



Mazda CX-5 SKYACTIV-D 184 Sports-Line Plus AWD SKYACTIV-Drive

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (135 kW / 184 PS)

Im Gegensatz zu vielen anderen Autoherstellern achtet Mazda auf eine sehr übersichtliche Modellpolitik. Etablierte Baureihen wie der Mazda 3, 6 oder MX-5 werden seit Jahrzehnten gepflegt. Nur selten gesellen sich neue Modelle – wie 2011 der CX-5 – hinzu. Und auch bei der Bedienung lassen sich die Japaner nicht vom allgemeinen Digitalisierungswahn und dem Touchscreen-Hype der Branche anstecken. Stattdessen vertraut man auf klassisch haptische Elemente wie Schalter, Tasten und Regler. Manche mögen das als altmodisch ansehen. Doch gerade der Erfolg des CX-5 gibt den Japanern Recht. Schickes Design, das gute Platzangebot und eine sehr solide Verarbeitungsqualität sprechen ebenso für das ausgewachsene SUV. Und gerade das Topmodell der Baureihe – der 184 PS starke Allrad-Diesel mit Automatikgetriebe – prahlt regelrecht mit einer nahezu kompletten Ausstattung und einem hochmodernen Sicherheitspaket. Einzig bei Fahrwerk, Connectivity und Getriebetechnik kann Mazda nicht ganz mit den engsten Konkurrenten aus Europa mithalten. Adaptive Dämpfer oder mehr als sechs Gänge gibt es beispielsweise nicht. Spitzenwerte beim Fahrkomfort sind also nicht zu erwarten. Und das Sparpotential des kraftvollen 2,2-Liter-Dieselmotors kann durch das etwas antiquiert wirkende Automatikgetriebe nicht voll ausgeschöpft werden. Im Eco-test kommt der CX-5 auf durchschnittlich 7,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer - nicht gerade ein Spitzenwert in der Klasse.

Preislich schnürt Mazda aber dennoch ein sehr attraktives Paket. Das 184-PS-Allrad-Modell gibt es ab 41.590 Euro in der sehr gut bestückten Advantage-Variante. Nochmals mehr Technik und Luxus steckt in der hier getesteten Sports-line-Version für 44.490 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

- ⊕ gute Verarbeitung, angemessenes Platzangebot, umfangreiche Serienausstattung, lauffruhiger und gut ansprechender Turbodiesel
- ⊖ bescheidene Rundumsicht, mäßig komfortables Fahrwerk, etwas träge Automatik

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,9
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität des CX-5 lässt sich kaum etwas aussetzen. Ob Spaltmaße der Karosserie, Passgenauigkeit im Innenraum oder Festigkeit der Mittelkonsole - alles am Japaner wirkt solide. Nichts klappert oder knistert auf schlechten Fahrbahnen. 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. Selbst der Unterboden ist angemessen

verkleidet, vorne und seitlich gut geschützt; nur im Heckbereich zeigt er sich ein wenig unaufgeräumt.

⊖ 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 fehlen die klaren Lackschichten.

3,2 Alltagstauglichkeit

Nimmt man den Ecotest-Verbrauch als Grundlage, hat der Mazda CX-5 mit dem 184 PS starken Turbodiesel, Allradantrieb und Automatikgetriebe einen Aktionsradius von etwa 795 km. Das sind rund 150 km weniger als beim CX-5 mit 150 PS, Frontantrieb und Handschaltung. Der AdBlue-Tank fasst 15 l und lässt sich über einen Stutzen unter der Tankklappe befüllen. Die Zuladung von bis zu 469 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 Notsitzes 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 2.100 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn

sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 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).

3,1 Licht und Sicht

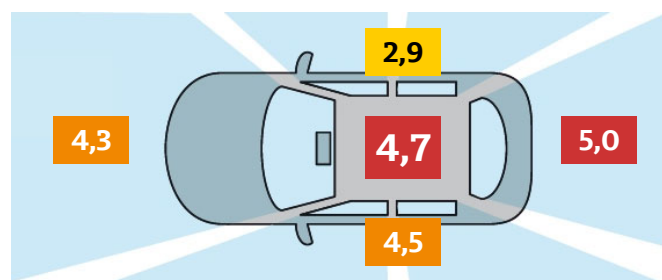
Die Enden des CX-5 kann man nur mäßig überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem SUV darüber hinaus eine sehr eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Da helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rundumsichtkameras weiter. Einen Einparkassistenten 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 in der Sports-Line serienmäßigen Matrix-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus, können dank dynamischem Fernlichtassistenten automatisch auf- und abblenden und andere Verkehrsteilnehmer schattieren.

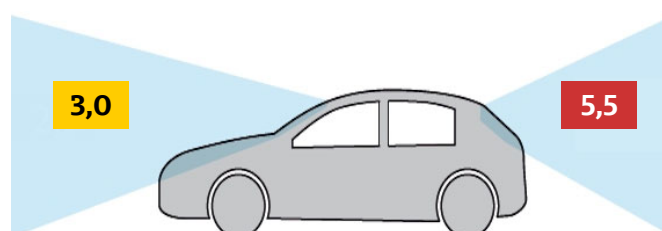
Rundumsicht

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.



Ebenfalls serienmäßig sind die hellen und schnell ansprechenden LED-Rückleuchten.

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

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Wenn es ums Ein- und Aussteigen geht, bietet der CX-5 dank seiner hoch bauenden Karosserie einige Vorteile gegenüber einem Kompaktwagen. 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 Getränkeboxen 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 30 l Volumen.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

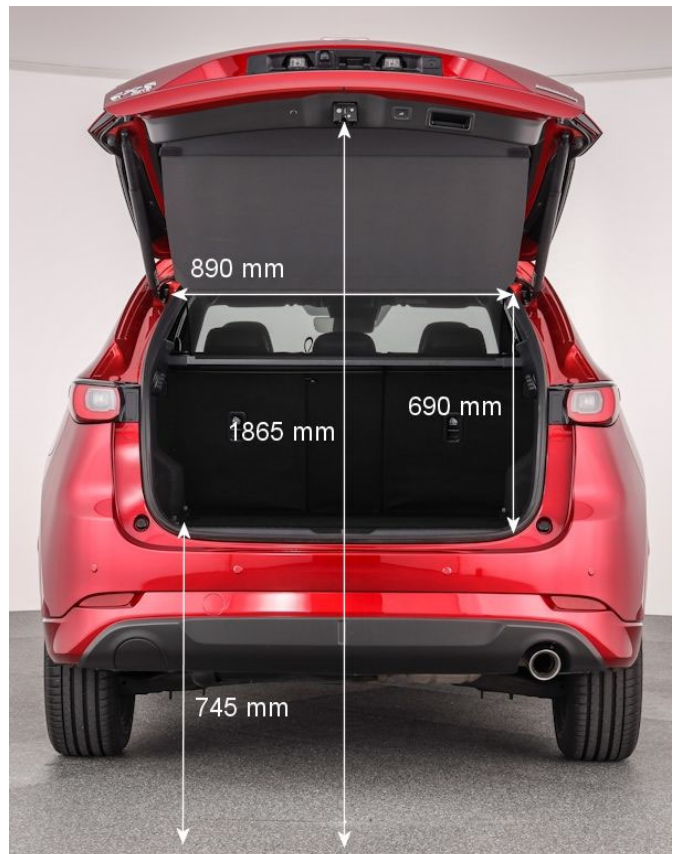
Beim Modell Sports-Line ist ein elektrischer Antrieb für die Heckklappe schon serienmäßig verbaut. Die Gepäckraumabdeckung wird von der sich öffnenden Heckklappe weiter nach oben ausgezogen und stört dadurch beim Beladen nicht; beim Schließen der Klappe rollt sie sich wieder in ihre Ausgangsposition - 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 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.



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



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



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

⊖ 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.

2,4 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 elektrische Sitzeinstellung ist der hier getesteten höchsten Ausstattungsline 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.

⊖ 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.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Die Multimedia-Ausstattung des Sports-Line 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 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 in der Sports-Line serienmäßige BOSE-Soundsystem beinhaltet gleich zehn Lautsprechern.

⊖ Ein CD-Spieler ist nicht mehr verfügbar.

1,9 Raumangebot vorn

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

ausreichen. 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, mit Filz ausgeschlagen und beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar.



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

Hinten ist vor allem die Mittelarmlehne samt Becherhalter und Extra-Stauraum gut gelöst - darin befinden sich auch zwei USB-Anschlüsse.

2,8 KOMFORT

3,2 Federung

Mazda setzt beim CX-5 weiterhin auf ein konventionelles Fahrwerk ohne adaptive Verstelldämpfung. Der Fahrkomfort ist dadurch zwar nicht überragend, aber einem Fahrzeug dieser Größe angemessen. 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 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. 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.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum 67 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;

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.

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

Lenkradheizung 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.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Diesel wirft dank doppelter Turboaufladung ein kräftiges Drehmoment von strammen 445 Nm in die Waagschale. Das sieht und spürt man beim Beschleunigen. Ein typischer Überholvorgang, bei dem die Geschwindigkeit von

60 auf 100 km/h steigt, ist in 5,5 Sekunden erledigt. Von 80 auf 120 km/h geht es in 7,3 s. Mazda verspricht für den Sprint von null auf hundert 9,6 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 208 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 Benziner 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.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Sechsgang-Automatik ist im Vergleich zu modernen Automatikgetrieben etwas träge. Das spürt vor allem, wer bei gleichmäßiger Fahrt spontan Vollgas gibt. Dann müssen sich die Gänge erst kurz sortieren, bevor die Drehzahl nach oben schnellt. Auch beim Heranrollen an eine rote Ampel könnte das Getriebe den Kraftfluss etwas geschmeidiger entkoppeln.

Zudem ist die Spreizung der Gangstufen recht weit. Automaten der Konkurrenz mit sieben, acht oder gar neun Übersetzungen wirken dagegen ruhiger und geschmeidiger. Bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.400 1/min. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet tadellos und recht harmonisch. Die Autohold-Funktion der elektrischen Parkbremse ist Serie.

2,5 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 Fahrwerks-

abstimmung. 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 dank Allradantrieb gut. 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.

2,5 Bremse














⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CX-5 SKYACTIV-D 184 durchschnittlich 35,3 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 vor allem in der gut bestückten Sports-Line-Ausstattung sehr umfangreich. Ein Notbremsystem bis 160 km/h ist Serie, ebenso der Spurwechselassistent, der seine Warnungen in den Außenspiegeln und im serienmäßigen Head-up-Display anzeigen kann; die Funktion des Ausparkassistenten ist inklusive, er überwacht mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr, warnt beim Rückwärtsausparken vor möglichen Gefahren und bremst im Ernstfall automatisch. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, sogar die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) ist bei der Sports-Line-Ausstattung Standard. Ebenfalls Serie ist der Spurhalteassistent, er kann per Lenkradvibration warnen oder aktiv über Lenkeingriffe die Spur halten. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial. Die Müdigkeitserkennung, und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem sind genauso serienmäßig wie auch Head-up-Display, das seine Informationen in die Frontscheibe vor den Fahrer projiziert.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

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.

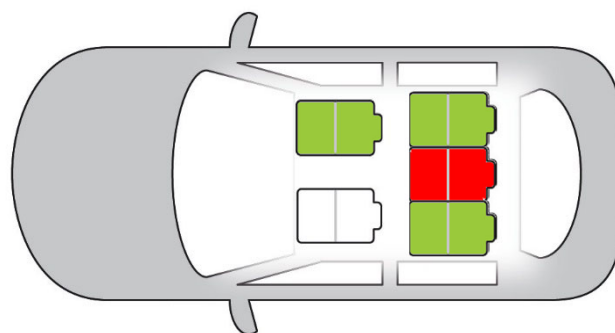
⊕ Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt iSize-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, können aufgrund der Lehnausformung je nach Sitz aber leicht schräg stehen - was per se noch kein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

4,1 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

Der Verbrauch des CX-5 mit dem 2,2 l-Turbodiesel und der Sechsstufen-Automatik liegt im Ecotest bei 7,3 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 226 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 8 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Mazda 7,0 l, außerorts 6,5 l und auf der Autobahn hohe 8,6 l alle 100 km.

2,9 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 SKYACTIV-D 184 nur 31 von 50 möglichen Punkten

3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für die getestete Motorvariante mit der Ausstattung Sports-Line liegt bei mindestens 49.140 Euro - das ist viel Geld, angesichts des Konkurrenzumfelds aber immer noch fair eingepreist. Man bekommt dafür ein Auto mit guten Platzverhältnissen und viel Ausstattung. Allradantrieb und Automatikgetriebe treiben den Kraftstoffverbrauch im Vergleich zu den Varianten mit Fronantrieb und Handschaltung in die Höhe. Die nahezu komplette Sports-Line-Ausstattung lohnt sich dafür allemal. Serienmäßig an Bord sind unter anderem Parksensoren vorn und hinten, 360-Grad-Kameras, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, Abstandsregeltempomat mit Notbremsystem und Personenerkennung sowie Voll-LED-Scheinwerfer und das Navigationssystem mit Verkehrszeichenerkennung.

⊖ Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 17 noch moderat, Vollkasko- (Klasse 27) und Teilkaskoversicherung (Klasse 30) dagegen kommen teuer. Auch die Kfz-Steuer liegt mit 395 Euro vergleichsweise hoch.

Verbrauch

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

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

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

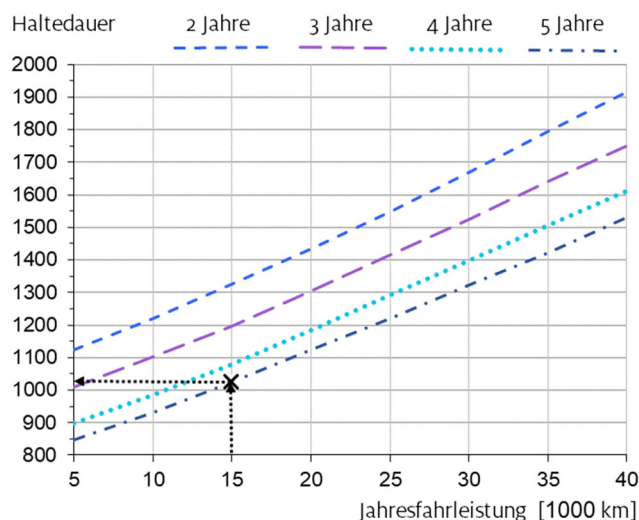
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

im Bereich Schadstoffe erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten macht das 39 Punkte und damit nur 2 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1025 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]	749	872	831	876
Preis [Euro]	29.590	37.690	35.390	38.890

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-Zylinder Turbodiesel, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.191 cc
Leistung	135 kW/184 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	445 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	145 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.575/1.845/1.680 mm
Leergewicht/Zuladung	1.757/478 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510/1.626 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	84/50 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Ujjina/Hiroshima/Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,0/6,5/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	192 g/km (WTW* 226 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.766/469 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/860/1.440 l

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

Betriebskosten	199 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	173 Euro	Wertverlust	574 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1025 Euro		
Steuer pro Jahr	395 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/27/30		
Basispreis CX-5 SKYACTIV-D 184 Sports-Line Plus AWD	49.140 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.01.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.790 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.466 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. * 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/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

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 463 Euro zzgl. Einbau
Metalllackierung	ab 630 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

3,7

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

Stand: Juli 2022
Test und Text: Markus Schönfeld