



Mazda CX-5 e-SKYACTIV-G 194 Takumi SKYACTIV-Drive

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (143 kW/194 PS)

Der Mazda CX-5 befindet sich bereits im sechsten Produktionsjahr und ist in mancherlei Hinsicht nicht mehr auf dem neuesten Stand. So kombinieren die Japaner den 194 PS starken Top-Benziner mit einer lediglich sechsstufigen Wandler-Automatik - die meisten Konkurrenten warten mit mehr Gängen auf. Ohnehin macht der freisaugende Benziner - hier beschreitet Mazda weiterhin einen eigenen Weg und verzichtet zumindest hierzulande auf aufgeladene Ottomotoren - im ADAC Autotest nicht die beste Figur. Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten sind Saugmotor-typisch zwar tadellos, allerdings wirkt der Vierzylinder aufgrund des überschaubaren Drehmoments vergleichsweise schwach auf der Brust und verbraucht mit 7,7 l/100 km zu viel - und das trotz Mildhybridisierung und Zylinderabschaltung. Weitere Kritikpunkte sind die recht stöbige Federung und die schlechte Rundumsicht. An anderer Stelle wirkt sich das fortgeschrittene Alter des Japaners positiv aus: Die Verarbeitungs- und Materialqualität ist auf hohem Niveau gereift und das gut bedienbare Cockpit ist noch nicht dem Digitalisierungswahn vieler Hersteller verfallen, die sämtliche Tasten aus dem Innenraum verbannen wollen. Zudem bietet der CX-5 ordentliche Platzverhältnisse für vier Personen samt deren Gepäck und eine äußerst umfangreiche Serienausstattung - hier bleiben kaum Wünsche offen. Leider ist der Mazda CX-5 in der Topausstattung Takumi mit einem Grundpreis von 47.440 Euro alles andere als günstig. **Konkurrenten:** u. a. BMW X1, Hyundai Tucson, Volvo XC40, VW Tiguan.

- +** gute Verarbeitungs- und Materialqualität, intuitive Bedienung, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, sechsjährige Fahrzeuggarantie
- schlechte Rundumsicht, hoher Verbrauch, straffe Fahrwerksabstimmung, etwas träge Automatik

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

2,6 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 wertigen Materialien, in der Ausstattung Takumi wirkt der CX-5 dank der serienmäßigen Nappaleder-Sitze und der Echtholzdekore durchaus edel. Die oberen Bereiche des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorn und hinten) sind geschäumt. Selbst

die vorderen Dachsäulen und die Sonnenblenden sind mit Stoff bezogen - hier können sich beispielsweise die meisten Konkurrenzmodelle aus dem Volkswagen-Konzern ein Beispiel nehmen. Der Unterboden ist angemessen verkleidet, vorn 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.

3,3 Alltagstauglichkeit

Nimmt man den Verbrauch im ADAC Ecotest als Grundlage, hat der Mazda CX-5 mit dem 194 PS starken Benziner und Automatikgetriebe einen Aktionsradius von etwa 725 km. Die Zuladung von bis zu 486 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 2.000 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.

⊖ Der Wendekreis des CX-5 von 12,0 m sowie die Fahrzeugbreite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel) machen das SUV im Alltag unhandlich.

3,1 Licht und Sicht

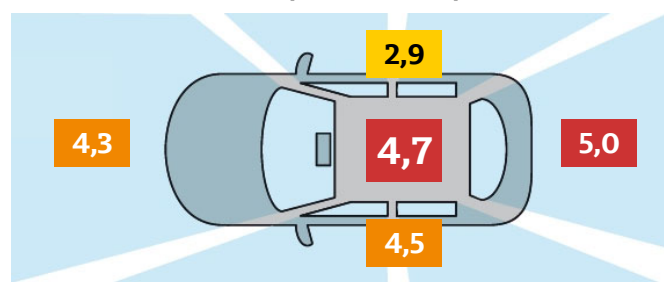
Die Enden des CX-5 kann man nur mäßig überblicken, die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem SUV darüber hinaus eine sehr eingeschränkte Sicht nach draußen, vor allem nach schräg hinten. Da helfen die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die Rundumsichtkameras weiter. Einen Einparkassistenten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



