger bequem, weshalb er sich nur für kurze Strecken als Behelfssitzplatz eignet.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt im Innenraum ein gemessener Geräuschpegel von 66,4 dB(A) an. Der Akustikkomfort ist damit recht gut, was nicht zuletzt an der verbauten Doppelverglasung an den vorderen Seitenscheiben liegt. Der Benziner hält sich bei ruhiger Gangart geräuschtechnisch zurück, wobei er unter hoher Last anfänglich unerwartet präsent und beinahe etwas laut wird. Im Vergleich zu einem Turbomotor muss man sich bei hoher Lastanforderung an die Geräuschkulisse aus dem Motorraum gewöhnen. Fahrbahngeräusche, wie beispielsweise rauher Asphalt oder aufgewirbelte Kiesel, dringen nicht über Gebühr in den Innenraum. Gleiches gilt für die Windgeräusche.

2,0 Klimatisierung

Der CX-5 ist in der getesteten Variante serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität der automatischen Klimaregelung kann man in drei Stufen anpassen. Eine weitere Detaileinstellung über Drehrädchen an den Ausströmern gibt es allerdings nicht. Eine vollwertige Umluftautomatik ist ebenso nicht vorhanden. Die Sitzheizung ist vorn wie hinten (äußere Sitzplätze) genauso wie die Lenkradheizung serienmäßig an Bord. Die Fondpassagiere werden über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole und unter den Vordersitzen mit ausreichend Frischluft versorgt. Scheint die Sonne, freuen sich die Fondinsassen über die getönten Scheiben ab der B-Säule. Für die kalte Jahreszeit besitzt der CX-5 eine beheizte Scheibenwischerablage, um das Festfrieren der Wischer zu verhindern.

✓ In der Variante Homura besitzt der Mazda eine Sitzlüftung auf den vorderen Sitzplätzen.

2,2 Antrieb

2,3 Fahrleistungen

Während die meisten Hersteller heutzutage auf das Downsizing-Prinzip setzen, d. h. kleinvolumige Motoren mit Turboaufladung verbauen, geht Mazda mit seinem sogenannten "Rightsizing" einen anderen Weg. Die Japaner setzen auf großvolumige und freisaugende Ottomotoren. Der im CX-5 verbauten Vierzylinder leistet in Anbetracht des großen Hubraums bescheidene 104 kW/141 PS und entwickelt ein überschaubares Drehmoment von 238 Nm, das erst ab vergleichsweise späten 3.500 1/min zur Verfügung steht. Das serienmäßige Mild-Hybrid-System speichert die beim Bremsvorgang freigesetzte Energie in einer 24-V-Batterie und unterstützt damit über einen riemengetriebenen Startergenerator (5,1 kW, 48 Nm) den Verbrennungsmotor beim Beschleunigungsvorgang. Im Vergleich zum bisherigen Einstiegsmodell des CX-5 (G-165, bis 2024) fehlen dem neuen 23 PS – nicht unerheblich.

Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Testwagen 5,7 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,2 s. Mazda gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 187 km/h. Rein objektiv sind das gute Werte, wobei sich der CX-5 nicht so unaufgeregt wie ein vergleichbares Modell mit Turbo-Motor fährt. Möchte man zügig beschleunigen, muss man dem Japaner hohe Drehzahlen abverlangen, was zu Lasten des Geräuschkomforts geht. Trifft diese Saugercharakteristik den Geschmack des Fahrers, ist man mit dem CX-5 aber auch gefühlt ordentlich motorisiert unterwegs. Manch einem wird der agil hochdrehende Motor sogar Freude bereiten.

2,0 Laufkultur

Der Vierzylinder-Sauger spricht konstruktionsbedingt sehr spontan auf Gasbefehle an. Der Motor ist elastisch genug und entwickelt seine Leistung harmonisch und recht linear. Selbst

oberhalb von 4.000 Touren dreht der Mazda-Motor munter in Richtung Drehzahlbegrenzer. Die Akustik ist zunächst recht zurückhaltend, lediglich bei sehr hohen Drehzahlen wird der Benzinmotor über Gebühr laut. Störende Vibrationen treten dann zwar nicht in den Innenraum durch, aber der "nur" 141 PS starke Vierzylinder hat dann merklich zu tun.

2,1 Getriebe

Serienmäßig wird im CX-5 eine Sechsgang-Wandlerautomatik verbaut. Dadurch, dass nur sechs Gänge zur Verfügung stehen, ergeben sich recht große Drehzahlsprünge. Auf dem neuesten Stand der Technik ist der Mazda damit nicht mehr. Das aus den

anderen Modellreihen bekannte Handschaltgetriebe, das beispielsweise im Mazda 3 im Zusammenspiel mit dem 2,5-Liter-Motor überzeugen konnte, findet man beim mittelgroßen SUV nicht in der Preisliste. Die Schaltpräzision kann in den meisten Fällen überzeugen, nur selten treten leichte Schaltrucken auf. Der Wechsel von Vorwärts- zu Rückwärtsfahrt gelingt von Seiten des Getriebes angemessen schnell. Etwas feinfühlicher könnte das Anfahren vonstattengehen: Teilweise fährt der Japaner mit einem leichten Ruck an, was dem Rangieren in engen Umgebungen etwas mehr Aufmerksamkeit abverlangt. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig verbaut und besitzt eine eigene Taste. Möchte man die Gänge manuell wechseln, findet man Schaltwippen hinter dem Lenkrad.

2,7 Fahreigenschaften

2,7 Fahrstabilität

Der CX-5 legt eine ordentliche Fahrstabilität an den Tag, wobei die weiche Fahrwerksabstimmung etwas an Souveränität kostet.

Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise bei einem Schreckmoment vorkommen kann, reagiert das SUV mit deutlichen Aufbaubewegungen und einer schwingenden Lenkung. Immerhin: Die Fahrtrichtung ändert sich nur geringfügig, da das ESP den Japaner zielsicher auf Kurs hält. Der Geradeauslauf ist auf den meisten Fahrbahnabschnitten gut, nur selten verzieht der CX-5 bei Spurrillen leicht. Führt man zu schnell in eine Kurve und korrigiert mit einem abrupten Bremsimpuls, bleibt das SUV fahrstabil. Legt man es allerdings drauf und provoziert Lastwechselreaktionen, wird das Heck lose und erfordert ein Gegenlenken, sofern man sich nicht auf das etwas spät, aber dann zielsicher regelnde ESP verlassen möchte. Durchfährt man den Parcours des ADAC Ausweichtest mit Fokus auf möglichst hohe Durchfahrtsgeschwindigkeiten, lässt sich dieses Verhalten ebenfalls beobachten: Auch hier wird nach der "Schikane" in der Ausfahrgasse ein leichtes Gegenlenken notwendig. Allerdings wird man mit dem CX-5 selten in diese Situationen kommen, da er grundsätzlich kein SUV für den sportlichen Auftritt ist. Die Lenkung ist bei der gezielten Durchfahrt zu wenig gefühlvoll und einiges an Lenkpräzision geht in den Reifen mit 55er-Querschnitt verloren. Zudem neigt sich der Aufbau deutlich.

Für das Szenario des ADAC Ausweichtest sollte der Japaner aber dennoch jederzeit gerüstet sein. Im Test besteht er diesen, wirkt dabei aber nicht so souverän wie manch ein Konkurrent. Beim abrupten Weglenken vom ersten Hindernis bei

90 km/h kommt das Heck schon deutlich in Bewegung und das ESP muss stabilisierend eingreifen. Im Auto fühlt sich das Manöver alles andere als mühelos an, wobei der Japaner den anspruchsvollen Parcours letzten Endes dennoch sicher durchfährt.

