



Mazda CX-5 SKYACTIV-G 194 Sports-Line AWD SKYACTIVE- Drive

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

Mazda hat den zweieinhalb Liter großen Vierzylinder für den CX-5 überarbeitet. Nach wie vor gehen die Japaner eigene Wege bei den technischen Details ihrer Motoren, der Mut verdient Anerkennung. Sie verzichten beim knapp 200 PS starken Benziner auf Turboaufladung und setzen stattdessen auf vergleichsweise viel Hubraum und eine hohe Verdichtung. Heraus kommt ein laufruhiger Benziner mit etwas rauem Klang und in Turbozeiten vergleichsweise verhaltener, aber sehr gleichmäßiger Leistungsentfaltung. Der CX-5 ist damit angemessen motorisiert, die Messwerte zeigen - mehr als das reine Gefühl - die guten Beschleunigungsleistungen. Die Abgase sind insgesamt sauber, die schwere und aerodynamisch ungünstige SUV-Karosserie sowie Allrad und Automatik lassen es aber befürchten: ein niedriger Verbrauch ist nicht zu machen, 8,4 l/100 km sind es im EcoTest. Die Zylinderabschaltung kann nicht viel helfen, sie setzt nur bei niedriger Last ein.

Die Fahrwerksabstimmung ist sicher, Komfort ist aber weniger ihre Stärke. Kleine Unebenheiten werden noch recht gut geschluckt, Kanten und Bodenwellen mit etwas mehr Hub federt der CX-5 nur mäßig ab und reicht viel an die Insassen weiter. Abgesehen von der etwas antiquiert wirkenden Sechsgang-Automatik kann die technische Ausstattung überzeugen, es gibt viele Komfort- und Sicherheitsfeatures schon ab Werk. Das gute Platzangebot für Passagiere und Gepäck gefällt ebenso. Trotz des einen oder anderen Kritikpunkts, der Preis von etwas über 38.000 Euro ist angesichts der üppigen Ausstattung und des Antriebs mit Allrad und Automatik ein gutes Angebot. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, Hyundai Tucson, Seat Ateca, VW Tiguan.

- + großer Kofferraum, gutes Platzangebot, sicheres Fahrverhalten, umfangreiche Serienausstattung
- mäßige Rundumsicht, straffes Fahrwerk, teils unharmonische Automatik, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Mazda hat die Karosserie des CX-5 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 weniger aufgeräumt. Der Innenraum gefällt durch sein ansprechendes Design und die guten Materialien, der obere Bereiche des Armaturenbretts und der Türverkleidungen (vorne und hinten) sind geschäumt. In den Türen und an der Mittelkonsole sind Lederapplikationen in Sitzbezugfarbe (im Falle des Testwagens weißes Leder) verbaut. Die

Verarbeitung ist tadellos, nichts 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 verbaut werden. 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, es wurden nicht alle Lackschichten aufgetragen.

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs hat der Mazda CX-5 mit dem 194 PS starken Benziner und dem 58 Liter großen Tank einen Aktionsradius von etwa 690 km. Die Zuladung von bis zu 493 kg beim Testwagen fällt angemessen aus und sollte auch für eine Familie samt Gepäck ausreichen. Der Mazda bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach sind Lasten bis 50 kg erlaubt. 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.

⊖ Der Wendekreis des CX-5 beträgt etwa 12 Meter - das macht ihn im Alltag unhandlich, ebenso die Fahrzeugbreite von 2,12 m (inkl. Außenspiegel). Serienmäßig findet man nur ein einfaches Pannenset an Bord; ein Notrad ist über das Zubehör erhältlich, dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber an Bord. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht lieferbar.

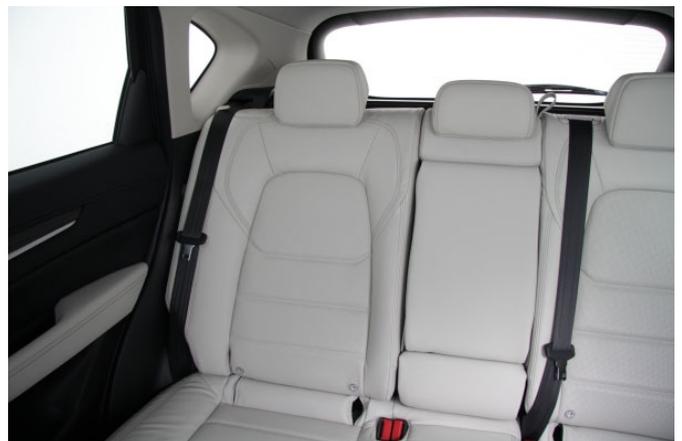
2,9 Licht und Sicht

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

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das SUV einen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten, immerhin 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 Matrix-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus; die Kurvenlicht- und Abbiegelichtfunktionen werden über die Matrix-Elemente umgesetzt. Der dynamische Fernlichtassistent kann bestimmte

Bereiche des Frontlichts abdunkeln, um andere Verkehrsteilnehmer nicht zu blenden.



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

Allerdings umfassen die Matrix-Scheinwerfer nur vergleichsweise wenige Segmente (vier pro Seite), so dass die Ausblendungen recht grob sind - immerhin besser als ein statischer Fernlichtassistent und überdies verlangt Mazda für diesen Scheinwerfertyp beim Sports-Line keinen Aufpreis. Für die anderen Ausstattungslinien sind die Matrix-Scheinwerfer gar nicht erhältlich.

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

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ 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 gut 59 cm über der Straße in günstiger Höhe. 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 vorne in drei, hinten in nur zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in gewünschter Stellung, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung halten sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der CX-5 Sports-Line serienmäßig; es verriegelt automatisch, wenn man sich mit dem Schlüssel vom Auto entfernt (Funktion abschaltbar).

2,0 Kofferraum-Volumen

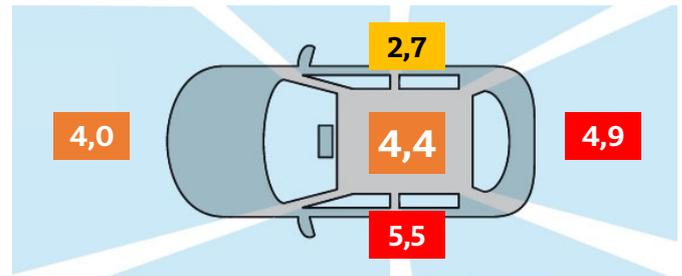
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 450 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 860 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.440 Liter Volumen verfügbar.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es für den CX-5 Sports-Line serienmäßig; die Öffnung über einen Fußschwenk unter die Heckschürze ist nicht möglich. Die Gepäckraumabdeckung wird von der sich öffnenden Heckklappe weiter nach oben ausgezogen und stört dadurch beim Beladen nicht; beim Schließen der Klappe

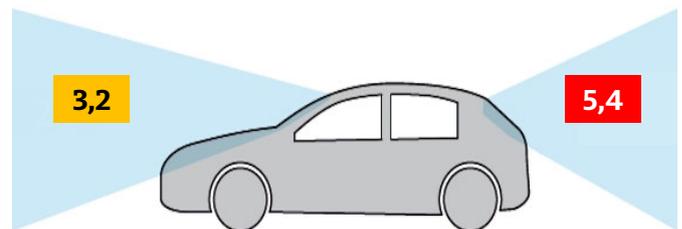
Rundumsicht

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.



⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



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

rollt sie sich wieder in ihre Ausgangsposition - eine einfache und effektive Lösung, ganz ohne separaten elektrischen Antrieb. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Unpraktisch ist die hohe Ladekante: sie liegt knapp 76 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. Da die Heckklappe nur etwa 1,87 m hoch öffnet, sollten groß gewachsene Menschen auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen - zumal das Heckklappenschloss etwas absteht.

2,2 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. Wer ein Kofferraumtrennnetz haben möchte, kann dieses über das Zubehörprogramm ordern.

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

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



Neben der Verarbeitungsqualität und der Materialanmutung weiß der Mazda auch durch eine funktionelle Bedienung zu überzeugen.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Das Cockpit ist übersichtlich gestaltet, alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe der übersichtlich angeordneten Bedienelemente einstellen. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen, muss man auf das Infotainmentsystem zurückgreifen. Es erfordert trotz der recht klaren Menüstruktur Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Unpraktisch ist die tiefe Anordnung des immerhin übersichtlich gestalteten Klimabedienteils. Für den Sports-Line gibt es in Verbindung mit dem optionalen Leder-Paket (im Testwagen vorhanden) eine elektrische Sitzeinstellung mit

zwei Speichern für die Einstellungen des Fahrerplatzes. Die meisten Tasten und Regler im Innenraum sind beleuchtet, auch die Fensterheberschalter. Diese funktionieren aber nur mit angeschalteter Zündung, zudem kann man die Fenster nicht per Fernbedienung von außen öffnen und schließen. Die Innenraumbeleuchtung wird vorn und hinten über Leseleuchten realisiert, zentrale Innenraumleuchten hat sich Mazda gespart. Das Kombiinstrument ist übersichtlich gestaltet; Wassertemperatur und Tankinhalt werden genauso klar angezeigt wie Geschwindigkeit und Motordrehzahl.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Sports-Line Ausstattung ist der CX-5 weitgehend komplett ausgestattet. Ein Radio mit DAB+ sowie ein CD-Player sind ebenso serienmäßig an Bord wie eine Bluetooth-Freisprechanlage, ein Internetradio und eine Sprachsteuerung. Es gibt einen AUX- sowie mehrere USB-Anschlüsse. Das Navigationssystem berücksichtigt auch Echtzeit-Verkehrsinformationen. Für die vorderen und die

hinteren Plätze sowie im Kofferraum gibt es 12-V-Steckdosen. Darüber hinaus ist ein Twitter- und Facebookzugang mit Vorlesefunktion möglich. Das serienmäßige Soundsystem von BOSE verfügt über zehn Lautsprecher und bietet einen guten Klang.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für knapp 1,95 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 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 nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert.

2,6 Innenraum-Variabilität

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

⊕ Vorn findet man genügend Ablagen. Handy, Brille, Einliterflaschen, Becher und einiges an Kleinkram finden Platz. Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar.



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

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

2,7 KOMFORT

3,0 Federung

Mazda hat für den CX-5 mit Benzinmotor eine recht straffe Fahrwerksabstimmung gewählt. Vor allem innerorts federt er 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 besser, mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Fahrkomfort. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort leben, auch wenn sich bei bestimmten Geschwindigkeiten und entsprechenden Autobahnabschnitten eine gewisse Stuckerneigung einstellt.

2,8 Sitze

In der Lederausstattung ist eine elektrische Einstellung für die Vordersitze enthalten (im Testwagen verbaut). Der Fahrersitz mit Memory-Funktion lässt sich unter anderem in der Neigung einstellen, diese Möglichkeit besteht beim Beifahrersitz dagegen nicht. Grundsätzlich bieten die Vordersitze die üblichen Einstellungsmöglichkeiten inklusive einer Höheneinstellung. Über eine manuelle 2-Wege-Lordosenstütze verfügt nur die Fahrerseite (Serie). Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit diesen Einstellmög-

lichkeiten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorne zufriedenstellend geformt und angemessen konturiert, das glatte und rutschige Leder reduziert jedoch den Seitenhalt. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt über geringere Konturen und bietet wenig Seitenhalt in Kombination mit dem rutschigen Leder. Dennoch können selbst Erwachsene eine passende Sitzposition finden. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit nur für kurze Strecken.

2,6 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt 66,7 dB(A) bei 130 km/h. Die vorderen Scheiben sind in Doppelverglasung ausgeführt, was neben mehr Sicherheit auch eine bessere Geräuschisolierung mit sich bringt. Der Motor

ist unter Last durchaus präsent, wird aber nicht störend laut. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter.

2,3 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattungslinie ist eine Zweizonen-Klimaautomatik und Sitzheizung vorne inbegriffen. Auch eine Lenkradheizung und abgedunkelte Scheiben hat jeder Sports-Line an Bord. Die Sitzheizung für die hinteren Plätze ist Bestandteil der optionalen

Lederausstattung. Sitzlüftung kann man dagegen nicht ordern. Gegen Aufpreis sorgt eine Standheizung für angenehme Temperaturen schon beim Einsteigen - diese ist mit 1.850 Euro jedoch extrem teuer.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 194 PS starke Benzinmotor verhilft dem CX-5 zu durchaus flotten Fahrleistungen. Das maximale Drehmoment von 258 Nm liegt erst bei hohen 4.000 1/min an, typisch für einen reinen Saugmotor. Wenn es zügig vorangehen soll, muss man folglich hohe Drehzahlen bemühen. Dann kann man beispielsweise Überhol-

manöver schnell abschließen - die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,2 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, unter eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Saugmotor wirkt bei niedrigen und mittleren Drehzahlen etwas zugeschnürt, bei hohen Drehzahlen dagegen lebendiger.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, akustisch kann er aber weniger begeistern. Er klingt teils blechern, teils angestrengt und hat ein akustisch hartes Verbrennungsgeräusch, dass eher an einen guten Diesel als an einen Benzin erinnert. Brumm- oder Dröhnfrequenzen verkneift er sich weitgehend, wird

erst beim Ausdrehen unter Last laut. Die Zylinderabschaltung ist nur über leichte Vibrationen zu spüren, akustisch ändert sich der Motorklang praktisch nicht. Gut ist sein schnelles Ansprechen auf Gasbefehle, es muss nicht erst auf den Ladedruck aus einem Turbolader gewartet werden.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Mazda verbaut im CX-5 noch eine Sechsgang-Automatik - sie ist inzwischen schon in die Jahre gekommen, und das merkt man ihr auch an. Bei ruhiger Fahrweise bietet sie ruhige und weitgehend ruckfreie Schaltvorgänge. Bei zügigem Beschleunigen oder allgemein etwas sportlicherer Fahrweise verhält sie sich aber unharmonisch, schaltet spät hoch und ruckt ab und zu. Beim Kaltstart sieht es ähnlich aus: Durchlebt der Motor mit deutlich erhöhter Leerlaufdrehzahl noch seine akute Aufwärmphase, fällt die Automatik mit unwilligem Schalten auf. Diese Phase legt sich zwar schnell, hinterlässt

aber einen wenig souveränen Eindruck. Die großen Drehzahlsprünge zwischen erstem und fünften Gang führen zu spürbaren Schaltvorgängen durch die Zugkraftschwankungen. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.750 1/min.

Die Gänge können am Wählhebel auch manuell durchgeschaltet werden. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse ist serienmäßig. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, die Motorstarts verlaufen geschmeidig und zügig.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 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. 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 spürbaren Lastwechselreaktion, die aber vom ESP sicher abgefangen wird. Der Allradantrieb ermöglicht eine einwandfreie Traktion. Den ADAC Ausweichetest absolviert der CX-5 eher träge, 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

⊕ Abgesehen vom Bereich um die Mittellage bietet die Lenkung 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 angenehm direkt übersetzt.

2,6 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der CX-5 35,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremse spricht dabei passabel an und lässt sich ordentlich dosieren. Die Messungen wurden mit den Standard-Bremsbelägen für die Deutschland-Ausführungen des CX-5 durchgeführt.

Alternativ bietet Mazda bei Kundenbeanstandungen zu Bremsgeräuschen alternative Bremsbeläge an - da diese zu ausgeprägtem Bremsfading bei hoher Beanspruchung neigen, sind sie unter Sicherheitsaspekten nicht zu empfehlen.

2,1 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Mazda ist umfangreich, vieles gibt es sogar serienmäßig - allerdings nur in der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line. Ein Notbremsystem bis 80 km/h ist Serie, ebenso der Spurwechselassistent, der seine Warnungen in den Außenspiegeln und im Head-Up-Display anzeigen kann; er umfasst auch den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es eine aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC), die auch einen Notbremsassistenten enthält, der bis 160 km/h arbeitet. In der Sports-Line-Ausstattung aufpreisfrei an Bord 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. Ebenso Serie sind die Müdigkeitserkennung und das direkt messende Reifendruck-Kontrollsystem. Das serienmäßige Head-Up-Display projiziert die Informationen auf eine kleine ausfahrbare Scheibe, gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Head-Up-Display erhältlich, dessen Projektion in die Windschutzscheibe direkt erfolgt.

2,3 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). 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. Vorne 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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsystem	Serie
	vorausschauendes Notbremsystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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

3,0 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 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 Lehnengeometrie je nach Sitz aber leicht schräg stehen - was per se kein Problem darstellt.

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz sind universale Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht zugelassen, für einige Gewichtsklassen gibt es aber spezielle Kindersitze aus dem Mazda-Zubehör, die verwendet werden dürfen. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber ist nur im Automatikmodus aktiv - hält man die Fensterhebertaste gedrückt, ist der Einklemmschutz

2,4 Fußgängerschutz

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

3,9 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Im EcoTest liegt der Verbrauch des CX-5 mit dem 2,5-l-Benzinmotor bei 8,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 227 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 8 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Mazda 7,8 l, außerorts 7,3 l und auf der Autobahn hohe 10,4 l alle 100 km. Die serienmäßige Zylinderabschaltung wird nur selten aktiviert, hauptsächlich innerorts bei sehr niedriger Last - also ruhigem Dahinrollen oder langsamer Geschwindigkeitsabnahme - kommt sie zum Einsatz und kann im CX-5 daher nur wenig zum Kraftstoffsparen beitragen.

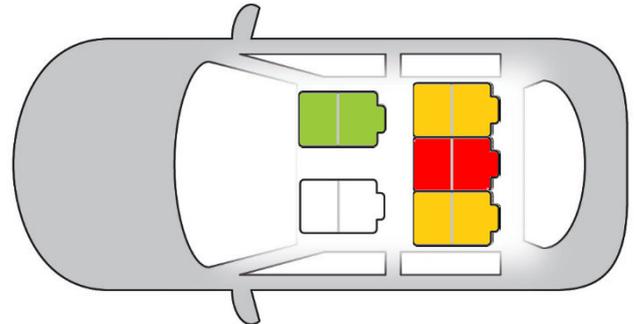
2,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt noch niedrig aus. Seine Partikelemissionen, ein typisches Benzindirekteinspritzer-Problem, hat der CX-5 recht gut im Griff. Lediglich der CO-Ausstoß im Autobahnabschnitt

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)

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

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	7,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

ist erhöht und kostet Punkte. Unterm Strich gibt es 35 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt der CX-5 SKYACTIV-G 194 43 Punkte und damit zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,7 AUTOKOSTEN

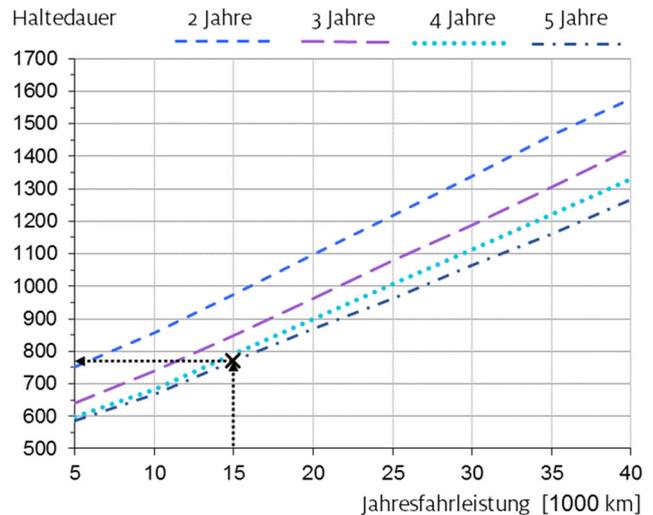
2,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis von über 38.000 Euro ist für die getestete Variante zwar hoch, allerdings ist die Ausstattung umfangreich und Allradantrieb und Automatik ebenfalls mit dabei. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise Parksensoren vorn und hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremssystem samt Personenerkennung, das Matrix LED-Lichtsystem, die elektrische Heckklappe und das schlüssellose Zugangssystem. Sogar das Navigationssystem samt Verkehrszeichenerkennung ist aufpreisfrei dabei. Optional gibt es nur noch wenige Ausstattungsdetails wie einen Abstandsregeltempomat samt Notbremssystem, das Lederpaket und ein Schiebedach. Die Kfz-Steuer beträgt 184 Euro pro Jahr.

⊖ Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 18 noch moderat, Vollkasko- (Klasse 26) und Teilkaskoversicherung (Klasse 28) dagegen kommen teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 769 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SKYACTIV-G 160 AWD	SKYACTIV-G 165	SKYACTIV-G 194 AWD SKYACTIVE- Drive	SKYACTIV-D 150	SKYACTIV-D 175 AWD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1998	4/2488	4/2191	4/2191
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	121 (165)	143 (194)	110 (150)	129 (175)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	208/4000	210/4000	258/4000	380/1800	420/2000
0-100 km/h [s]	10,9	10,4	9,2	9,4	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	201	195	204	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 S	6,4 S	7,1 S	5,0 D	5,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	159	149	162	132	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/28	16/24/28	18/26/28	18/24/28	17/26/28
Steuer pro Jahr [Euro]	168	148	184	283	303
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	700	583	768	585	731
Preis [Euro]	32.390	25.190	38.190	27.390	38.390

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-Haftpflicht
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6c, geregelt	
Hubraum	2.488 ccm
Leistung	143 kW/194 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	258 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	162 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.550/1.840/1.680 mm
Leergewicht/Zuladung	1.560/583 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	506/1.620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	84/50 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	8,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/7,3/10,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	192 g/km (WTW* 227 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1650/493 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/860/1.440 l

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

Betriebskosten	144 Euro	Werkstattkosten	75 Euro
Fixkosten	147 Euro	Wertverlust	403 Euro
Monatliche Gesamtkosten	769 Euro		
Steuer pro Jahr	184 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/28		
Basispreis CX-5 SKYACTIVE-G 194 Sports-Line AWD SKYACTIVE-Drive	38.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.10.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.180 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.697 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/990 Euro° (Paket)
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	990 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/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/ab 1.900 Euro° (Lederpaket)
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	480 Euro + Einbau (Zubehör)
Metalliclackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	770 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: März 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer