



Mazda CX-5 SKYACTIV-D 150 ADVANTAGE

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

Den CX-5 gibt es inzwischen eine ganze Weile am Markt und auch wenn Mazda sein erfolgreiches und wichtiges SUV-Modell immer wieder modernisiert hat, hier und da merkt man dem Modell mittlerweile sein reiferes Alter schon an. So könnte das Fahrwerk etwas charmanter anfedern und bei der Konnektivität des Infotainmentsystems hat ihn die Konkurrenz inzwischen überholt. Andererseits ist der CX-5 ein ausgereiftes Auto, das über eine funktionierende Software verfügt und überdies sorgsam und routiniert zusammengebaut ist.

Besonders hervorzuheben ist der Dieselmotor. Denn Mazda setzt hier nach wie vor auf eine vergleichsweise niedrige Verdichtung, was neben prinzipiell besseren Schadstoffwerten eine außergewöhnlich gute Laufkultur für einen Vierzylinder mit sich bringt. Mit seinen zwei in Reihe geschalteten Turboladern hat der über 2,2 l Hubraum verfügende Diesel ein sehr gutes und gleichmäßiges Ansprechverhalten. So kann man dank des breit nutzbaren Drehzahlbereichs guten Gewissens auch zur Handschaltung greifen und schaltfaul durch den Alltag pendeln. Die Partikelwerte sind vorbildlich niedrig, etwas optimieren sollte Mazda noch das SCR-System - dann wären auch vier Sterne im ADAC Ecotest drin, denn vergleichsweise sparsam ist der CX-5.

Nichts auszusetzen gibt es dagegen beim Platzangebot, vier Erwachsene finden mit samt ihres Gepäcks völlig ausreichend Platz. Mit dem Dieselmotor eignet sich der Japaner auch als Zugfahrzeug, im Falle des getesteten Modells sind immerhin bis zu zwei Tonnen Anhängergewicht zulässig. Die Komfortausstattung umfasst alles Nötige für einen entspannten Alltag. Die Sicherheitsausstattung beinhaltet viele Funktionen bis hin zum Head-up-Display, sie ist aber nicht vollständig, weil beispielsweise die automatische Abstandsregelung (ACC) den Automatikversionen vorbehalten ist.

Mit 35.590 Euro ist der CX-5 als Sondermodell ADVANTAGE angesichts der guten Ausstattung durchaus fair eingepreist, zumal Dieselmotorisierungen im Konkurrenzumfeld inzwischen recht teuer geworden sind - viele Hersteller scheinen die gesunkenen Absätze der Dieselmotore durch eine höhere Marge pro Fahrzeug ausgleichen zu wollen. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

+ gute Verarbeitung, angemessenes Platzangebot, umfangreiche Serienausstattung, lauffruher und gut ansprechender Turbodiesel

- bescheidene Rundumsicht, mäßig komfortables Fahrwerk

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

 Familie **2,6**

 Stadtverkehr **4,0**

 Senioren **2,9**

 Langstrecke **2,8**

 Transport **2,3**

 Fahrspaß **2,3**

 Preis/Leistung **2,8**

Ecotest 

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie des CX-5 hat Mazda sauber gefertigt, die Bauteile sind ordentlich verarbeitet und passgenau zusammengesetzt, so dass die Spalten gleichmäßig und schmal verlaufen. Der Unterboden ist angemessen verkleidet, vorne und seitlich gut geschützt; nur im Heckbereich zeigt er sich ein wenig unaufgeräumt. Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes Design und die guten Materialien, die oberen Bereiche des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorn und hinten) sind geschäumt. In den Türen sind weiche Stoffbahnen verbaut, so werden großflächige harte Kunststoffflächen vermieden. Die Verarbeitung ist tadellos, nichts