2,7 Lenkung

Die Lenkung des CX-5 passt zu seinem komfortablen Charakter. Die Lenkkräfte sind für ein Mittelklasse-SUV eher niedrig angesetzt, was den Japaner aber nicht unsolid wirken lässt. Beim größeren Bruder CX-60 waren die erhöhten Lenkkräfte ein Kritikpunkt, da sie das SUV unnötig schwerfällig wirken ließen. Möchte man im CX-5 "etwas mehr in der Hand haben", bietet sich der Sportmodus an. Im Alltag lässt sich der Japaner mühelos steuern, wobei er mit 2,8 Lenkumdrehungen vom linken zum rechten Anschlag weder zu direkt noch zu indirekt übersetzt ist. Auch an dieser Stelle der Blick auf den CX-60: Dieser benötigt 3,3 Umdrehungen, was ihn beim Abbiegen und Rangieren unhandlicher erscheinen lässt. Die Zielgenauigkeit reicht für alle alltäglichen Bedürfnisse, wobei im Kurvenverlauf leichte Korrekturen notwendig sind, um das SUV auf der anvisierten Linie zu halten. Auf der Autobahn unterstützt die ordentliche Zentrierung eine stabile Geradeausfahrt. Nichtsdestotrotz dürfte die Lenkung noch definierter in der Mitte liegen und präziser aus der Mitte herauslenken.

2,7 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mazda CX-5 im Test durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein ordentliches Ergebnis. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,5 Sicherheit

1,1 Aktive Sicherheit

Serienmäßig vorhanden ist ein Notbremsassistent, der über einen großen Geschwindigkeitsbereich den Bereich vor dem Fahrzeug überwacht und gegebenenfalls eine Notbremsung

einleitet. Zudem verbaut ist die Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren, die beispielsweise beim Rückwärtsausparken vor einem kreuzenden Hindernis warnt oder mit einem Bremsengriff unterstützt. Diese Funktion ist vor allem dann nützlich, wenn man quer zur Fahrbahn einparkt und beim

Rausfahren der Blick auf den Querverkehr durch andere parkende Fahrzeuge blockiert ist. Ebenfalls mit dabei: der Totwinkelwarner samt Spurwechsel- und Ausstiegsassistent.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung ist der Mazda ebenfalls sehr gut aufgestellt. Es gibt einen klassischen Geschwindigkeitsbegrenzer, eine konventionelle Geschwindigkeitsregelung sowie eine adaptive Abstandsregelung. Der CX-5 erkennt die herrschenden Geschwindigkeitsbegrenzungen und bietet eine Übernahme in die Regelung an. Allerdings muss jedes erkannte Limit vom Fahrer bestätigt werden, ehe es in die Geschwindigkeitsregelung übernommen wird. Einige andere Hersteller ermöglichen eine automatische Übernahme, was bei falsch erkannten Tempolimits aber störend sein kann. Besonders praktisch, aber leider selten: Der Mazda bietet das Einstellen von Toleranzen. Dieser "Tempoaufschlag" lässt sich von 1 bis 10 km/h justieren und ermöglicht damit ein komfortableres "Mitschwimmen".

Ebenfalls ohne Mehrpreis ist der Autobahnassistent mit an Bord. Dieser übernimmt neben der Geschwindigkeitsregelung auch die Spurführung, wobei der Fahrer das Lenkrad in wiederkehrenden Intervallen zumindest berühren muss. Zudem berücksichtigt das System die Streckenführung auf Autobahnen (z. B. Abbremsen bei Kurven) und verhindert das Rechtsüberholen. Letztere Funktion ist auch eher selten vorzufinden und entlastet den Fahrer zusätzlich. Außerdem kann der CX-5 bei Betätigen des Fahrtrichtungsanzeigers selbstständig die Fahrspur auf der Autobahn wechseln.

✓ Erfreulich: Bereits in der Basis-Variante des CX-5 sind alle für das Modell erhältlichen Sicherheitsausstattungen an Bord.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent

-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend

1,6 Passive Sicherheit

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt das Mittelklasse-SUV 90 Prozent der erreichbaren Punkte für seine Insassensicherheit (Test 2025) – ein wirklich gutes Ergebnis. Insgesamt erreicht der Japaner fünf Sterne und ist damit ein rundum sicheres Auto. Zu seiner Sicherheitsausstattung gehören Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es einen Knie-Airbag für den Fahrer sowie einen Zentral-Airbag zwischen den vorderen Sitzen, der eine Kollision der beiden vorderen Insassen abschwächt.

Die Kopfstützen bieten vorn bis zu 2,0 m großen Menschen ausreichenden Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,90 m. Nach einem Unfall bremsst der Japaner selbstständig bis zum Stillstand ab, um Folgekollisionen zu vermeiden. Zudem setzt der Mazda über die integrierte SIM-Karte einen Notruf ab und stellt, sofern möglich, eine Sprechverbindung zur Rettungsleitstelle her.

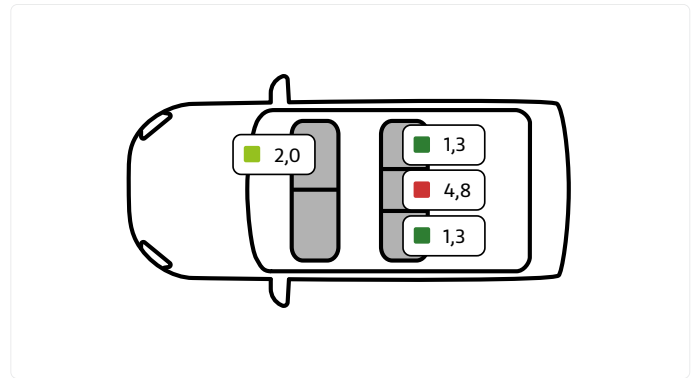
✓ Lobenswert: Unabhängig von der Ausstattung besitzt der CX-5 selbst in der günstigsten Variante Seitenairbags für die hinteren Insassen.

✗ Bei der Ladungssicherung ist der CX-5 schlecht aufgestellt. Es gibt keine stabilen Zurrösen, um schwere Ladung zu sichern, und es fehlt die Möglichkeit, flexibel ein Trennnetz zwischen Koffer- und Fahrgastraum zu montieren. Im Zubehör gibt es nur ein festes Trenngitter, das dauerhaft verbaut werden muss. Zudem sind Warndreieck und Erste-Hilfe-Set unter dem Kofferraumboden untergebracht und so bei vollem Ladeabteil schlecht erreichbar.

1,9 Kindersicherheit

Mit 89 Prozent der erreichbaren Punkte bescheinigt der Euro NCAP-Crashtest dem Japaner eine gute Kindersicherheit (Test 2025). Allgemein eignet sich der CX-5 gut für den Transport von Kindern. Auf dem Beifahrersitz kann man Kindersitze verschiedener Ausführungen lagestabil befestigen – zumindest mit dem Gurt, denn es gibt dort keine Isofix-Halterungen. Praktisch: Dank automatischer Insassenerkennung deaktiviert sich der Beifahrer-Airbag automatisch, sobald man eine rückwärtsgerichtete Babyschale montiert. Auf den beiden äußeren Rücksitzen stehen Isofix-Halterungen (inklusive i-Size-Freigabe) und Ankerhaken zur Verfügung; die Befestigung der Kindersitze über den Sicherheitsgurt ist ebenso problemlos möglich. Eine kleine Einschränkung gibt es bei der Verwendung einer ausladenden Babyschale samt Stützfuß: In diesem Fall lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

✗ Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze nicht lagestabil befestigen, da die Anlenkpunkte zu nah beieinander liegen und es keine Isofix-Halterung gibt.



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

1,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Für den Fußgänger- und Radfahrschutz erhält der CX-5 im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 93 Prozent der möglichen Punkte – das ist ein sehr gutes Ergebnis. Während die Bereiche um die A-Säulen sowie an der Vorderkante der Motorhaube ein erhöhtes Verletzungsrisiko darstellen, bieten die Front sowie Großteile der Motorhaube einen guten Schutz. Der Notbremsassistent mit Fußgänger- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

3,5 Umwelt

3,8 Verbrauch

Der Mazda CX-5 kommt bei der ADAC Verbrauchsmessung auf einen Verbrauch von 7,3 l Super pro 100 km – bestenfalls ein befriedigendes Ergebnis und für die gebotene Motorleistung deutlich zu hoch. Das Motorkonzept mit dem großvolumigen Sauger und Zylinderabschaltung im Teillastbetrieb bringt an der Zapfsäule keinen Vorteil gegenüber der Konkurrenz mit Turbomotoren und verbraucht im Schnitt sogar etwas mehr.

2,2 Umwelteinfluss

Der CX-5 nimmt für seine Klasse eine durchschnittliche Verkehrsfläche von 8,7 qm ein. Das Leergewicht liegt mit rund 1,7 t ebenfalls auf dem Niveau seiner Konkurrenten. Das Vorbeifahrgeräusch beträgt 65,0 dB(A) – damit ist das SUV nicht merklich leiser oder lauter als seine Mitbewerber. Da der CX-5 in Japan gefertigt wird, ergeben sich vergleichsweise lange Transportwege nach Europa.

2,9 Autokosten

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der CX-5 startet in der einzigen aktuell verfügbaren Motorvariante mit dem 2,5-l-Benziner und Frontantrieb ab 35.990 Euro. Das ist im Vergleich mit der Premiumkonkurrenz ein attraktiver Preis, da bereits eine sehr umfangreiche Sicherheitsausstattung an Bord ist, die keine weiteren Aufpreise nach sich zieht. Im Test tritt der Japaner in der höchsten Ausstattungsvariante Homura an und bringt dann mit den adaptiven LED-Scheinwerfern, dem Bose-Soundsystem und der Sitzbelüftung für die Vordersitze zu einem Preis ab 45.090 Euro Funktionen mit, die weit über das Notwendige hinausgehen. Schon mit der Center-Line-Ausführung für knapp unter 40.000 Euro be-

kommt man ein für den Alltag passend ausgestattetes SUV, ohne auf wichtige Komfort- oder gar Sicherheitsfunktionen zu verzichten.

✗ Während die Haftpflichtklasse mit 18 noch moderat ausfällt, stufen die Versicherer den CX-5 mit der Teilkaskoklasse 26 und der Vollkaskoklasse 28 teuer ein. Zudem ein Kostentreiber: Mazda schreibt ein Wartungsintervall von 20.000 km beziehungsweise zwölf Monaten vor. Demnach muss der Japaner also spätestens einmal im Jahr zum Service inklusive Motorölwechsel. Das kostet nicht nur Zeit, sondern auch Geld. Üblicherweise liegen die Serviceintervalle in dieser Fahrzeugklasse bei zwei Jahren, sofern man kein absoluter Vielfahrer ist.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CX-5 2.5 e-SKYACTIV-G 141 Prime-Line SKYACTIV-Drive	CX-5 2.5 e-SKYACTIV-G 141 Center-Line AWD SKYACTIV-Drive
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	4/2488
Leistung [kW (PS)]	104 (141)	104 (141)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	238/3500	238/3500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	185
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,0 l S	7,4 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	157	168
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/28/26	18/28/26
Steuer pro Jahr [Euro]	189	221
Preis [Euro]	35.990	41.790

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up
Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Hubraum	2.488 ccm
Leistung	104 kW/141 PS
Maximales Drehmoment	238 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,0 l
CO ₂ -Ausstoß	158 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.690/1.860/1.695 mm
Leergewicht/Zuladung	1.664/566 kg
Kofferraumvolumen	466/2.019 l
normal/geklappt	
Anhängelast	750/2.000 kg
ungebremst/gebremst	
Stützlast/Dachlast	90/85 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie	6 Jahre oder 160.000 km/12
Allgemein/Rost	Jahre
Produktionsort	Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Reifengröße	225/55 R19 99V
Reifen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis	12,2 m
Autotest-Verbrauch	7,3 l/100 km
Reichweite	772 km
Innengeräusch 130 km/h	66,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.716/514 kg
Kofferraum normal	465 l
geklappt/dachhoch	925/1.515 l

Kosten

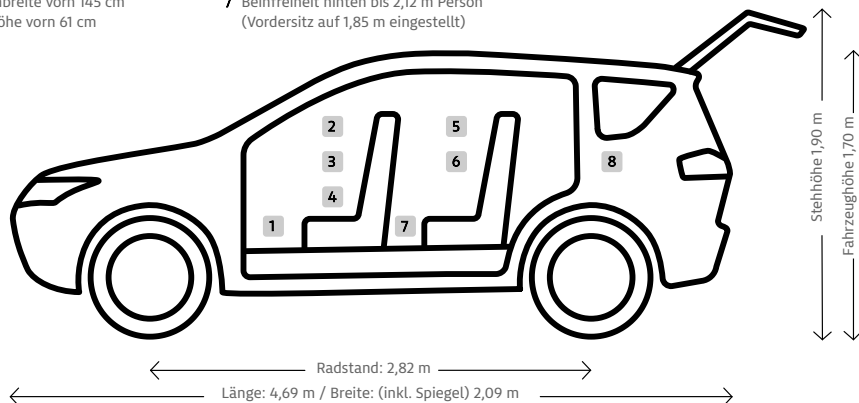
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	183 Euro
Fixkosten	241 Euro
Werkstattkosten	78 Euro
Wertverlust	488 Euro
Monatliche Gesamtkosten	990 Euro
Steuer pro Jahr	192 Euro
Versicherungs-Typklassen	18/28/26
KH/VK/TK	
Basispreis getestete Variante	45.090 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 22.04.2026
Testwagenpreis inkl.	47.440 Euro
Sonderausstattung	
Kilometerstand bei Testbeginn	3.004 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Android 13, 12432

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,90 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,00 m Person
- 3 Innenbreite vorn 145 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 61 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 2,00 m Person
- 6 Innenbreite hinten 142 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,12 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 465 - 1.515 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	-/Serie
statisch/dynamisch	
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrswarnung hinten	Serie

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer	Serie
Fahrer-/Beifahrersitz	
Elektr. Sitze vorn links/rechts	Serie
Lordosenstütze links/rechts	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	1.480 Euro
Metalllackierung	ab 850 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.500 Euro°

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,3
Autokosten	2,9
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,4
Verarbeitung	2,7
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,8
Innenraum	2,2
Bedienung	2,7
Multimedia	1,1
Raumangebot vorn	2,3
Raumangebot hinten	1,8
Innenraum-Variabilität	2,6
Komfort	2,4
Federung	2,5
Sitze	2,7
Innengeräusch	2,6
Klimatisierung	2,0
Antrieb	2,2
Fahrleistungen	2,3
Laufkultur	2,0
Getriebe	2,1
Fahreigenschaften	2,7
Fahrstabilität	2,7
Lenkung	2,7
Bremse	2,7
Sicherheit	1,5
Aktive Sicherheit	1,1
Passive Sicherheit	1,6
Kindersicherheit	1,9
Sicherheit ungeschützte Personen	1,6
Umwelt	3,5
Verbrauch	3,8
Umwelteinfluss	2,2

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

Bildergalerie