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

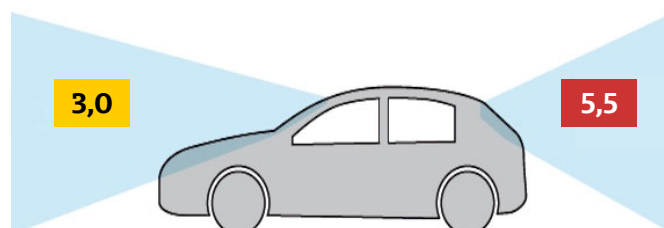
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das SUV seinen konzeptbedingten 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 Takumi-Ausstattung serienmäßigen Matrix-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, können dank

dynamischem Fernlichtassistenten automatisch auf- und abblenden und die Lichtverteilung anpassen. Ebenfalls serienmäßig ist die automatische Leuchtweitenregulierung und - heutzutage eher eine Seltenheit - die Scheinwerferreinigungsanlage.

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

2,6 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 60 cm über der Straße in günstiger Höhe (Fahrersitz 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

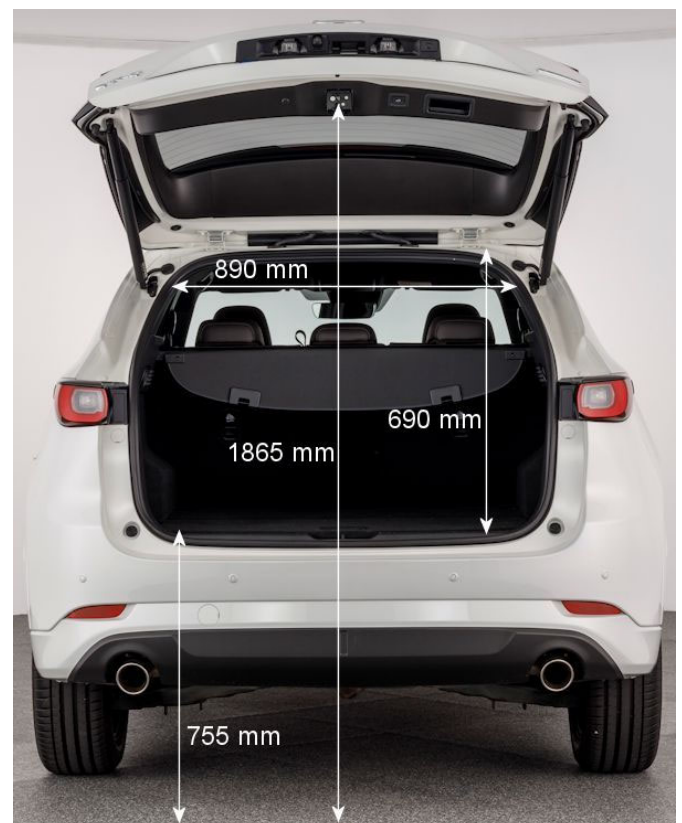
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 450 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt 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. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, lassen sich ca. 30 l vom Kofferraum abtrennen. Unter dem Kofferraumboden gibt es noch ein Fach mit etwa 30 l Volumen.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Beim Modell Takumi ist ein elektrischer Antrieb für die Heckklappe 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



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.

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.

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 einen Stauraum unter dem Ladeboden sowie links und rechts unter

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

Abdeckungen jeweils ein Fach. Taschenhaken in der oberen Verkleidung sucht man vergebens.

