



Mazda CX-5 SKYACTIV-G 165 Exclusive-Line

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (121 kW / 165 PS)

Für Mazda ist der CX-5 in Europa eine Erfolgsgeschichte. Im Zuge der strengeren Abgasvorschriften wurden alle Motoren auch in diesem Modell Mitte 2018 überarbeitet. Während bei den Dieselmotoren ein zusätzlicher SCR-Katalysator für reineres Abgas sorgt, kommen die Benziner ohne neue Filtertechniken aus; die Ingenieure haben die Verbrennung und die Brennräume sowie Kolben optimiert, damit trotz Direkteinspritzung möglichst wenig Partikel entstehen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, sowohl Partikelmasse als auch -anzahl sind unproblematisch. Die anderen Schadstoffwerte bleiben Innerorts und Außerorts auch unauffällig, nur im Autobahnzyklus steigen die CO-Werte an - das kostet leider Punkte im Ecotest, so dass es am Ende nur für drei von fünf Sternen reicht. Schuld daran ist auch der bei höheren Geschwindigkeiten ansteigende Verbrauch, der eine bessere Bewertung verhindert; denn gemütlich gefahren zeigt sich der CX-5 erstaunlich sparsam für ein SUV seiner Klasse.

Egal ob gemütlich unterwegs oder sportlich forciert, Komfort ist die Stärke des Fahrwerks nicht. Dafür ist es sicher abgestimmt und hält das Mazda SUV zuverlässig auf Kurs. Technisch kann der CX-5 überzeugen, es gibt viele Komfort- und Sicherheitssysteme an Bord; wobei man das i-ACTIVESENSE-PAKET ordern sollte, weil es zu einem moderaten Aufpreis viele sinnvolle Assistenten beinhaltet. Serienmäßig ist das gute Platzangebot für Passagiere und Gepäck, auch vierköpfige Familien sollten sich selbst und alles Nötige an Gepäck unterbekommen. Der Grundpreis von 30.690 Euro für die getestete Variante geht in Ordnung, wenn es denn ein SUV sein soll. Für 2.000 Euro Aufpreis werden alle vier Räder angetrieben, weitere 1.800 Euro muss man für eine 6-Stufen-Automatik drauflegen. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Seat Ateca, VW Tiguan.

⊕ gutes Platzangebot, großer Kofferraum, sicher abgestimmtes Fahrwerk, gute Serienausstattung

⊖ straffes Fahrwerk, mäßige Rundumsicht, durchzugsschwacher Motor

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

Familie 2,7

City 4,0

60+ Senioren 2,9

Langstrecke 2,8

Transport 2,3

Fahrspaß 3,6

Preis/Leistung 2,5

EcoTest ★★☆☆☆

2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

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

vermieden. 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 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, es wurden nicht alle Lackschichten aufgetragen.

3,2 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs hat der Mazda CX-5 mit dem 165 PS starken Benziner und dem 56 Liter großen Tank einen Aktionsradius von etwa 785 km. Die Zuladung von bis zu 518 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. Bis 1.800 kg (max. 12 % Steigung) bzw. bis 1.900 kg (max. 8 % Steigung) 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 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 aufpreisfreie Rückfahrkamera weiter. Einen Einparkassistenten kann man aber nicht bestellen.

⊕ Die hohe Sitzposition hilft, den Verkehr zu überblicken - hier kann das SUV seinen Vorteil ausspielen. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten, der linke Spiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den Blick nach schräg hinten zu erleichtern. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist Serie, für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht. Die serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn gut aus, es gibt eine effektive Kurvenlichtfunktion über schwenkende Linsen. Die Matrix-LED-Scheinwerfer sind nur für die höchste Ausstattungslinie

Sports-Line erhältlich. Der optionale Fernlichtassistent kann nur automatisch auf- und abblenden, die dynamische Variante mit Schattierung anderer Verkehrsteilnehmer ist den Matrix-Scheinwerfern



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

vorbehalten. Serienmäßig wiederum sind die hellen und schnell ansprechenden LED-Rückleuchten.

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

2,3 Ein-/Ausstieg

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

⊕ Der CX-5 bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit 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 vorn und hinten in drei 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

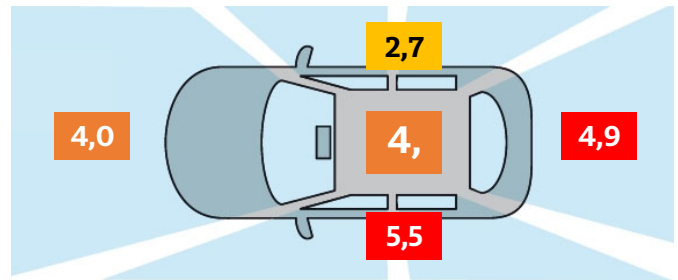
⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 450 Liter. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 615 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt 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.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es nur für die Top-Ausstattung, für den Exclusive-Line ist sie nicht erhältlich. Nicht schlimm, denn auch manuell kann man die Klappe einfach öffnen und schließen. 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 76 cm über der Straße, Gepäck muss

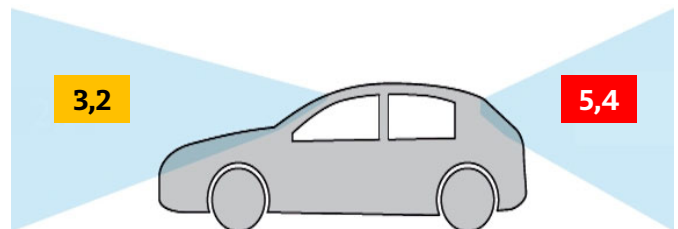
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



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

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 1,87 m hoch, groß gewachsene Menschen sollten auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen - zumal das Heckklappenschloss etwas absteht.

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

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 Rücksitze Gurte muss beim Wiederaufstellen der Lehnen geachtet werden, da sie leicht im Fangschloss der Rückbank eingeklemmt und beschädigt werden können.



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

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 Sitze werden manuell eingestellt, die Lehnenneigung kann leider nur in Rasten justiert werden; eine elektrische Einstellung ist der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line vorbehalten und kostet

auch dort noch Aufpreis.

Die meisten Tasten und Regler im Innenraum sind beleuchtet, auch die Fensterheberschalter. Diese funktionieren aber nur mit 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; Kühlwassertemperatur und Tankinhalt (digital) werden genauso klar angezeigt wie Geschwindigkeit und Motordrehzahl (analog).

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Multimedia-Ausstattung ist in der Exclusive-Line Ausstattung umfangreich. Ein Radio mit DAB+ sowie ein CD-Player sind ebenso serienmäßig an Bord wie eine Bluetooth-Freisprechanlage, Internetradio über Apps und eine Sprachsteuerung. Es gibt einen AUX- sowie mehrere USB-Anschlüsse. Das optionale Navigationssystem kann auch Echtzeit-Verkehrsinformationen berücksichtigen.

Für die vorderen Plätze sowie im Kofferraum gibt es 12-V-Steckdosen. Darüber hinaus ist ein Twitter- und Facebookzugang mit Vorlesefunktion möglich. Das serienmäßige Soundsystem umfasst sechs Lautsprecher, das BOSE-Soundsystem mit zehn Lautsprechern ist in dieser Ausstattungslinie nicht erhältlich.

2,1 Raumangebot vorn

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

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 die C-Säulen-Nähe zum Kopf geschmälert.

2,6 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 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.

2,8 KOMFORT

3,0 Federung

Mazda hat für die CX-5 mit Benzinmotoren eine recht straffe Fahrwerksabstimmung gewählt. 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 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.

2,9 Sitze

Die Vordersitze werden manuell justiert und verfügen über die üblichen Einstellmöglichkeiten inklusive Höheneinstellung für beide Seiten. Eine elektrische Sitzverstellung mit Fahrer-Memory ist als Option der höchsten Ausstattungslinie vorbehalten. Über eine manuelle 2-Wege-Lordosenstütze verfügt nur die Fahrerseite (Serie). Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit diesen Einstellmöglichkeiten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorne 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 und eignet sich damit nur für kurze Strecken.

2,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum 66,7 dB(A). 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 zumindest bis etwa 4.000 1/min nicht zu laut; darüber stellt er die

Insassen auf eine harte Belastungsprobe, so dass der Fahrer die hohen Drehzahlbereiche gerne meidet. Windgerä-

sche 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 Exclusive-Line an Bord. Sitzheizung für

die hinteren Plätze wie auch Sitzlüftung allgemein gibt es dagegen nicht. Eine Standheizung kann über das Zubehörprogramm geordert werden, sie ist mit allen nötigen Komponenten und Einbau leider sehr teuer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Mit 165 PS hat der CX-5 eine recht ordentliche Leistung, der Motor muss aber über 1,5 Tonnen schleppen und ist daher mit der für einen Saugmotor langen Getriebeübersetzung gehandicapt. Das maximale Drehmoment von 213 Nm liegt erst bei hohen 4.000 1/min an. Soll es also flott vorangehen, muss man die Gänge ausdrehen. Dann sind auch gute

Beschleunigungswerte realisierbar, beispielsweise von 60 auf 100 km/h in 5,7 Sekunden. Der gleiche Tempoanwachs ohne Schalten dauert erheblich länger, im 4. Gang fast 11,8 Sekunden, im 5. Gang 16,2 Sekunden und im 6. Gang lange 24,1 Sekunden.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder arbeitet nicht ganz so kultiviert, wie man das von einem Benziner eigentlich erwarten würde. Vor allem gibt er bei niedrigen Drehzahlen recht deutliche Vibrationen bis ins Lenkrad ab. Akustisch läuft er vergleichsweise rau. Brummfrequenzen fallen nicht so negativ auf,

über 4.000 1/min dröhnt das Aggregat aber laut. Gut ist sein schnelles Ansprechen auf Gasbefehle, es muss nicht erst auf den Ladedruck aus einem Turbolader gewartet werden. Trotzdem, der stärkere 2,5-l-Benziner im CX-5 hat bessere Manieren.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Die Sechsgang-Schaltung lässt sich präzise geführt bedienen, die Gänge gut definiert wechseln. Die Schaltwege sind dabei angenehm kurz. Der Rückwärtsgang wird über Herunterdrücken des Schalthebels nach links vorn eingelegt, er ist damit angemessen gesichert und lässt sich meist leicht einlegen. Die Kupplung ist angemessen dosierbar und der ersten Gang kurz übersetzt, so gelingt das Anfahren ohne große Herausforderungen. Wer beim Durchschalten der Gänge während der Fahrt unsensibel

mit der Kupplung hantiert, erntet hier und da unschöne Schaltschläge. Die Abstufungen des Getriebes und die Ganganschlüsse passen insgesamt, die Übersetzung ist für den Saugmotor tendenziell zu lange gewählt. Was sich positiv auf den Verbrauch auswirken mag, nimmt dem SUV einen Teil seiner Agilität. Die Start-Stopp-Funktion arbeitet tadellos und recht harmonisch. Die Autohold-Funktion der elektrischen Handbremse 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. Lüpft man in der Kurve kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer leichten Lastwechselreaktion, die aber vom ESP effektiv abgefangen wird.

Die Traktion ist trotz reinem Frontantrieb gut, auch weil der Motor kein überbordendes Drehmoment an die Vorderräder schickt; nur wer häufiger auf rutschigem Untergrund unterwegs ist, sollte sich den optionalen Allradantrieb überlegen.

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

2,5 Lenkung

⊕ Nur um die Mittellage ist die Lenkung etwas mitteilungsarm, sonst bietet sie ein gutes Lenkgefühl und eine angemessene Rückmeldung. Kurven lassen sich zielgenau anvisieren und präzise durchfahren. Lenkt man allerdings nur leicht um die Mitte, wie etwa bei Autobahnfahrten, geht einem etwas Rückmeldung ab. Mit 2,7 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung angenehm direkt übersetzt.

2,5 Bremse
























⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der getestete CX-5 durchschnittlich 35,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen). Seine Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

2,4 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des CX-5 ist abseits der höchsten Ausstattungslinie und ohne Automatikgetriebe zwar noch gut, aber nicht so umfangreich, wie es technisch möglich wäre. Ein Notbremsystem bis 80 km/h ist Serie, ebenso der Spurwechselassistent, der seine Warnungen in den Außenspiegeln und im optionalen Head-Up-Display anzeigen kann; die Funktion des Ausparkassistenten ist inklusive, er überwacht mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr und warnt beim Rückwärtsausparken vor möglichen Gefahren; die zusätzliche automatische Bremsfunktion für den Ausparkassistenten kostet Aufpreis. Ein Limiter sowie ein Tempomat sind serienmäßig, die aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) bleibt der Sports-Line-Ausstattung vorbehalten, sie würde auch einen Notbremsassistenten umfassen, der bis 160 km/h arbeitet. Aufpreis kostet ebenfalls der Spurhalteassistent, er kann per Lenkradvibration

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

warnen oder aktiv über Lenkeingriffe die Spur halten. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen aus der Frontkamera und aus dem Navigationskartenmaterial - entsprechend ist sie nur in Verbindung mit dem Navigationssystem erhältlich. Ebenso optional ist die Müdigkeitserkennung, das direkt

messende Reifendruck-Kontrollsystem dagegen ist immer Serie. Das optionale Head-Up-Display arbeitet mit einer kleinen ausfahrbaren Scheibe, ein vollwertiges Head-Up-Display mit Projektion der Informationen in die Windschutzscheibe bietet Mazda sogar auch an - allerdings wieder nur für die Top-Ausstattung Sports-Line.

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. 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.

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.

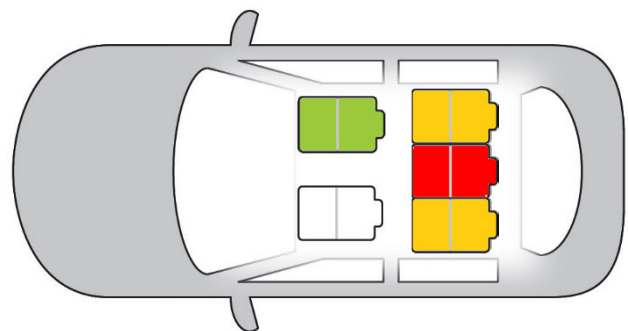
⊕ Kindersitze können dank des großen Innenraums problemlos befestigt werden, hinten außen auch per Isofix samt iSize-Kennzeichnung und Ankerhaken. Mit dem Gurt sind dort Kindersitze leicht zu befestigen, können aufgrund der Lehnenausformung je nach Sitz aber leicht schräg stehen - was per se noch kein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

⊖ Auf dem hinteren Mittelsitz sind universale Kindersitze laut Bedienungsanleitung nicht zugelassen, 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

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)

2,4 Fußgängerschutz

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

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

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Verbrauch des CX-5 mit dem 2,0-l-Benziner liegt im Ecotest bei 7,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 192 g pro km. Im CO₂-Kapitel gibt es dafür nur 19 von möglichen 60 Punkten. Innerorts verbraucht der Mazda 6,8 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn hohe 8,8 l alle 100 km.

2,6 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 ist erhöht und kostet Punkte. Unterm Strich gibt es 34 von 50 Punkten für die Schadstoffwerte. Zusammen mit den CO₂-

Verbrauch

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

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

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

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

Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkten holt der CX-5 SKYACTIV-G 165 53 Punkte und damit drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

2,3 AUTOKOSTEN

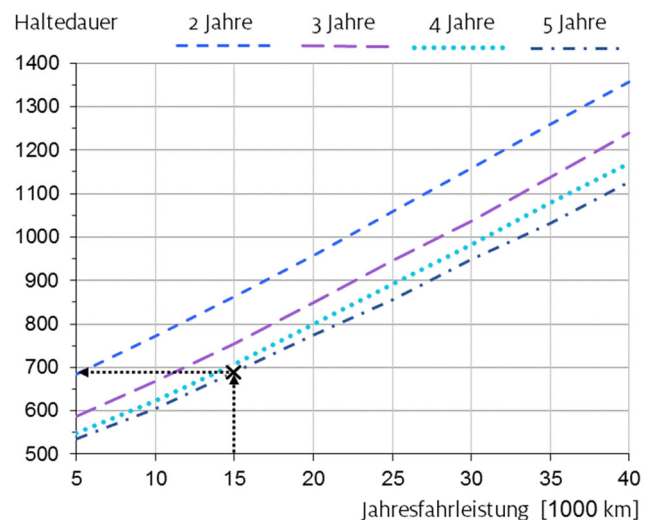
2,3 Monatliche Gesamtkosten

Der Anschaffungspreis für die getestete Variante liegt bei mindestens 30.690 Euro - das ist nicht wenig Geld, allerdings bekommt man ein Auto mit guten Platzverhältnissen und viel Ausstattung. Allradantrieb und Automatikgetriebe sind zwar nicht dabei, die Nachteile halten sich aber in Grenzen und die Vorteile beispielsweise beim Kraftstoffverbrauch sind nicht zu unterschätzen. Serienmäßig an Bord sind unter anderem Parksensoren vorn und hinten, Lenkrad- und Sitzheizung vorn, digitaler Radioempfang, ein Notbremssystem samt Personenerkennung und Voll-LED-Scheinwerfer mit Kurvenlicht. Gegen moderaten Aufpreis erhält man ein Navigationssystem mit Verkehrszeichenerkennung, das eine Empfehlung ist. Einige Ausstattungsdetails wie einen Abstandsregeltempomat samt Notbremssystem, das Lederpaket und ein Schiebedach sind der höchsten Ausstattungslinie Sports-Line vorbehalten. Die Kfz-Steuer beträgt 142 Euro pro Jahr (Berechnung nach NEFZ-CO₂-Wert).

⊖ Die Einstufung für die Haftpflicht ist mit Klasse 17 noch moderat, Vollkasko- (Klasse 27) und Teilkaskoversicherung (Klasse 30) dagegen kommen teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 689 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 Signature FWD SKYACTIVE- Drive	CX-5 SKYACTIV-D 150 Prime-Line	CX-5 SKYACTIV-D 184 Sports-Line AWD
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]	10,3	8,9	9,9	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	201	195	204	211
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	7,1 S	5,0 D	5,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	146	161	130	137
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/27/30	17/27/30	18/27/30	17/27/30
Steuer pro Jahr [Euro]	142	182	279	293
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	628	762	633	752
Preis [Euro]	25.490	35.690	28.290	39.390

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl. Ottomotor, Euro 6d-TEMP (WLTP), geregelt	
Hubraum	1.998 ccm
Leistung	121 kW/165 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	213 Nm bei 4.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	201 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km	6,4 l
CO ₂ -Ausstoß	146 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.550/1.840/1.680 mm
Leergewicht/Zuladung	1.518/502 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	506/1.620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	84/50 kg
Tankinhalt	56 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,8/16,2/24,1 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	255/55 R19 99V
Reifenmarke Testwagen	Continental PremiumConti 6
Wendekreis links/rechts	11,9/12,0 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,8/6,3/8,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	162 g/km (WTW* 192 g/km)
Reichweite	785 km
Innengeräusch 130 km/h	66,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.502/518 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/860/1.440 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	150 Euro	Wertverlust	327 Euro
Monatliche Gesamtkosten	689 Euro		
Steuer pro Jahr	142 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/27/30		
Basispreis CX-5 SKYACTIV-G 165 Exclusive-Line	30.690 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.08.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.580 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.981 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	1.250 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	1.250 Euro° (Paket)
Head-Up-Display	1.250 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	1.250 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie (bis 80 km/h)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	1.250 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	690 Euro°
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	über Zubehörprogramm
Metalliclackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: November 2018
 Test und Text: M. Ruhdorfer