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Mazda CX-5 mit dem 150 PS starken Turbodiesel und dem 56 l großen Tank einen Aktionsradius von etwa 945 km. Der AdBlue-Tank fasst 15 l und lässt sich über einen Stutzen unter der Tankklappe befüllen. Die Zuladung von bis zu 475 kg beim Testwagen fällt angemessen aus und sollte auch für eine Familie samt Gepäck genügen. Der Mazda bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Not-sitzes hat. Auf dem Dach sind nur Lasten bis 50 kg erlaubt; eine Dachreling gibt es über das Zubehörprogramm, mit einem zusätzlichen Querträger sind bis zu 75 kg Ballast auf dem Dach zulässig. Bis 2.000 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis

3,1 Licht und Sicht

Die Enden des CX-5 kann man nur mäßig überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem SUV darüber hinaus eine sehr eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Da helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rundumsichtkameras weiter. Einen Einparkassistenten kann man jedoch nicht bestellen.

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das SUV seinen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten, der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

Die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, man muss jedoch ohne Kurvenlichtfunktion auskommen. Die Matrix-LED-Scheinwerfer sind nur für die höchste Ausstattungslinie Sports-Line erhältlich. Der serienmäßige Fernlichtassistent kann automatisch auf- und

klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten - Gasdruckfedern sollten in dieser Klasse und angesichts der großen und recht schweren Motorhaube schon installiert sein. Der schöne tiefrote Mehrschicht-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, hier wurden nicht alle Lackschichten aufgetragen.

750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 84 kg betragen; damit sollte auch dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg stehen. Ein Reserverad samt Wagenheber und Werkzeug ist über das Zubehör erhältlich; serienmäßig ist nur ein wenig effektives Reifen-Reparaturset.

⊖ Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen, der versehentliches Betanken mit Benzin verhindern könnte. Der Wendekreis des CX-5 beträgt etwa 12 m - das macht ihn im Alltag unhandlich, ebenso die Fahrzeugbreite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel).

abblenden, die dynamische Variante mit Schattierung anderer Verkehrsteilnehmer ist den Matrix-Scheinwerfern vorbehalten. Serienmäßig wiederum sind die hellen und schnell ansprechenden LED-Rückleuchten.



Sehr breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

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

2,4 Ein-/Ausstieg

Ein schlüsselloses Zugangssystem ist der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line vorbehalten und somit für die Testvariante nicht lieferbar.

⊕ Der CX-5 bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit rund 59 cm über der Straße in günstiger Höhe (Fahrsitz ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es vier Haltegriffe. Die Türen werden vorn in drei, hinten leider nur in zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig.

2,0 Kofferraum-Volumen

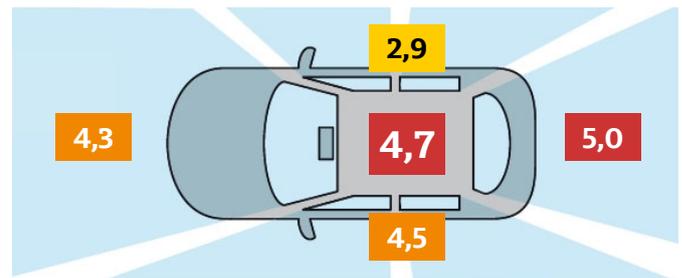
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 450 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 860 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.440 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch ein Fach mit etwa 40 l Volumen.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim Sondermodell ADVANTAGE ist ein elektrischer Antrieb für die Heckklappe Serie. Die Gepäckraumabdeckung wird von der sich öffnenden Heckklappe weiter nach oben ausgezogen und stört dadurch beim Beladen nicht; beim Schließen der Klappe rollt sie sich wieder in ihre Ausgangsposition - eine einfache und effektive Lösung ganz ohne aufwendigen elektrischen Antrieb. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: sie liegt knapp 75 cm über der Straße, Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin stört innen an der Ladekante die Stufe nicht, sie ist weniger als fünf Zentimeter

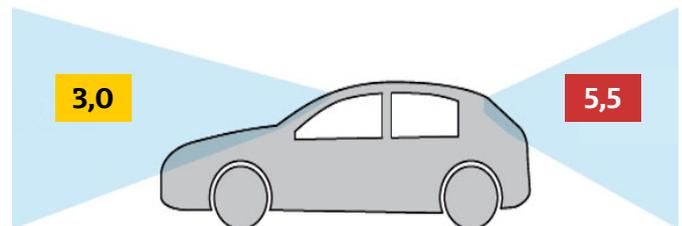
Rundumsicht

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.



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

hoch. Das erleichtert das Ausladen. Die Heckklappe öffnet etwa 1,86 m hoch, groß gewachsene Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer Lampe in der Innenverkleidung der Heckklappe ausgeleuchtet - das ist zu wenig, das Ladeabteil wird damit nicht ausreichend ausgeleuchtet.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Das Umklappen funktioniert einfach und recht leichtgängig, es müssen weder Kopfstützen abgezogen noch Gurte ausgehängt werden; die Entriegelung kann dabei sowohl von der Rückbank als auch vom Kofferraum aus erfolgen. Es gibt seitlich links und rechts unter Abdeckungen jeweils ein Fach im Kofferraumboden und vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante. Taschenhaken in der oberen Verkleidung sucht man vergebens.

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

2,5 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist gefällig 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. Unpraktisch ist die tiefe Anordnung des immerhin übersichtlich gestalteten Klimabedienteils. Die Sitze werden manuell eingestellt, die Lehnenneigung kann leider nur in Rasten justiert werden; eine elektrische Einstellung ist der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line vorbehalten und kostet auch dort noch Aufpreis.

Die meisten Tasten und Regler im Innenraum sind beleuchtet, auch die Fensterheberschalter. Diese funktionieren aber nur mit eingeschalteter Zündung, zudem kann man die Fenster nicht per Fernbedienung von außen öffnen und schließen. Die Innenraumbeleuchtung wird vorn und hinten über Leseleuchten realisiert, zentrale Innenraumleuchten hat sich Mazda gespart. Das Kombiinstrument ist übersichtlich gestaltet; Kühlwassertemperatur und Tankinhalt (digital) werden genauso klar angezeigt wie Geschwindigkeit und Motordrehzahl (analog). Das vollwertige Head-up-Display mit Projektion der Informationen in die Frontscheibe vor den Fahrer ist Serie.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Die Multimedia-Ausstattung des ADVANTAGE ist recht umfangreich. Ein Radio inklusive DAB+ sowie eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung mit Apple CarPlay und Android Auto sind ebenso an Bord wie Internetradio über Apps und eine



Die ca. 75 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer recht mühsamen Angelegenheit.

⊖ Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich recht weit aus dem Auto lehnen, weil die Innentürgriffe nicht optimal platziert sind. Vor einer nicht komplett geschlossenen Motorhaube wird beim Losfahren nicht gewarnt.



Neben der Verarbeitungsqualität und der Materialanmutung kann der Mazda CX-5 auch durch eine funktionelle Bedienung überzeugen.

Sprachsteuerung. Es gibt einen AUX- sowie mehrere USB-Anschlüsse. Das serienmäßige Navigationssystem hat seine Navigationskarten auf SD-Karte hinterlegt - das macht das Updaten am heimischen Computer einfacher, der Zugriff auf die

Daten ist jedoch etwas langsamer als bei einer internen Festplattenlösung. Für die vorderen Plätze sowie im Kofferraum gibt es 12-V-Steckdosen. Darüber hinaus ist ein Twitter- und Facebookzugang mit Vorlesefunktion möglich. Das serienmäßige Soundsystem umfasst sechs Lautsprecher, das BOSE-

Soundsystem mit zehn Lautsprechern ist in dieser Ausstattungslinie nicht erhältlich.

⊖ Ein CD-Spieler ist nicht mehr verfügbar.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,10 m große Menschen aus-

reichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

2,6 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,90 m große Personen Platz - limitierend ist dabei die Beinfreiheit. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird nur durch die C-Säulen-Nähe zum Kopf geschmälert.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren und in der Neigung in zwei Stufen einstellbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es leider nicht. Bodenfächer hat der CX-5 keine.

⊕ Vorn gibt es genügend Ablagen. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar. Hinten ist vor allem die



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

Mittelarmlehne samt Becherhalter und Extra-Stauraum gut gelöst - darin befinden sich auch zwei USB-Anschlüsse.

2,8 KOMFORT

3,2 Federung

Dass der CX-5 schon ein wenig in die Jahre gekommen ist, merkt man vor allem am Fahrkomfort. Der ist nicht schlecht, aber wirklich geschmeidig auch nicht. Vor allem innerorts federt das SUV auf Einzelhindernisse eher unwillig an und fährt sich über regelmäßige Unebenheiten "hoppelig". Kopfsteinpflaster dagegen pariert er ordentlich, es entsteht kaum Wummern im Innenraum und auch die Vibrationen in Lenkrad und Sitz halten sich in Grenzen. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügeln merkt man das eher

unwillige Einfedern, großen Hub bei langsamer Fahrt verdaut das Fahrwerk nicht gerne. Querfugen dagegen werden besser verarbeitet und sind hauptsächlich akustisch präsent. Auf Landstraßen - auch schlechten - wird der Federungskomfort mit zunehmender Geschwindigkeit besser. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort leben, auch wenn sich bei bestimmten Geschwindigkeiten und entsprechenden Autobahnabschnitten eine gewisse Stuckerneigung einstellt.

2,9 Sitze

Die Vordersitze werden manuell justiert und verfügen über die üblichen Einstellmöglichkeiten inklusive Höheneinstellung für beide Seiten. Eine elektrische Sitzverstellung mit Fahrer-Memory ist als Option der höchsten Ausstattungslinie

vorbehalten. Über eine manuelle 2-Wege-Lordosenstütze verfügt nur die Fahrerseite (Serie). Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit diesen Einstellmöglichkeiten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorn

zufriedenstellend geformt und angemessen konturiert, der Seitenhalt geht in Ordnung.

Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über geringere Konturen und bietet wenig Seitenhalt, auch wenn der auf dem Stoffbezug besser ausfällt als auf Leder.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum 66,8 dB(A). Die vorderen Scheiben sind in Doppelverglasung ausgeführt, was neben mehr Sicherheit auch eine bessere Geräuschisolierung mit sich bringt. Der Motor ist durchaus zu vernehmen, aber eher dezent vor sich hin grummelnd;

2,3 Klimatisierung

⊕ Außer in der Basisausstattung bringt der CX-5 immer eine Zweizonen-Klimaautomatik mit. Die Sitzheizung vorn ist ebenfalls Serie, für die hinteren Sitze gibt es diese nicht. Eine Sitzlüftung ist grundsätzlich nicht lieferbar, die Lenkrad-

Selbst Erwachsene können eine passende Sitzposition finden, auch weil genug Platz zur Verfügung steht. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert, eignet sich damit nur für kurze Strecken.

brummen entsteht kaum, selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen, auch dröhnt das Aggregat beim Ausdrehen nicht. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter.

heizung dagegen serienmäßig, ebenso abgedunkelte hinteren Scheiben. Eine Standheizung kann über das Zubehörprogramm geordert werden, sie ist mit allen nötigen Komponenten und Einbau leider sehr teuer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Gegenüber dem Benzinern mit 165 PS hat der CX-5 SKYACTIV-D mit 150 PS nur auf dem Papier einen scheinbaren Nachteil, in der Praxis sieht es ganz anders aus. Denn der Diesel bringt dank doppelter Turboaufladung stramme 380 Nm Drehmoment mit, der Saugbenziner hat dagegen mit seinen dünnen 213 Nm keine Chance. Das sieht man ganz deutlich an den Elastizitätswerten, gerade in den höheren Gängen. Im sechsten Gang ist der Diesel knapp 10 s schneller von 60 auf 100

km/h, der Selbstzünder braucht nur 15,6 s. Im fünften vergehen für diesen Sprint 10,4 s, im vierten Gang dauert es 7,1 s. Muss es möglichst schnell von 60 auf 100 km/h gehen, beispielsweise bei einem Überholvorgang auf der Landstraße, gelingt dies im dritten Gang in 5,8 s. Von 80 auf 120 km/h geht es im vierten Gang am schnellsten, immerhin in 7,4 s. Mazda verspricht für den Sprint von null auf hundert 9,9 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Mazda-Diesel mit seiner vergleichsweise niedrigen Verdichtung gehört immer noch zu den laufruhigsten Vierzylindern, die am Markt zu bekommen sind. Nur unter 2.000 1/min können sehr sensible Naturen leichte Vibrationen spüren, darüber ist praktisch nichts mehr wahrnehmbar - hier sind viele vergleichbare Benzinern schlechter. Ebenso wenig brummt der Dieselmotor selbst in den hohen Gängen bei

niedrigen Drehzahlen. Positiv auffällig ist auch das dank zweier in Reihe geschalteter Turbolader sehr frühe Ansprechen des Motors: Schon ab 1.000 1/min schiebt der Diesel spürbar an und lässt erst oberhalb von 3.500 1/min wieder nach. Dazu kommt eine sehr gleichmäßige Leistungsentfaltung, die bei Motoren mit Registeraufladung nicht selbstverständlich ist.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Sechsgang-Schaltung lässt sich angemessen präzise geführt bedienen, die Gänge gut definiert wechseln. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang wird über Herunterdrücken des Schalthebels nach links vorn eingelegt, er ist damit praxisgerecht gesichert und lässt sich meist leicht einlegen. Die Kupplung ist angemessen dosierbar und der erste Gang kurz genug übersetzt, so gelingt das

Anfahren ohne große Herausforderungen. Wer beim Durchschalten der Gänge während der Fahrt unsensibel mit der Kupplung hantiert, erntet hier und da leichte Schaltschläge. Die Abstufungen des Getriebes und die Ganganschlüsse passen. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.300 1/min. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet tadellos und recht harmonisch. Die Autohold-Funktion der elektrischen Parkbremse ist Serie.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des CX-5 ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Japaner nicht wirklich aus der Ruhe. Auf Lenkimpulse reagiert er mit moderaten Aufbaubewegungen und Seitenneigung, das bleibt im Vergleich mit anderen SUVs aber insgesamt im Rahmen - ein Vorteil der eher straffen Fahrwerksabstimmung. In schnell durchfahrenen Kurven unterbindet das ESP letztlich eine mögliche Kippgefahr effektiv, die Fahrwerksabstimmung ist insgesamt untersteuernd ausgelegt. Lupft man in der Kurve kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die aber vom ESP effektiv abgefangen wird. Die Traktion ist trotz reinem Frontantrieb gut; nur wer häufiger auf rutschigem Untergrund unterwegs ist, sollte sich den optionalen Allradantrieb überlegen.

Den ADAC Ausweichtest absolviert der CX-5 wenig dynamisch, aber sicher. Das ESP greift früh genug ein und regelt ausgeprägt, dadurch wird viel Geschwindigkeit abgebaut. Für Fahrdynamik-Enthusiasten ist der CX-5 damit weniger geeignet, allerdings ist man dann mit einem SUV ohnehin beim falschen Fahrzeugtyp.

2,5 Lenkung

⊕ Nur um die Mittellage ist die Lenkung etwas mitteilungsarm, sonst bietet sie ein gutes Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. 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 direkt genug übersetzt.

2,8 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CX-5 SKYACTIV-D 150 durchschnittlich 36,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Seine Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

2,3 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des CX-5 ist abseits der höchsten Ausstattungslinie und ohne Automatikgetriebe zwar noch gut, aber nicht so umfangreich, wie es technisch möglich wäre. Ein Notbremssystem bis 80 km/h ist Serie, ebenso der Spurwechselassistent, der seine Warnungen in den Außenspiegeln und im serienmäßigen Head-up-Display

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie (bis 80 km/h)
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

anzeigen kann; die Funktion des Ausparkassistenten ist inklusive, er überwacht mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr und warnt beim Rückwärtsausparken vor möglichen Gefahren; beim Sondermodell ADVANTAGE ist die zusätzliche automatische Bremsfunktion für den Ausparkassistenten mit dabei. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) bleibt der Sports-Line-Ausstattung vorbehalten, sie würde auch einen Notbremsassistenten umfassen, der bis 160 km/h arbeitet.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Mit einem Ergebnis von 95 Prozent für den Insassenschutz erreicht der CX-5 beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm ein sehr gutes Ergebnis (Stand September 2017, bestätigt 2021). Er bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis 1,95 m Größe, hinten immerhin noch für 1,75 m große Insassen. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim

Serie dagegen ist der Spurhalteassistent, er kann per Lenkradvibration warnen oder aktiv über Lenkeingriffe die Spur halten. Die gut funktionierende Verkehrszeichen-erkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial, sie ist beim Sondermodell wie auch das Navigationssystem aufpreisfrei an Bord. Die Müdigkeitserkennung, und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem sind ebenfalls Serie wie auch Head-up-Display, das seine Informationen in die Frontscheibe vor den Fahrer projiziert.

Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und so gerade bei vollem Ladeabteil - wie etwa während einer Urlaubsfahrt - schlecht erreichbar. Wer ein Kofferraumtrennnetz haben möchte, muss dieses über das Zubehörprogramm ordern.

2,8 Kindersicherheit

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

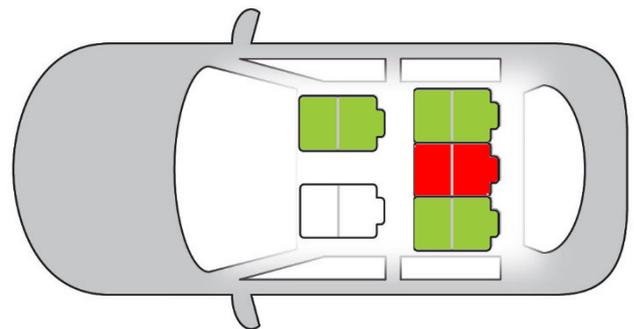
⊕ Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt iSize-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, können aufgrund der Lehnausformung je nach Sitz aber leicht schräg stehen - was per se noch kein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

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz sind universale Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht zugelassen. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber ist nur im Automatikmodus aktiv - hält man die Fensterhebertaste gedrückt, ist der Einklemmschutz außer Funktion und es

besteht Verletzungsgefahr. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich über einen kleinen Hebel direkt an der Tür bedienen - keine sichere Lösung, weil auch von Kleinkindern umschaltbar.

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)

2,6 Fußgängerschutz

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

⊕ Das serienmäßige Notbremsystem erkennt auch Fußgänger, es kann einen Aufprall möglichst noch verhindern oder wenigstens abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

3,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Der Verbrauch des CX-5 mit dem 2,2 l-Turbodiesel liegt im Eco-test bei 5,9 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 182 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 23 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Mazda 5,3 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn hohe 7,2 l alle 100 km.

3,0 Schadstoffe

Der bekannte 2,2 l-Dieselmotor hat die Euro 6b-Norm seinerzeit noch rein mit innermotorischen Maßnahmen schaffen können. Für die aktuelle Euro 6d-Norm hat das nicht gereicht, Mazda ergänzt die Abgasreinigung um einen SCR-Katalysator mit AdBlue-Einspritzung. Damit sind die NO_x-Emissionen insbesondere bei höheren Lasten gesunken - perfekt sind sie aber noch nicht, und daher gibt es in diesem Bereich leider Punktabzüge. Die Partikelemissionen sind dagegen vorbildlich niedrig und liegen weit unter den Grenzwerten. Insgesamt kann der Mazda CX-5 2.2 SKYACTIV-D 150 nur 30 von 50 möglichen

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für die getestete Motorvariante mit der Ausstattung ADVANTAGE liegt bei mindestens 35.590 Euro - das ist zwar nicht wenig Geld, allerdings angesichts des Konkurrenzumfelds durchaus fair eingepreist. Denn man bekommt ein Auto mit guten Platzverhältnissen und viel Ausstattung. Allradantrieb und Automatikgetriebe sind im Testmodell zwar nicht dabei, die Nachteile halten sich aber in Grenzen und die Vorteile beispielsweise beim Kraftstoffverbrauch sind nicht zu unterschätzen. Und wer dennoch eines oder beide Antriebsoptionen benötigt, kann sie dazu bestellen. Serienmäßig an Bord sind unter anderem Parksensoren vorn und hinten, 360-Grad-Kameras, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, ein Notbremssystem samt Personenerkennung und Voll-LED-Scheinwerfer. Beim Sondermodell ist sogar das Navigationssystem mit Verkehrszeichenerkennung enthalten. Einige Ausstattungsdetails wie einen Abstandsregeltempomaten samt Notbremssystem, das Lederpaket und ein Schiebedach sind der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line vorbehalten.

⊖ Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 18 noch moderat, Vollkasko- (Klasse 27) und Teilkaskoversicherung (Klasse 30) dagegen kommen teuer. Auch die Kfz-Steuer liegt mit 323 Euro vergleichsweise hoch.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

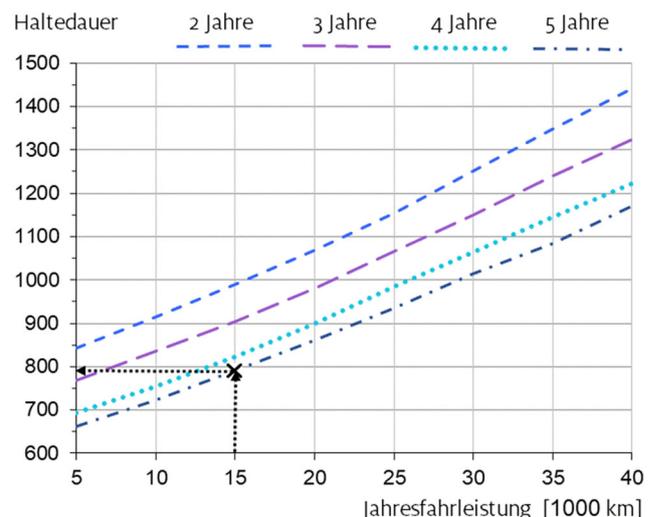
Autobahn	7,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten macht das 53 Punkte und damit 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 790 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CX-5 SKYACTIV-G 165 Prime-Line	CX-5 SKYACTIV-G 194 Exclusive-Line SKYACTIV-Drive	CX-5 SKYACTIV-D 150 Center-Line	CX-5 SKYACTIV-D 184 AD VANTAGE
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/2488	4/2191	4/2191
Leistung [kW (PS)]	121 (165)	143 (194)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	213/4000	258/4000	380/1800	445/2000
0-100 km/h [s]	10,5	9,0	9,9	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	195	204	214
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,0/6,8 S	7,1/7,7 S	5,0/5,6 D	4,9/5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	135/154	161/174	130/147	128/147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/27/30	17/27/30	18/27/30	18/27/30
Steuer pro Jahr [Euro]	171	239	323	323
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	698	816	772	817
Preis [Euro]	28.290	36.390	34.090	37.790

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM (36AP-AR), SCR-Kat, DPF	
Hubraum	2.191 cc
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	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	128 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.550/1.840/1.680 mm
Leergewicht/Zuladung	1.654/476 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	494/1.608 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	84/50 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,1/10,4/15,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
Ecotest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/5,3/7,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	155 g/km (WTW* 182 g/km)
Reichweite	945 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.655/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/860/1.440 l

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

Betriebskosten	136 Euro	Werkstattkosten	76 Euro
Fixkosten	169 Euro	Wertverlust	409 Euro
Monatliche Gesamtkosten	790 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	323 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/27/30		
Basispreis CX-5 SKYACTIV-D 150 AD VANTAGE	35.590 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.05.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.540 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.300 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
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 (abnehmbar)	ab 738 Euro zzgl. Einbau
Metalllackierung	ab 630 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Dezember 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer