



## Mazda 5 (2010-2015)

### Zuverlässiger Van

Die zweite Generation des Mazda 5 wurde von 2010 bis 2015 in Deutschland angeboten und ist ein typischer Van der unteren Mittelklasse. Bei einem Facelift 2013 wurden die Optik und die Technik sowohl außen als auch im Innenraum aufgewertet. Im Gegensatz zu vielen seiner Konkurrenten hat der Mazda 5 hinten praktische Schiebetüren – vor allem mit Kindern ein Vorteil. Die Platzverhältnisse sind in der ersten und der zweiten Sitzreihe gut und reichen für 4 Erwachsene völlig. Der Mittelsitz ist allerdings nur für kurze Strecken verwendbar. Die aufklappbaren Sitze in der dritten Reihe bieten dagegen nur für Kinder ausreichend Platz. Lieber also die Sitze eingeklappt lassen und den großen Kofferraum nutzen. Der ist auch dank der niedrigen Ladekante einfach zu beladen. Beim Fahren stören die wenig ergonomische Bedienung und die Lenkung, die etwas mehr Fahrbahnkontakt vermitteln könnte. Zudem kann die zu schwache Bremsanlage nicht überzeugen und vor allem im städtischen Bereich nervt die mäßige Rundumsicht. Die Sicherheitsausstattung war schon beim Neukauf nicht mehr ganz zeitgemäß, die Fahreigenschaften sind aber stets sicher. Bei den Hauptuntersuchungen schlägt sich der Mazda 5 durchschnittlich gut. Vor allem verschlissene Fahrwerke und rostende Abgasanlagen kommen aber öfter vor. Typisch für einige Mazda-Modelle ist leider auch der früh einsetzende Rostbefall an der Karosserie. In der ADAC Pannenstatistik landet der Van im unteren Mittelfeld und kann damit keine Werbung für sich machen.

**Empfehlung:** Für den Mazda 5 ist die Auswahl der Motoren recht beschränkt. Es gibt einen 1,8er Benziner mit 115 PS, der sich spürbar mit dem hoch aufbauenden Van müht. Der Motor stellt ein überschaubares Drehmoment erst bei hoher Drehzahl zur Verfügung, weshalb er für zügiges Vorankommen immer gedreht werden will, und was letztendlich Kraftstoff kostet. Etwas mehr Durchzugskraft und daher mehr Souveränität bringen die 2 Liter großen turbolosen Benzinmotoren mit 144 (serienmäßig mit Fünfgang-Automatik) oder 150 PS. Beim Verbrauch liegen alle Benzinmotoren etwa gleichauf. Am entspanntesten lässt sich der 1,6 MZ-CD bewegen. Dafür sorgt sein dieseltypisch höheres Drehmoment im mittleren Drehzahlbereich. Vom Verbrauch her ist dieser freilich genügsamer als die Benziner. Da der Motor im Alter aber zur Ölschlamm- und zu Turboladerschäden neigt, schadet es nicht einen Blick unter den Öldeckel zu werfen und bei der obligatorischen Probefahrt auf eventuell zu starkes Turboladerpfeifen zu hören. Generell sollte in jedem Fall ein scheckheftgepflegter Wagen in die engere Auswahl genommen werden.

- ⊕ exakt schaltbare Getriebe, großzügiges Raumangebot vorne und hinten, gute Basisausstattung, sichere Fahreigenschaften, variabler Innenraum, niedrige Ladekante, komfortable Sitze, praktische Schiebetüren
- ⊖ schwache Benzin-Motoren, mäßige Rundumsicht, wenig ergonomische Bedienung, schwache Bremsanlage, Diesel neigen zu Turboladerschäden, rostanfällige Karosserie

Ausführliche Autotests und Informationen zur Crashesicherheit finden Sie unter [www.adac.de](http://www.adac.de)

## Mängel und Rückrufe

<b>Allgemein</b>	In der ADAC Pannenstatistik 2017 wurde der Mazda 5 letztmalig veröffentlicht. Seitdem sind die Zulassungszahlen zu niedrig. Die aktuellen Werte zeigen, dass Mazda darüber froh sein kann. Der Mazda 5 gehört bestenfalls zum Mittelfeld, meist aber zu den schlechtesten Modellen. Der TÜV bemängelt ausgeschlagene Lagerelemente, Federn und Stoßdämpfer. Pannenschwerpunkt war:
<b>Allgemeine Elektrik</b>	Entladene Batterie (2010 bis 2013)
<b>Rückrufe</b>	<p><b>5/2013:</b> Betroffene Varianten: mit 1.6 Dieselmotor. Durch ungünstige Einbaulage des Glühkerzen-Steuermoduls im Motorraum kann in dieses Feuchtigkeit eindringen, die primär Korrosion an den Steckkontakten hervorruft. Der damit verbundene erhöhte Übergangswiderstand kann im ungünstigen Fall auch zu Verschmörung der Steckverbindung und in Folge Brandschaden führen. Die Händler kontrollieren die Steckverbindung und verändern die Einbaulage des Steuermoduls nach Vorgabe so, dass keine Feuchtigkeit mehr eindringen kann. Die Rückrufaktion startet im April, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 4.068. Kennzeichnung der Aktion: Im Herstellerwerkstattssystem vermerkt.</p> <p><b>9/2016:</b> Durch einen korrosionsbedingten Bruch der Endkappen der Gasdruckdämpfer könnte die Heckklappe betroffener Fahrzeuge herunterfallen und Personen verletzen. Der Hersteller ruft die Fahrzeuge daher zu einem Austausch in die Werkstatt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 211.973 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p>

## Modellgeschichte

<b>10/2010</b>	Modelleinführung der zweiten Generation der fünftürigen Großraumlimousine mit drei Motorvarianten: 1.8 (85 kW/115 PS), 2.0 MZR DISI (110 kW/150 PS) und 1.6 CD (85 kW/115 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; ABS, ESP, Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbags serienmäßig
<b>01/2011</b>	neue zusätzliche Motorvariante 2.0 (106 kW/144 PS) mit Automatikgetriebe Activematic
<b>02/2013</b>	leichte Modellpflege, Motoren unverändert
<b>08/2015</b>	Baureihe ohne direkten Nachfolger eingestellt

## Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Van
Länge/Breite/Höhe [mm]	4585/1750/1615
Breite mit Spiegeln [mm] (Quelle: ADAC Autotest)	1995
Kofferraumvolumen [l]	538
Dachlast [kg]	75
Tankinhalt [l]	60

## Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.8	2.0 Activematic	2.0 DISI i-stop	1.6 CD
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Bauzeitraum	2010-2015	2011-2015	2010-2015	2010-2015
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1798	4/1999	4/1999	4/1560
Leistung [kW/PS]	85/115	106/144	110/150	85/115
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	165/4000	180/4500	191/4500	270/1750
Beschleunigung 0-100km/h [s]	12,8	13,1	11,2	13,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	186	194	180
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	7,2 S	8,3 S	6,9 S	5,2 D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1200/600	1200/600	1200/600	1200/600
CO <sub>2</sub> [g/km] CO <sub>2</sub> -Effizienzklasse	168 E	192 F	159 D	138 B
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/20	19/20/20	19/20/20	18/20/22
Steuer pro Jahr* [Euro]	152	204	138	208
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.  
\*Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO<sub>2</sub>-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

## Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	1.8	2.0 Activematic	2.0 DISI i-stop	1.6 CD
Wartung 1	210	190	190	210
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	330	310	310	330
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	310	250	250	310
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 4	380	310	310	380
bei km/Monate	80000/48	80000/48	80000/48	80000/48
Zahnriemen	-	-	-	-
bei km/Mon	-	-	-	-
Bremsscheiben und -beläge vorn	380	400	400	380
Bremsscheiben und -beläge hinten	390	380	380	390
Auspuffanlage (nach Kat)	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Kupplung	750	-	830	750
Generator	390	430	620	390
Anlasser	500	530	540	500

## Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.8	2.0 Activematic	2.0 DISI i-stop	1.6 CD
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	124	133	127	131
Betriebskosten (Kraftstoff)	151	171	146	106
Werkstatt- /Reifenkosten	72	71	72	74
Gesamtkosten pro Monat	347	375	345	311
Gesamtkosten pro km [Cent]	27,8	30,0	27,6	24,9

## **Garantien**

---

Der Mazda 5 hat eine allgemeine Garantie drei Jahre oder bis 100.000 km. Zudem bietet Mazda eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Außerdem gibt es eine europaweite Mobilitätsgarantie lebenslang.