⊖ Auf die Rücksitze 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 wirkt nicht sonderlich modern, man könnte auch von "old school" sprechen, doch in puncto Bedienbarkeit ist dies durchaus von Vorteil. Es finden sich konventionelle Tasten und Drehregler für häufig verwendete und wichtige Funktionen wie etwa die Klimatisierung oder die Lautstärkeregelung. Anders als die meisten Hersteller setzt Mazda auf einen Dreh-Drück-Steller als Eingabemedium und verzichtet weitgehend auf eine Touchfunktion. Leider ist der Controller nicht optimal zu greifen, da er zu weit hinten platziert wurde. Nach kurzer Eingewöhnung navigiert man zielsicher durch die zahlreichen Menüs. Die Touchfunktion lässt sich lediglich für Apple CarPlay und Android Auto aktivieren. Das ist clever, da beide Systemoberflächen für die Touchbedienung ausgelegt sind und sich damit am besten steuern lassen. Lobenswert ist die separate Klimabedieneneinheit, auch wenn sie recht tief angeordnet ist.

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 mit digitalen (Tachometer) und analogen (Drehzahlmesser, Tankanzeige und Temperatur der Motorkühlflüssigkeit) Rundinstrumenten ist übersichtlich gestaltet. Ergänzt werden die Anzeigen durch

das serienmäßige Head-up-Display, das wichtige Fahrinformationen in die Frontscheibe projiziert.

⊖ 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. Ungewöhnlich: Die Tasten für die Sitzheizung im Fond sind in der ausklappbaren Mittelarmlehne untergebracht - ebenso wie die beiden USB-Anschlüsse für die Fondinsassen.



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

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia-Ausstattung des CX-5 Takumi ist recht umfangreich. Ein Bose-Soundsystem mit zehn Lautsprechern, DAB+ sowie Bluetooth-Audiostreaming und -Freisprecheinrichtung sind bereits an Bord. Gleiches gilt für die

Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto. Die Anbindung gelingt auch kabellos, gleichzeitig kann das Handy in der ebenfalls serienmäßigen Handyablage induktiv geladen werden. Es gibt einen AUX- sowie insgesamt vier USB-

Anschlüsse. Das serienmäßige Navigationssystem hat seine Navigationskarten auf SD-Karte hinterlegt - das gestaltet das Updaten des Kartematerials umständlicher als bei einem Online-Update. Leider fehlt Infotainmentsystem eine Online-Anbindung, etwa für Echtzeitverkehrsinformationen oder eine Cloud-basierte Sprachsteuerung, die nicht auf vorgegebene

Sprachbefehle angewiesen ist. Immerhin lässt sich mittels der MyMazda-App via Smartphone auf das Fahrzeug zugreifen, um dieses beispielsweise aus der Ferne zu ver-/entriegeln oder ein Ziel an das Navigationssystem zu senden.

⊖ Ein CD-Spieler ist nicht mehr verfügbar.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für über 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für 2,05 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse

angemessen, so empfindet man das Raumangebot mit Ausnahme des dunklen Dachhimmels in der Takumi-Ausstattung als großzügig.

2,7 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 den dunklen Dachhimmel der Takumi-Ausstattung sowie die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert.



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

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.

ausgeschlagen und beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar. Hinten ist vor allem die Mittelarmlehne samt Becherhalter und Extra-Stauraum gut gelöst - darin befinden sich auch zwei USB-Anschlüsse.

⊕ Vorn gibt es genügend Ablagen. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, mit Filz

2,7 KOMFORT

3,2 Federung

Mazda setzt beim CX-5 weiterhin auf ein konventionelles Fahrwerk ohne adaptive Dämpferverstellung. Die Abstimmung ist tendenziell straff, der gebotene Federungskomfort fällt durchschnittlich aus - vor allem im Vergleich zur Konkurrenz mit adaptiver Dämpferregelung fällt der Mazda merklich ab. Vor allem innerorts federt das SUV auf Einzelhindernisse eher unwillig an, Unebenheiten dringen deutlich zu den Insassen durch. Beim Überfahren von Querhindernissen wie Geschwin-

digkeitshügeln merkt man das eher unwillige Einfedern. Großen Hub bei langsamer Fahrt verdaut das Fahrwerk trotz der SUV-typisch längeren Federwege nur mäßig. Auf Landstraßen - auch schlechten - wird der Federungskomfort mit zunehmender Geschwindigkeit etwas besser. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort leben, auch wenn welliger Fahrbahnbelag zu merklichen Aufbaubewegungen führt.

2,8 Sitze

Die Vordersitze lassen sich in der Topausstattung Takumi elektrisch justieren, der Fahrersitz verfügt zudem über eine

zweifache Memory-Funktion. Die Ledersitze lassen sich auch in der Höhe verstellen, für den Fahrer bietet der CX-5 zudem

eine Verstellmöglichkeit der Sitzflächenneigung sowie eine elektrische 2-Wege-Lordosenstütze. Sitzlehnen und -flächen sind vorn zufriedenstellend geformt und angemessen konturiert, der Seitenhalt geht in Ordnung. Positiv: Als Takumi besitzt der CX-5 Kniepolster an der Mittelkonsole, die den Sitzkomfort besonders auf Langstrecken spürbar erhöhen. Leider lässt sich die Mittelarmlehne nicht verstellen, wodurch der

Ellbogen nur wenig Auflage findet und leicht abrutscht. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über geringere Konturen und bietet wenig Seitenhalt. Selbst Erwachsene können eine passende Sitzposition finden, auch weil der Kniewinkel angenehm und die Armauflage weich gepolstert sind. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert, eignet sich damit nur für kurze Strecken.

2,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum 67,0 dB(A). Die vorderen Scheiben sind in Doppelverglasung ausgeführt, was neben mehr Sicherheit auch eine bessere Geräuschisolierung mit sich bringt. Der Benzinmotor hält sich akustisch grundsätzlich zurück. Allerdings muss man dem

Sauger aber höhere Drehzahlen abverlangen, soll es flotter vorangehen. In der Folge steigt die Geräuschkulisse im Innenraum merklich an. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter.

2,0 Klimatisierung

⊕ Außer in der Basisausstattung bringt der CX-5 immer eine Zweizonen-Klimaautomatik mit. Erfreulich: Neben den zusätzlichen Luftausströmern für die Fondinsassen besitzt der Mazda vorn und hinten separate Drehregler, mit deren Hilfe sich die Intensität unabhängig von der Richtung des Luftstroms regulieren lässt. Die Sitzheizung vorn ist im CX-5

Takumi ebenso Serie wie für die äußeren Fondsitze und die Lenkradheizung. Sogar eine Sitzlüftung ist in der Topausstattung an Bord, gleiches gilt für die getönten Scheiben ab der B-Säule. Eine Standheizung kann über das Zubehörprogramm geordert werden, sie ist mit allen nötigen Komponenten und Einbau leider sehr teuer.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Obwohl der Vierzylinder-Benziner mit 2,5 l über einen großen Hubraum verfügt, fällt das Drehmoment Saugertypisch vergleichsweise gering aus. 263 Nm stemmt der Ottomotor maximal auf die Kurbelwelle - und das erst bei 4.000 Touren. Soll es daher zügig vorangehen, muss man dem

Reihenvierzylinder höhere Drehzahlen abverlangen. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Japaner 5,4 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,8 s. Mazda verspricht für den Sprint von null auf hundert 9,2 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 195 km/h.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Benzinmotor legt eine gute Laufkultur an den Tag. Selbst wenn die Zylinderabschaltung aktiv ist und der Motor lediglich auf zwei Zylindern arbeitet, sind kaum Vibrationen im Innenraum zu spüren. Auch akustisch hält er sich selbst dann zurück.

Das Ansprechverhalten ist Sauger-typisch sehr gut, Gaspedalbefehle werden umgehend in Vortrieb umgesetzt. Zudem entfaltet der Direkteinspritzer seine Leistung sehr homogen und dreht bei Bedarf munter gen 6.000 Touren.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Wandler-Automatik agiert im Vergleich zu modernen Automatikgetrieben etwas träge und muss mit weniger Fahrstufen auskommen - sechs Fahrstufen sind nicht mehr Stand der Technik. Das spürt vor allem, wer bei gleichmäßiger Fahrt spontan Vollgas gibt. Dann müssen sich die Gänge erst kurz sortieren, bevor die Drehzahl nach oben schnellert. Auch

beim Heranrollen an eine rote Ampel könnte das Getriebe den Kraftfluss etwas geschmeidiger entkoppeln. Zudem fallen die Drehzahlsprünge der sechs Gangstufen recht groß aus, die Anschlüsse passen daher nicht immer optimal. Bei 130 km/h dreht der Motor mit vergleichsweise hohen 2.700 1/min - hier macht sich die vergleichsweise kurze Übersetzung negativ

bemerkbar. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet dank des Riemen-Startergenerators auffallend schnell und ruckarm. 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 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 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.

2,8 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.

2,2 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CX-5 Takumi mit den serienmäßigen 19-Zöllern durchschnittlich 34,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Seine Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

1,9 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des CX-5 ist vor allem in der gut bestückten Takumi-Ausstattung sehr umfangreich. Ein Notbremsssystem samt Kollisionswarnung ist Serie, ebenso der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	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/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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 beim CX-5 Takumi Serie. Ebenfalls serienmäßig 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 das Head-up-Display, das seine Informationen in die Frontscheibe vor den Fahrer projiziert.

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.

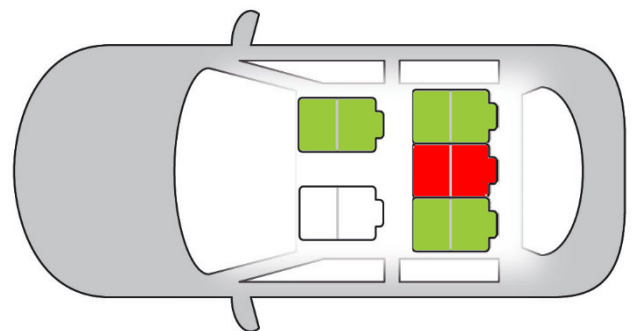
⊕ Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt i-Size-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, können aufgrund der Lehnenausformung je nach Sitz aber leicht schräg stehen - was per se noch kein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

man die hinteren Fensterheber, lassen sich die Seitenfenster auch vom Fahrerplatz nicht mehr bedienen. 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 Notbremssystem erkennt auch Fußgänger und kann einen Aufprall verhindern oder zumindest abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Mazda betreibt beim CX-5 e-Skyactiv-G 194 Skyactiv-Drive einen großen technischen Aufwand, um den Verbrauch zu senken. Der Vierzylinder-Sauger ist nicht nur mit einer Zylinderabschaltung, sondern auch mit einem Mildhybrid-System ausgerüstet. Dennoch fällt der Verbrauch des 2,5-l-Benziners samt Sechsstufen-Automatik im Ecotest mit 7,7 l/100 km ziemlich hoch aus. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 203/km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 16 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Mazda 7,8 l, außerhalb 6,8 l und auf der Autobahn hohe 8,9 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der nach Euro 6d-ISC-FCM homologierte CX-5 e-Skyactiv-G 194 verzichtet als Benzinmotor mit Direkteinspritzung auf einen Partikelfilter, hat die Emissionen aber dennoch sehr gut im Griff. Und das, obwohl im ADAC Ecotest unter erschwerten Bedingungen gemessen wird, also mit höheren Lasten als bei der Homologationsmessung.

3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für die getestete Motorvariante mit der Ausstattung Takumi liegt bei mindestens 47.440 Euro. Das ist viel Geld, angesichts der sehr umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung jedoch fair eingepreist. Serienmäßig an Bord sind unter anderem eine Vollleder-Ausstattung, 360-Grad-Kameras, Lenkrad- und Sitzheizung vorn und hinten, Abstandsregeltempomat mit Notbremssystem und Personenerkennung sowie Voll-LED-Scheinwerfer und das Navigationssystem.

⊕ Mazda gibt mit sechs Jahren bzw. 150.000 eine überdurchschnittlich lange Fahrzeuggarantie.

⊖ Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 17 noch moderat, die Vollkasko- (TK 25) und Teilkaskoversicherung (TK 28) dagegen kommen teuer. Für Wenigfahrer sind die fixen Wartungsintervalle von 20.000 Euro oder 12 Monaten unpraktisch.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

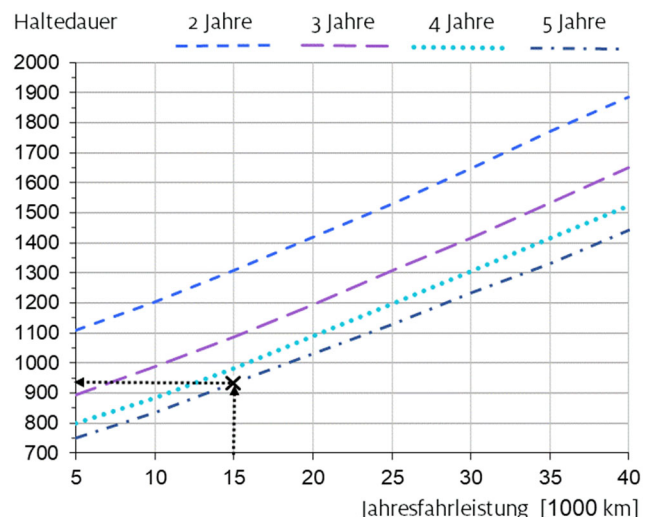
Autobahn	8,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

Das SUV erreicht mit dem 194 PS starken Vierzylinder sämtliche 50 Punkte im Schadstoffkapitel. Die insgesamt erreichten 66 Punkte reichen für drei Sterne im ADAC Ecotest.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 932 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	CX-5 e-SKYACTIV-G 165 Prime-Line	CX-5 e-SKYACTIV-G 194 Center-Line mit Connectivity & Convenience Paket SKYACTIV-Drive	CX-5 SKYACTIV-D 150 Center-Line	CX-5 SKYACTIV-D 184 Ad'vantage AWD SKYACTIV-Drive
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	263/4000	380/1800	445/2000
0-100 km/h [s]	10,7	9,2	9,9	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	195	204	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,5/6,5 S	7,2/7,2 S	5,6/5,6 D	6,6/6,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	146/146	163/163	147/147	173/173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/28	17/25/28	19/25/28	18/25/28
Steuer pro Jahr [Euro]	151	207	323	395
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	735	852	814	937
Preis [Euro]	32.190	40.490	37.750	46.050

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-Ottomotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	2.488 ccm
Leistung	143 kW/194 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	263 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,2 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
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	1.619/491 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	522/1.638 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	84/75 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie Allgemein/Rost	6 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Hiroshima, Japan

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
Ecotest-Verbrauch	7,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,8/8,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	175 g/km (WTW* 203 g/km)
Reichweite	725 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.624/486 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/860/1.440 l

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

Betriebskosten	188 Euro	Werkstattkosten	72 Euro
Fixkosten	137 Euro	Wertverlust	536 Euro
Monatliche Gesamtkosten	932 Euro		
Steuer pro Jahr	207 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/25/28		
Basispreis CX-5 e-SKYACTIV-G 194 Takumi SKYACTIV-Drive	47.440 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.03.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.390
Km-Stand bei Testbeginn	8.375 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
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)	Zubehör
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	770 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,8
Verarbeitung	2,2	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,0	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5	Lenkung	2,8
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	2,2
Innenraum	2,5	Sicherheit	1,9
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,8
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	2,8	Umwelt/EcoTest	2,7
Komfort	2,7	Verbrauch/CO2	4,4
Federung	3,2	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,8		
Innengeräusch	2,7		
Klimatisierung	2,0		

Stand: August 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner