



SPECIALE MAZDA-EDITIE

SPECIALE EDITIE

Auto Week

MEMBER OF THE **Auto Bild** FAMILY

EERSTE RIJTEST MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 194 MEER DYNAMIEK MAAR OOK COMFORTABEL



VOLWASSEN EN SERIEUS MAZDA CX-5 VERSLAAT SKODA KAROQ

DUBBEL-TEST



Peugeot 3008 Blue Lease Premium PureTech 130



Mazda CX-5 SKYACTIV-G 165 GT Luxury

DUBBELTEST
MAZDA CX-5 EN PEUGEOT 3008

VOLTREFFERS VERGELEKEN



MAZDA CX-5 - PEUGEOT 3008

DUBBELTEST

DE BLIK NAAR BOVEN

Een groot deel van Mazda's populariteit is toe te schrijven aan de CX-5, die een bijna-premiumbeleving biedt voor een niet-premiumprijs. Dat succes ontgaat andere merken niet. Sterker, Peugeot maakt er geen geheim van dat de nieuwe 3008 is geïnspireerd op de CX-5. Overtreft de leerling de meester?

✎ Marco Gorter 📷 Willem Verstraten



Mazda CX-5 SKYACTIV-G 165 GT Luxury | 165 pk | € 39.990



Peugeot 3008 Blue Lease Premium PureTech 130 | 130 pk | € 34.850

DE WERKWIJZE VAN DE 1,2-LITER DRIECILINDER TURBOMOTOR IN DE NEUS VAN DE 3008 STAAT HAAKS OP DIE VAN ZIJN TEGENSTANDER



▲ Op de achterbank zitten volwassenen bovengemiddeld.



▲ De ledkoplampen kunnen selectief dimmen voor optimaal zicht op donkere wegen.

▼ Nette bagageruimte, met handige hendeltjes voor de achterbank.



▲ Typisch Mazda: een vrij grote motor zonder turbo.



- A Op zich is een head-up display prettig, maar de uitvoering is niet zo fraai.
- B Zowel via een controller als met touchscreen te bedienen: top!
- C Zoals bijna alle Mazda's schakelt de CX-5 erg prettig.



MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 165 | TOP 201 KM/H | 0-100 KM/H IN 10,6 S

Door de vele cross-overs en SUV's die de afgelopen jaren over ons worden uitgestrooid, zou je het misschien niet zeggen, maar de verkoopstatistieken bewijzen dat we in ons land nog altijd vooral hatchbacks kopen. In de verkoop-top 20 staan maar twee cross-overs. Toch is het voor veel fabrikanten een interessant segment, want hoewel er in harde aantallen minder van worden verkocht, zijn de winstmarges doorgaans wat gunstiger. Bovendien: we hebben het nog altijd over duizenden auto's per jaar. Hoe maak je nu een SUV of cross-over tot een succes? Mazda heeft met de CX-5 een strategie gevonden die vrucht afwerpt. Het model ademt, zeker vanbinnen, een hoogwaardige sfeer die doet denken aan die van een premiummerk, maar zit daar prijstechnisch duidelijk onder. Zeker met een luxe uitrusting is het prijsverschil tussen een CX-5 en een vergelijkbare Audi of BMW schrikbarend groot. Peugeot steekt niet onder stoelen of banken dat het met de 3008 iets soortgelijks voor ogen heeft. Het nieuwe model staat duidelijk op een hoger plan dan zijn voorganger en maakt veel duidelijker een keuze voor luxe en uitstraling, zonder het bijbehorende prijskaartje. Plaatsnemen in de 3008 voelt alsof je instapt in een nieuwe soort Peugeot. Het materiaalgebruik, de vormgeving en de algehele sfeer zijn van een ander niveau dan we van de Fransen gewend zijn. Door slim gebruik te maken van alternatieve

materialen, zoals stof op het dashboard, ademt het kwaliteit. De digitale klokken voor je neus creëert een futuristische sfeer. Voeg daar – soms prachtige – details aan toe, zoals het rijtje tuimelschakelaars onder het navigatiescherm, en je hebt een overtuigend totaalplaatje. Toch zijn die mooie



OPMERKELIJK

▲ Gejat van BMW, maar deze controller werkt er niet minder prettig om.
▼ Apart hendeltje voor de tankdopontgrendeling is onnodig omslachtig.



tuimelschakelaars tegelijkertijd een lapmiddel, want het trage infotainmentsysteem wordt er niet sneller van. Het werkt, want je kunt in elk geval naar het juiste submenu navigeren zonder je drie keer af te vragen of het touchscreen je aanraking opmerkt, maar daarna ben je toch aangewezen op het scherm zelf. Dat is, gezien de grote hoeveelheid functies, geen onverdeeld genoegen. Een prettiger verrassing is de ruimte die de 3008 aan zijn inzittenden biedt. De kleinere buitenmaten ten opzichte van de CX-5 leveren binnenin geen merkbaar verschil op. Je zit op de achterbank net zo goed en hoewel de bagageruimte met neergeklapte achterbank iets minder riant is, maakt het in vijfzitsconfiguratie geen noemenswaardig verschil.

INGETOGEN

De verschillen vind je voornamelijk vóórin, waar Mazda kiest voor een ingetogener design. Daardoor oogt het als je instapt allemaal minder spectaculair, maar gaandeweg valt op hoe goed de materialen zijn en vooral hoe ontzettend slim het interieur in elkaar steekt. De Japanner heeft weliswaar minder uitgebreide opties als het gaat om sfeerverlichting en digitale instrumenten, maar dankzij de centrale controller bedien je de zaken die overblijven veel sneller. Zeker tijdens het rijden zorgt dat voor minder afleiding en dus meer veiligheid. Hij is minder spectaculair, maar tegelijkertijd ergonomisch meer verantwoord.



PEUGEOT 3008 1.2 PURETECH 130 | TOP 188 KM/H | 0-100 KM/H IN 10,8 S

Ook in de aandrijflijn bewandelt Mazda een andere weg dan Peugeot. Waar die laatste geheel in lijn met de moderne tijd een kleine turbomotor toepast, kiest Mazda voor relatief grote verbrandingsmotoren zonder drukvulling. Dat heeft als gevolg dat de tweeliter veel soepeler en voorspelbaarder op het gaspedaal reageert, maar dat de prestaties in harde cijfers nogal bescheiden zijn. Ga maar na: met 35 pk meer presteert de CX-5 op de tussensprints minder goed, al speelt het hogere gewicht daarbij een rol. Wel krijg je veel verfijning: je voelt amper iets van de viercilinder en de handgeschakelde zesversnellingsbak die Mazda aanbiedt, is er eentje in een goede Japanse traditie. De pook gaat licht, maar met heel veel feedback door het H-patroon, waardoor het schakelen een genot is voor degenen die daar prijs op stellen en geen nadeel voor mensen die dat niet doen. De werkwijze van de 1,2-liter driecilinder turbomotor in de neus van de 3008 staat haaks op die van zijn tegenstander. Voor een motor met een oneven aantal cilinders loopt de PureTech-kraftbron weliswaar keurig rond, maar bij het af- en aanslaan van de motor en onder vollast voel je soms heel even een kleine onbalans. Ook het opbouwen van de beschikbare kracht verloopt wat minder verfijnd. Onder de 1.500 tpm gebeurt er minder dan in de CX-5. Pas daarboven begint de turbo op stoom te komen en bij 2.000 tpm sleurt de motor er opeens heel enthousiast aan. Om soepel te rijden,

moet je dus leren hoe het karakter het best tot zijn recht komt. Daar staat tegenover dat de motor in zijn middengebied veel meer daadkracht toont, met betere prestaties als gevolg. De handgeschakelde zesbak heeft niet hetzelfde karakter als die van Mazda, maar de tijd dat de pook van een

PSA-transmissie in de versnelling heen en weer danste, ligt gelukkig achter ons.

GOEDE ALLROUNDER

Naast ietwat weke handbakken heeft Peugeot gelukkig nog een traditie: fijne onderstellen. Daar past de 3008 naadloos in, want hoewel het onderstel primair op comfort is gericht, heeft de Franse fabrikant er een uitgebalanceerde auto van gemaakt, die ook bij wat steviger bochtenwerk niet meteen door de mand valt. In het begin is het kleine stuurwiel, dat bij een kleine verdraaiing al een vrij groot effect op de stuuruitslag heeft, even wennen. Dat wennen gaat echter verrassend snel en dan laat de auto zich niet van zijn stuk brengen. Ook niet door dwarsrichels midden in de bocht, die zonder moeite worden opgevangen en verwerkt. Zoals gezegd, veert de 3008 verder comfortabel, wat zowel het nemen van verkeersdrempels als het rijden van lange ritten op de snelweg tot een bijzonder aangename bezigheid maakt. Ook Mazda heeft een goede allrounder neergezet, die weliswaar iets meer op dynamiek is gericht dan zijn Franse tegenstander, maar er niet significant van afwijkt. Hobbels en gaten worden iets nadrukkelijker doorgegeven en de CX-5 reageert bij het insturen wat directer, maar het blijven nuances. Iets wendbaarder, fractioneel minder comfort, maar geen noemenswaardige winst of verlies in dit opzicht. Wel vergt de stuurinrichting van



▲ Een volledig digitaal instrumentarium dat volgens je wensen is in te delen: mooi!
▼ Altijd handig voor (toegangs)pasjes of tolkaartjes.



VERSCHILLEN VIND JE VOORNAMELIJK VÓÓRIN, WAAR MAZDA KIEST VOOR EEN VEEL INGETOGENER DESIGN



◀ Kleine driecilinder met grote prestaties.

▼ Mooie knoppen die aanzienlijk helpen bij de bediening van het mediasysteem.



◀ Van de achterpassagiers zul je in de 3008 geen klachten horen.



▲ De laadvloer is in hoogte verstelbaar en groter dan verwacht.

A Het is even wennen, dat kleine stuurwiel.
B Stof op het dashboard maakt het interieur lekker afwijkend. **C** Zo moet het dus niet: een traag touchscreen maakt de bediening frustrerend.



Mazda iets minder gewenning dankzij het meer courante formaat van het stuurwiel. Mazda houdt het gamma van de CX-5 erg overzichtelijk. In principe worden er vier uitrustingsniveaus geleverd en de losse optiemogelijkheden zijn beperkt. Onze duurtest-CX-5 is een tijdelijk leverbare versie die onder de naam GT Luxury door het leven gaat. In combinatie met de 165 pk benzinemotor kost die uitvoering een stevige € 39.990, maar dan zit wel zo'n beetje alles er standaard op wat je maar enigszins zou kunnen bedenken. Navigatie met Bose-audio, leren bekleding, elektrische stoelverstelling en verwarming, 19-inch lichtmetaal, een automatische achterklep, ledmatrixverlichting en alle veiligheidssystemen die Mazda kan leveren, hoef je dus niet bij te bestellen. Alleen metallic lak heeft een meerprijs, waarmee het totaalbedrag van onze duurtester op € 40.835 komt te liggen. Zeker niet weinig, maar gezien de uitrusting een nette prijs.

VOOR MINDER

De 3008 op deze pagina's krijg je weliswaar voor minder geld mee, maar de uitrusting ervan is ook een stuk minder omvangrijk. Geen leren bekleding, geen stoelverwarming of elektrische verstelling en de koplampen gaan automatisch van grootlicht naar dimlicht, maar kunnen niet specifieke delen uitlichten, wat die van Mazda wel

kunnen. De hier getoonde uitvoering staat voor € 37.500 voor de deur. Natuurlijk ontbreekt er ten opzichte van de CX-5 wel het één en ander, maar karig is hij niet. Net als bij Mazda gaat het om een bijzonder uitrustingsniveau, al richt Peugeot zich met de Blue Lease Premium duidelijk meer op de zakelijke rijder. Voor € 34.850 zitten zaken als een elektrisch bedienbare achterklep, 19-inch lichtmetaal en navigatie er al op. Wel zul je de portemonnee moeten trekken voor de ledkoplampen en de metaallak, terwijl de meeste actieve-veiligheidssystemen eveneens om een investering vragen. Onder de streep eindigt de Peugeot 3008 heel dicht in de buurt van zijn grote voorbeeld. Peugeot kruipt dichter dan ooit richting de premiumhoek, zoals gezegd zonder het bijbehorende prijskaartje. De manier waarop de Fransen dat doen, is kenmerkend eigenzinnig. Het resultaat zit zo dicht bij het origineel, dat de scorekaart een winnaar moet uitwijzen. Dat is op zichzelf al een compliment. **AN**

DOWNLOAD NU ALS PDF

Wil je deze test bewaren of een vergelijkende test zien van andere auto's? Dat kan. Al onze dubbel-, trio- en multitesten zijn namelijk na te lezen op autoweek.nl/multitests

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

GEGEVENS	MAZDA	PEUGEOT
TECHNIEK		
Motor	4-cil. in lijn	3-cil. in lijn
Turbo	nee	ja
Cilinderinhoud	1.998 cc	1.199 cc
Max. vermogen.	121 kW/165 pk bij 6.000 tpm	96 kW/130 pk bij 5.500 tpm
Max. koppel	210 Nm bij 4.000 tpm	230 Nm bij 1.750 tpm
Uitstoot CO2	149 g/km	115 g/km
Aandrijving	voor	voor
Aantal versnellingen	6, handgesch.	6, handgesch.
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	477-1.620 liter	520-1.482 liter
Gewicht	1.335 kg	1.229 kg
Laadvermogen	685 kg	681 kg
Aanhanger (geremd)	1.800 kg	1.300 kg
KOSTEN		
Vanafprijs	€ 31.990	€ 31.080
Prijs uitvoering	€ 39.990	€ 34.850
Prijs testauto	€ 40.835	€ 37.500
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 157 - € 176	€ 136 - € 152
Energielabel/bijtelling	D/22%	B/22%
Garantie	3 jr./100.000 km, 2 jaar/onbeperkt, 12 jr. carrosserie 12 jr. carrosserie	
Onderhoudsinterval	20.000 km/1 jr.	25.000 km/1 jr.

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

TESTWAARDEN	MAZDA	PEUGEOT
PRESTATIES		
0-50 km/h	4,0 s	4,0 s
0-80 km/h	7,0 s	7,4 s
0-100 km/h	10,6 (10,4*) s	10,8 (10,6*) s
50-80 km/h in 3/4	5,1/7,2 s	4,0/6,2 s
80-120 km/h in 4/5	9,2/14,2 s	9,0/12,3 s
Topsnelheid*	201 km/h	188 km/h
REMMEN		
50-0 km/h	9,4 m	9,5 m
100-0 km/h	37,6 m	37,1 m
TOERENTAL		
130 km/h	2.400 tpm	2.750 tpm
Meetcondities temperatuur 20°C, weer half bewokt, asfalt nat		

* = fabrieksopgave

RESTWAARDE

MAZDA	7,5
PEUGEOT	7,5

De Peugeot 3008 is een stuk beter ontvangen dan zijn voorganger met dezelfde naam en succesvol gebleken. De Mazda CX-5 is zowel qua nieuwverkoop als restwaarde zeer succesvol, en behoort tot de top van het segment.

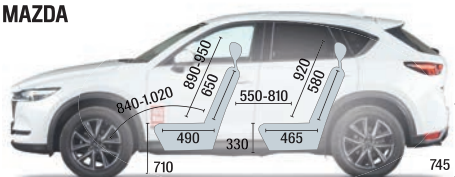
De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als rapportcijfer. Dat cijfer is een gemixte waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na vier jaar bij een voor deze auto's representatieve kilometerstand.





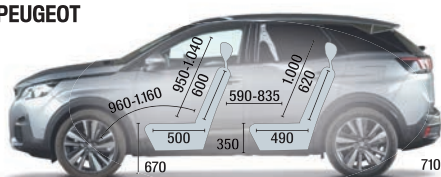
MATEN in mm

MAZDA



lengte 4.550, wielbasis 2.700, breedte 1.840, hoogte 1.675, interieurbreedte voor 1.465, interieurbreedte achter 1.400, draaicirkel 11,0 m, banden testauto **Toyo Proxes, 225/55R19**

PEUGEOT



lengte 4.447, wielbasis 2.675, breedte 1.844, hoogte 1.624, interieurbreedte voor 1.460, interieurbreedte achter 1.430, draaicirkel 10,7 m, banden testauto **Michelin Primacy 3, 205/55R19**

BRANDSTOFVERBRUIK

	Fabrieksopgave in l/100 km	Testverbruik in l/100 km	Tankinhoud in liters	Actieradius in kilometers
MAZDA	6,4 (1:15,6)	7,4 (1:13,5)	56	756
PEUGEOT	5,0 (1:20,0)	7,1 (1:14,0)	60	840

In dit geval bevestigt de praktijk de theorie en is de turbomotor van de 3008 zuiniger dan de SKYACTIV van Mazda. Toch is het verschil in de praktijk klein en speelt het hogere gewicht ook een rol.

CONCURRENTEN



▲ Volkswagen Tiguan 1.4 TSI 150 pk, vanaf € 36.590.



▲ Toyota C-HR 1.2T, vanaf € 25.895.

SCOREKAART

	MAZDA	PEUGEOT
Aandrijflijn	●●●●○ Veel verfijning, heerlijke handbak.	●●●●○ Fijne driecilinder, bak is oké.
Rijden	●●●●○ Uitstekende allrounder.	●●●●○ Nadruk op comfort, goed in balans.
Uitrusting	●●●●○ Als GT Luxury meteen bijna alles.	●●●●○ Iets goedkoper, maar minder uitgerust.
Ruimtegebruik	●●●●○ Overal voldoende ruimte.	●●●●○ Ondanks kleinere buitenmaten niet minder ruim.
Interieur	●●●●○ Ingetogen elegantie, goede ergonomie.	●●●●○ Heel bijzonder en mooi, ergonomie kan beter.
Veiligheid	●●●●● Wat je verwacht, zit erop.	●●●●○ Geen ledmatrix, wel bij de tijd.
Gebruikskosten	●●●●○ Meer mrb en een iets hoger verbruik.	●●●●○ Minder mrb en zuiniger.
Uitstraling	●●●●○ Valt bij velen goed in de smaak.	●●●●○ Zeer apart en toch in evenwicht.

f Marco.Gorter.Autoweek



OORDEEL

1 Mazda CX-5
32½ punten

2 Peugeot 3008
31 punten

Peugeot maakt een succesvolle sprong vooruit met de nieuwe 3008 en weet een bijzondere beleving te creëren in een auto die weinig tekortkomingen heeft. Toch streeft de 3008 de Mazda CX-5 nergens overtuigend voorbij en omdat die laatste erg gunstig in de markt wordt gezet, met een luxe uitrusting, is het kostenverschil te overzien. Vooralsnog kan de leerling de meester benaderen, maar niet overtreffen.




MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 165 | SKODA KAROQ 1.5 TSI

DUBBELTEST SUV VS. CROSS-OVER

VANUIT DE HOOGTE



Skoda Karoq 1.5 TSI DSG Style Business | € 37.890 | 150 pk

A white Mazda CX-5 is driving on a road lined with tall, thin trees. The car is in the center of the frame, moving towards the viewer. The license plate is RJ-991-F. The background shows a clear blue sky and a green field on the right side of the road.

Mazda CX-5 SKYACTIV-G 165 GT Luxury | € 39.990 | 165 pk

Skoda levert met de Karoq zijn tweede SUV in het C-segment. Maar is het wel een echte SUV? We zetten er onze duurtester Mazda CX-5 tegenover.

👤 Roy Kleijwegt 📷 Luc Verbeke



SKODA KAROQ 1.5 TSI DSG | TOP 203 KM/H | 0-100 KM/H IN 9,4 S

Omhoog, omhoog, omhoog. Allemaal omhoog. Wie denkt dat de grootste hausse rondom SUV's en cross-overs inmiddels wel voorbij was, heeft het mis. De introductie van nieuwe hoge auto's gaat onverdroten door. Net als je denkt dat grote merken alle niches hebben opgevuld, komen ze vrolijk met een tweede SUV. In hetzelfde segment! De vraag is blijkbaar zo groot dat autofabrikanten denken dat ze het concept van een cross-over nog verder kunnen opsplitsen. Het is niet zo dat de nieuwe auto een verlengde versie is van het bestaande model, zoals bijvoorbeeld bij de Renault Scénic en Grand Scénic of de Peugeot 3008 en 5008, die alle vier in hetzelfde segment zitten. Nee, de auto wordt weer net wat anders in de markt gezet dan zijn bestaande familielid. In het geval van vandaag hebben we het over het de Skoda Karoq, een gloednieuwe cross-over in het C-segment. Het is overduidelijk een neef van de Seat Ateca, die qua buitenmaten niet heel veel van de Karoq verschilt. Maar Skoda had al een SUV, genaamd Kodiaq, die óók in het C-segment is gepositioneerd. En ja, die is een stuk groter, maar dat geldt ook voor de Octavia in vergelijking met bijvoorbeeld een Volkswagen Golf. Het is met de Karoq een beetje alsof Skoda naast de Octavia

ineens een kleinere hatchback uitbrengt om te concurreren met pakweg een Kia Ceed.

STRIJD

Om te kijken hoe de Karoq zich verhoudt tot een SUV die reeds zijn sporen heeft verdiend, zetten we hem tegenover één van onze duurtesters, de Mazda CX-5. De Japanners hebben de auto vorig jaar zo grondig vernieuwd dat je bijna niet meer kunt spreken van een facelift. Op papier is het een uitstekende concurrent voor de nieuwe Kodiaq. Zo zijn ze precies even breed. Wel is de Mazda iets langer en iets hoger. Qua vermogen scheelt het 15 pk: 165 pk voor de CX-5 en 150 pk voor de Skoda. In de praktijk is de Tsjech echter iets sneller dankzij het hogere koppel. Mazda houdt als één van de weinige merken vast aan turboloze motoren met zijn SKYACTIV-technologie. Een update daarvan met benzinemotoren met compressieontsteking is in ontwikkeling, de motor in onze testauto heeft nog 'gewoon' de veel hogere compressie in vergelijking met benzinemotoren van andere fabrikanten. Skoda's motor is de nieuwe 1.5 TSI die in alle volumemerken van de Volkswagen Groep opduikt. Qua prijs zitten de auto's eveneens dicht bij elkaar. Kaal zit er € 1.000 verschil tussen, in het voordeel van

De indeling van de Skoda is merkbaar minder speels

OPMERKELIJK



▲ Niet de mooiste klokken die we ooit zagen. En de olietemperatuur ontbreekt helaas.

▼ Hoekige, losse lampjes typeren het huidige Skoda.





A Hoekig design in de Skoda.
B Het touchscreen is aan de forse kant. **C** Je zit opvallend laag in de auto.



▲ De DSG schokt soms bij het wegrijden, maar is verder extreem fijn.



◀ Vrijwel evenveel ruimte als in de Mazda, maar de zit is minder goed.



▶ Zo simpel kan goede ergonomie zijn.



▲ Zo'n 50 liter meer ruimte dan in de CX-5.





A Je zit merkbaar hoger dan in de Skoda. **B** Het scherm zit prettig hoog. **C** Goede ergonomie op de middentunnel.



▲ Een motor zonder turbo, dat is in dit segment een zeldzaamheid.



◀ Een toegankelijk systeem, maar dat in de Skoda gaat veel verder.



▶ Head-up display is altijd prettig.



▲ De stevige handbak verhoogt het rijplezier.



MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 165 | TOP 201 KM/H | 0-100 KM/H IN 10,6 S

De motor is werkelijk een prachtig blok met veel souplesse

OPMERKELIJK



◀ De achterbank geeft meer steun dan bij Skoda.

▼ Motor-fietsachtige klokken.



de Mazda, hoewel onze demo's uiteraard volgehangen auto's zijn. De duurtester is een GT Luxury. Bij Mazda ben je dan wel klaar, alleen de lakkleur komt er nog bij. De Skoda is een Style Business, waar ook al het noodzakelijke (en ietsje meer) op zit. Bij de Karoq is er echter nog ruimte voor meer: een pakket met actieve cruisecontrol, leren bekleding en nog wat kleine zaken tillen de totaalprijs voor de Skoda naar € 42.720. De Mazda eindigt op € 40.835. Voor beide auto's geldt dan dat je afgeladen auto's hebt waar alles op en aan zit.

METEN IS WETEN

Het grotere formaat van de Mazda betaalt zich niet meteen uit in meer bagageruimte. De Skoda biedt meer liters, zowel met de banken omhoog als met de achterbank plat. Dit heeft onder meer te maken met de hogere bodemvrijheid van de Mazda, waardoor je in hoogte wel ruimte verliest. Op de achterbank scheelt het in de twee auto's voor benen en hoofd nauwelijks ruimte, maar het valt wel op dat de zit in de CX-5 meer steun biedt; de achterbank doet merkbaar volwassener aan. Voorin is de indeling van de Skoda minder speels dan die in de Mazda. De Karoq vertrouwt heel erg op zijn gigantische mediasysteem dat werkelijk prachtig is en ook razendsnel werkt. Mazda's scherm is stukken kleiner en het systeem kan niet op tegen alle multimedia-

ontwikkeling die Skoda over je uitstort. De bediening in de Mazda werkt wel prima, het iDrive-achtige systeem is simpel en handig. Kwalitatief maakt de Mazda wel een iets betere indruk, de materialen vinden we wat mooier en het voelt aan alsof het bijzonder goed in elkaar zit. Iets wat Japanners vaak prima voor elkaar hebben. Met zijn grote scherm én de digitale klokken maakt de Skoda op zijn beurt een moderne indruk. Qua aandrijflijn is er een fors verschil. De Mazda met zijn SKYACTIV-motor en handbak maakt op het eerste gezicht een wat lome indruk naast de Skoda met zijn turboblok en DSG-automaat. Maar daarmee doen we de Aziat echt tekort. De motor in de CX-5 loopt prachtig en de handbak is stevig, maar communicatief. Je zult wel even moeten terugschakelen voor een inhaalactie; we zijn het in deze turbotijden al bijna niet meer gewend. Maar de motor is een prachtig blok met veel souplesse. Evengoed is de aandrijflijn in de Skoda werkelijk subliem. De nieuwe TSI-motor is steengoed, met veel koppel over het hele toerenbereik. De DSG werkt daar perfect mee samen, de schakelacties zijn razendsnel en soepel. De enige klacht die we hebben, is dat als je snel wilt wegrijden, je een soort *clutchdrop* krijgt, omdat je al flink toeren maakt voordat de koppeling inschakelt. Hierdoor slaan de voorwielen door. Bij een volautomaat met koppel-



omvormer zou dit probleem niet spelen. Het kost hem net die halve ster voor een perfecte score.

HOGER

Qua onderstel heeft Skoda zich de laatste jaren in de comfortabele hoek gepositioneerd. Ook bij deze Karoq merken we dat hij mikt op mensen die op zoek zijn naar rust. Dat bevalt ons in een hoge auto over het algemeen beter dan in een sedan of stationwagon en de balans in de Skoda is daardoor prima. Het past ook goed bij de soepele aandrijflijn. De Mazda biedt overigens bijna hetzelfde comfortniveau, hoewel de wegligging merkbaar beter is. De CX-5 helt minder over en voelt wat zekerder aan in bochten. Door de gemonterde winterbanden deed hij het in deze test wat minder goed qua tractie en remmen, maar met zomerrubber zal dat anders zijn. Niettemin delen we een compliment uit voor de remweg van de Skoda, die extreem kort is. Wel is de Karoq lawaaiiger dan de Mazda; wind- en bandengeruis dringen merkbaar meer door tot het interieur. Qua rijbeleving komt de CX-5 in zijn totaliteit hierdoor wat hoogwaardiger over. Nog

opvallender is dat je in de Mazda merkbaar hoger zit. Niet zozeer ten opzichte van het dashboard, maar ook ten aanzien van de weg. In de Karoq zit je opvallend diep voor een auto die je juist koopt voor zijn hoge instap. Dat is bij de Kodiaq compleet anders, waarmee meteen het verschil tussen die beide Skoda's duidelijk wordt. De Karoq is meer een cross-over, de Kodiaq echt een SUV. Net als de Mazda CX-5, die door zijn onderstel, hoogte en stille interieur continu een meer volwassen en serieuze indruk maakt dan de wat frivole Karoq. Die laatste doet enigszins denken aan de Yeti, die overigens nog wat minder claimde een SUV te zijn dan deze Karoq. De Skoda profiteert met zijn uitstekende aandrijflijn en multimedia merkbaar van de slagkracht van de Volkswagen Groep, die de investeringen voor dit soort zaken over veel meer merken kan uitsmeren. Het is slim van Skoda om de Karoq aan te bieden naast de Kodiaq. Die laatste is een grotere, serieuze auto, de Karoq is prettig voor mensen die tien jaar geleden een Octavia zouden kopen, maar nu een hogere instap willen. En die mensen zijn er genoeg, gezien de wachttijden voor compacte SUV's en cross-overs. De CX-5 voelt nog altijd net even anders aan, zoals veel andere Mazda's. Hij biedt meer rust aan boord en rijdt beter dan de Karoq. Dat Skoda door alle ontwikkelingen allang niet meer zo voordelig is als vroeger, beslist de strijd definitief in het voordeel van de Japaners, maar met 30 sterren een test verliezen is helemaal geen schande. **AW**

DOWNLOAD NU ALS PDF

Wil je deze test bewaren of een vergelijkende test zien van andere auto's? Dat kan. Al onze dubbel-, trio- en multitesten zijn namelijk na te lezen op autoweek.nl/multitests

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

GEGEVENS	MAZDA	SKODA
TECHNIEK		
Motor	4-cil. in lijn	4-cil. in lijn
Turbo	nee	ja, intercooler
Cilinderinhoud	1.998 cc	1.498 cc
Max. vermogen	121 kW/165 pk bij 6.000 tpm	110 kW/150 pk bij 5.000 tpm
Max. koppel	210 Nm bij 4.000 tpm	250 Nm bij 1.500 tpm
Uitstoot CO2	149 g/km	127 g/km
Aandrijving	voor	voor
Aantal versnellingen	6, handgeschakeld	7, aut. met dubb. koppeling
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	477-1.620 liter	521-1.630 liter
Gewicht	1.335 kg	1.293 kg
Laadvermogen	685 kg	648 kg
Aanhanger (geremd)	1.800 kg	1.500 kg

KOSTEN

Prijs rijklaar	€ 31.990	€ 32.900
Prijs fiscaal	€ 31.050	€ 32.200
Prijs uitvoering	€ 39.990	€ 37.890
Prijs testauto	€ 40.835	€ 42.720
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 157 - 176	€ 157 - 176
Energie label/bijtelling	D/22%	C/22%
Garantie	3 jaar/100.000 km 12 jaar carrosserie	2 jaar/12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	20.000 km/1 jr.	30.000 km/2 jr.

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

TESTWAARDEN MAZDA SKODA

PRESTATIES	MAZDA	SKODA
0-50 km/h	4,0 s	3,4 s
0-80 km/h	7,0 s	6,6 s
0-100 km/h	10,6 (10,4*) s	9,4 (8,6*) s
50-80 km/h in 3/4	5,1/7,2 s	3,1 s
80-120 km/h in 4/5	9,2/14,2 s	6,7 s
Topsnelheid*	201 km/h	203 km/h

REMMEN

50-0 km/h	10,1 m	8,9 m
100-0 km/h	40,6 m	35,4 m

TOERENTAL

130 km/h	2.400 tpm	2.200 tpm
----------	-----------	-----------

Meetcondities temperatuur 3 °C, weer zonnig, asfalt droog

* = fabrieksopgave

RESTWAARDE

SKODA	7,5
MAZDA	8

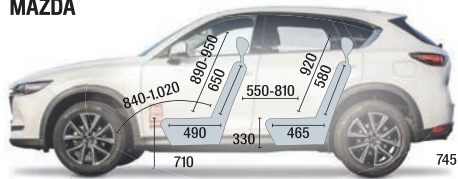
De Skoda is laat verschenen, maar goed ontvangen met een goed restwaardecijfer, mede door zijn prijs. De Mazda CX-5 is zeer succesvol, zowel qua nieuwverkoop als restwaarde. Behoort tot de top van het segment.

De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als rapportcijfer. Dat cijfer is een gemixte waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na vier jaar bij een voor deze auto's representatieve kilometerstand.

AUTOTELEX
de norm in waarden

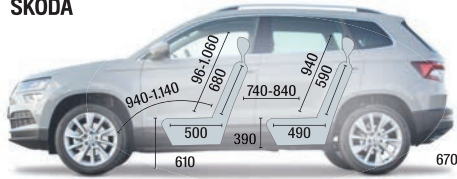
MATEN in mm

MAZDA



lengte 4.550, wielbasis 2.700, breedte 1.840, hoogte 1.675, interieurbreedte voor 1.465, interieurbreedte achter 1.400, draaicirkel 11,0 m, banden op geteste auto **Pirelli Scorpion Winter 225/55R19**

SKODA



lengte 4.382, wielbasis 2.638, breedte 1.841, hoogte 1.603, interieurbreedte voor 1.570, interieurbreedte achter 1.400, draaicirkel 10,9 m, banden op geteste auto **Continental Sportcontact 215/50R18**

BRANDSTOFVERBRUIK

	Fabrieksopgave in l/100 km	Testverbruik in l/100 km	Tankinhoud in liters	Actieradius in kilometers
MAZDA	6,4 l (1:15,6)	7,8 (1:12,8)	56	717
SKODA	5,6 l (1:14,6)	8,0 (1:12,5)	50	625

Het praktijkverbruik ligt niet ver uit elkaar, maar zoals wel vaker wijkt de Mazda daarmee een stuk minder af van de beloofde cijfers.

CONCURRENTEN



▲ Volkswagen T-Roc 1.5 TSI, v.a. € 29.160.



▲ Kia Sportage 1.6 TGD I, v.a. € 36.995.

SCOREKAART

	MAZDA	SKODA
Aandrijflijn	●●●●○ Mooie loop, fijne handbak.	●●●●● Zeer soepele motor, zijdezachte DSG.
Rijden	●●●●○ Comfortabel, maar degelijk.	●●●●○ Iets comfortabeler, maar minder strak.
Uitrusting	●●●●● Afgeladen vol in GT-uitvoering.	●●●●○ Skoda wordt langzaam duurder.
Ruimtegebruik	●●●●○ Iets meer beenruimte, iets minder achterin.	●●●●○ Iets minder beenruimte, iets meer achterin.
Interieur	●●●●○ Fijne ergonomie en goed afgewerkt.	●●●●○ Sublieme multimedia, verder braaf, minder stil.
Veiligheid	●●●●○ Minder actieve systemen, langere remweg (banden).	●●●●○ Actieve systemen aanwezig, erg korte remweg.
Gebruikskosten	●●●●○ Verbruik gelijk, mrb en restwaarde ook.	●●●●○ Verbruik gelijk, mrb en restwaarde ook.
Uitstraling	●●●●○ Goed gelukt.	●●●●○ Minder stoer dan de Kodiaq.

OORDEEL



- 1 Mazda**
31½ punten
- 2 Skoda**
30 punten

Een test als deze maakt duidelijk waarom Skoda wegkomt met twee hoge auto's in hetzelfde segment. De Kodiaq is een echte SUV, terwijl deze Karoq een cross-over is. Niet altijd zijn auto's zo duidelijk in één van deze twee hokjes te plaatsen, maar nu wel. De Mazda laat er ook geen twijfel over bestaan: de CX-5 is een SUV. Dat hij wint van de Skoda, zit hem in zijn onderstel dat strakker is zonder dat het veel comfort kost, naast de verfijning en stilte aan boord. En dat alles voor minder geld. Skoda heeft zijn zaakjes echter op orde, dus het is een nipte overwinning.





MAZDA CX-5 - FORD KUGA

DUBBELTEST

Ford Kuga ST-Line 2.0 TDCi 2WD | 150 pk | € 44.140



Noem het cross-overs, noem het SUV's. Beide dekken ze de lading wel. Ooit waren Mazda en Ford gezamenlijk pioniers in dit segment dat nu verschrikkelijk druk is. We testen de splinternieuwe Mazda CX-5 met dieselmotor tegen de vorig jaar vernieuwde Ford Kuga. Van broeders naar tegenstrevers.

OOIT BROEDERS, NU RIVALEN

✎ Damiaan Hage 📷 Maurice Volmeyer

Mazda CX-5 SKYACTIV-D 150 Skylease GT 2WD | 150 pk | € 41.990





MAZDA CX-5 SKYACTIV-D 150 SKYLEASE GT 2WD | TOP 204 KM/H | 0-100 KM/H IN 9,7 S

Het is te leuk om niet eerst even de historie in te duiken. Mazda en Ford waren gezamenlijk ooit pioniers als het gaat om SUV's in dit segment. En hoewel de CX-5 en Kuga nu als concurrenten tegenover elkaar staan, liepen de voorouders van deze auto's gebroederlijk van dezelfde band. De Ford Maverick en Mazda Tribute kwamen aan het begin van dit millennium als tweeling op de markt, toen Mazda nog een partnerschap had met de Ford Motor Company. Afgezien van een andere neus en grille waren er amper verschillen. In Europa waren het allebei geen doorslaande successen; misschien omdat het publiek nog liever in hatchbacks en stationwagens reed. En zo fijn reden ze bovendien ook niet.

Maar de merken gingen ieder hun eigen weg, de midi-SUV won enorm veel terrein en Mazda introduceerde eind 2011 de eerste generatie van de CX-5. Een auto die veel lof oogstte met zijn rijeigenschappen en turbo-loze-maar-toch-krachtige techniek (voor benzinemotoren). De auto was zeer succesvol. Ford was net het jaar daarvoor met de eerste Kuga gekomen en ook die auto had ten opzichte van z'n voorganger een fikse sprong gemaakt in toegankelijkheid, maar de kopers liepen er minder warm voor. De Kuga werd eind vorig jaar vernieuwd en de Mazda CX-5 volgde direct daarna. Op papier zie je meteen dat het concurrenten van jewelste zijn. Het motorvermogen van de diesels is gelijk: 150 pk, de buitenafme-



▲ Op het eerste gezicht veel knopjes in de Mazda. Maar het zit wel allemaal logisch.

► Veel gelijkens met de vorige CX-5.

◄ Navigatie en multimedia bedien je met de draaiknop.



► De dieselmotor doet in alle rust z'n werk.



DE CX-5 IS ONTWIKKELD ONDER HET MOTTO 'NIET REPAREREN ALS HET NIET STUK IS'



▲ Leer is standaard in de Skylease GT-versie.

tingen verschillen nauwelijks en de prijzen komen ook dicht bij elkaar in de buurt. Van broers zijn het duidelijk tegenstrevers geworden.

VERTROUWD EN NIEUW

De nieuwe Mazda CX-5 lijkt op het eerste gezicht heel sterk op de oude. We nemen het je niet kwalijk als je denkt dat het slechts een facelift is, want als je ze niet naast elkaar ziet staan, zijn de verschillen niet zo gek groot. Totdat je ze werkelijk naast elkaar zet. Dan ineens zie je de stap die het uiterlijk van de CX-5 heeft gemaakt. Ja, de lijnen op papier zijn duidelijk vanuit dezelfde filosofie getekend, maar in het 'blik' toont de nieuwe veel forser, strakker

en agressiever. En hoewel de auto technisch nauw verwant is aan de Mazda 3, zou je dat op basis van het forse uiterlijk niet zeggen; dat neigt meer naar de (nog) grotere 6. Onderhuids zijn de verschillen met het vorige model echter minder groot. Natuurlijk, er werd het nodige verbeterd, zoals de schokdempers en daarmee het complete rijgedrag, maar er werd bijvoorbeeld geen compleet nieuw platform toegepast. De nieuwe CX-5 is ontwikkeld onder het motto 'niet repareren als het niet stuk is'. Binnenin is het van hetzelfde laken een pak. Vertrouwd en nieuw wisselen elkaar af. De klokken achter het stuur zijn min of meer hetzelfde, het display van de navigatie kreeg een plekje op het dashboard in plaats van erin. Eerlijk is eerlijk, er zijn zat auto's die een moderner dashboard hebben en met lcd-displays achter het stuur werken, maar dit laat aan duidelijkheid in elk geval niets te wensen over. De binnenmaten zijn nog wel ongeveer hetzelfde.

GEDATEERD

De Ford Kuga is een stoere auto. De ST-line, de versie die het beste past tegen de Mazda CX-5 Skylease GT, heeft een sportief-duister randje. Een grovere grille, donkere wielen, vrijwel geen chroom, het oogt lekker dik allemaal. Een kwestie van smaak, natuurlijk; er zijn ook andere varianten, zoals de Vignale, die juist weer heel erg de andere kant op gaat met veel chroom en luxe. We merkten net op dat de Mazda



► Het afdek-scherm is slim ontworpen.



◀ De tweeliter diesel is goed bij de les.

ALS HET OM RIJEIGENSCHAPPEN GAAT, BEN JE BIJ FORD AAN HET GOEDE ADRES

CX-5 vanbinnen al een tikje gedateerd aan doet, maar dat geldt voor deze testkandidaat niet. Met de lijnen van het ontwerp is weinig mis, maar de uitvoering is alleen wat minder. De materiaalkeuze laat enigszins te wensen over, een opmerking die we vaker hebben geplaatst bij Ford-producten. Het zal waarschijnlijk net zo duurzaam zijn als iets wat prettiger oogt en aanvoelt, maar het hoort eigenlijk niet thuis in een auto waar je € 45.000 voor moet betalen. Uitzondering is het stuur - niet toevallig ook het enige dat je werkelijk steeds vasthoudt, dat is lekker dik en ligt fijn in de hand.

SPORTIEF

Mazda haalt z'n 150 pk uit een 2,2-liter viercilinder, die meteen indruk maakt met zijn rustige loop. Motorgeluid dringt amper door in het interieur. De Mazda-diesel is gretig en de combinatie met de handbak die zich laat bedienen met korte slagen is er eentje uit de schoolboeken. De auto accelereert gemakkelijk en - het is immers een test - als je de CX-5 laat duelleren op de acceleratie tegen de Kuga, wint de Mazda. Het onderstel van de CX-5 past goed bij de dynamische insteek van de motor en het ontwerp van de auto. Hij is stevig geveerd, stuurt gemakkelijk en met veel gevoel. In vergelijking met zijn voorganger lijkt hij minder over te hellen in bochten en nog koersvaster te zijn. De dieselmotor van de Ford Kuga is ook

geen schreeuwlelijk; hij doet zijn werk zonder op de voorgrond te treden, zij het dat hij voor wat betreft de loopcultuur zijn meerdere moet erkennen in de Mazda, die nog iets trillingsarmer is. Maar het verschil is minimaal.

De prestaties verschillen zoals gezegd nauwelijks, al is de 2,0-liter van Ford iets minder gelijkmatig in z'n vermogensafgifte dan de Mazda. De Kuga-versnellingsbak heeft langere slagen dan die van de Mazda, wat aanvoelt als iets minder sportief, maar als het om rijeigenschappen gaat, ben je bij Ford aan het goede adres. De auto rijdt bijzonder prettig en in vergelijking met de Mazda is het de sportiefste van de twee als



▲ Prettige stoelen in de Kuga.



◀ Als ST-line onmiskenbaar sportief.



FORD KUGA ST-LINE 2.0 TDCI 2WD | TOP 195 KM/H | 0-100 KM/H IN 10,1 S



◀ Volwassenen zitten prima achter in de Ford.

▼ De Kuga is compleet uitgerust.



▼ De Kuga oogt wat rommeliger dan de CX-5.



het gaat om de afstemming van vering en demping. Behoorlijk stevig en strak, dus. Ford heeft dan ook een reputatie hoog te houden op dat gebied.

MEERPRIJS

Als het gaat over ruimtegebruik in de auto, lijkt het haast wel of ze op dezelfde mal zijn gebouwd. Ze geven elkaar hier en daar een centimeter toe, maar het verschilt amper. Beide auto's bieden comfortabel plek aan vier volwassenen, en een derde persoon op de achterbank past heus wel, maar dan wordt het toch een beetje dringen. De bagageruimte van de Mazda is in liters uitgedrukt iets groter, maar ook dit verschil mag geen naam hebben.

Qua afwerking zien we wel verschillen. De Kuga heeft een afdekscherm dat je zelf moet losmaken en de Mazda heeft een scherm dat vastzit aan de achterklep, dus automatisch de meeste toegankelijkheid biedt als je de klep opent.

Het prijsverschil tussen de twee auto's bedraagt zo'n tweeduizend euro; het is aardig om eens te kijken of je dat ook terugziet in de standaarduitrusting van de auto's. De Kuga ST-line is bepaald geen armetierige uitvoering. In de eerste plaats heeft hij de nodige sportieve accenten, zoals een bodykit, zwarte velgen, dito dakrails en donkere koplampunits. Binnenin zien we leren zijpanelen op de stoelen en een soort zacht alcantara in het midden. Dat oogt uitste-



DIT ZIJN AUTO'S DIE DE BESTUURDER OP VOORBEELDIGE MANIER BETREKKEN BIJ HET RIJDEN

kend en zit trouwens ook prima. Stoelverwarming en elektrische stoelverstelling zijn tegen meerprijs verkrijgbaar. Het Ford Sync3-multimediasysteem is standaard op de ST-line en hoewel we al vaker schreven dat het in de bediening niet het allerfijnste systeem is dat er bestaat, heeft het alle functies die je van een modern systeem mag verwachten.

De CX-5 staat hier in Skylease GT-uitvoering, die alleen beschikbaar is voor de zakelijke markt. Particuliere kopers zullen een TS+ met een Bose/leatherpack moeten bestellen om op min of meer dezelfde auto uit te komen. Die Skylease-versie kost € 41.990 en die andere net beschreven versie zou dan € 43.240 kosten. Nog steeds goedkoper dan de Ford Kuga ST-line, maar er zijn best verschillen. Er is geen sportieve bodykit voor de CX-5 en de lichtmetalen velgen ogen zelfs vrij klein, maar de CX-5 overtreft de Ford met een volledig leren interieur, stoelverwarming en elektrische stoelverstelling. Het zijn allemaal zaken die ook op de Ford Kuga te krijgen zijn en de meerprijs is in Ford-traditie voor de meeste zaken wel te overzien, zeker als ze onderdeel zijn van een pakket. Maar de Kuga wordt er toch duurder van. Hier scoort de Mazda dus belangrijke punten.

ASSISTENTEN

Op het lijstje veiligheidsvoorzieningen heeft de Mazda ook een klein streepje voor.

Een dodehoekwaarschuwingssysteem, een detectiesysteem voor kruisend verkeer en automatische noodstop zijn standaard op de Skylease GT, waar je dat bij Ford moet bestellen in een veiligheidspakket van € 1.000. Dan krijg je daar dan nog wel verkeersbordherkenning en een rijbaan-assistent bij; al met al een zinnige investering, dus. De remwegen van beide auto's ontkomen elkaar bij onze metingen niet bijster veel.

Vierwielaandrijving kan trouwens ook een veiligheidsmaatregel zijn en ook daarvoor kun je bij beide merken terecht. Maar die keuze zou de vergelijking op een boel fronten in de war schoppen, want voor de CX-5 is 4WD niet verkrijgbaar in Skylease-varianten of met deze 150 pk-diesel. Je moet dan uitwijken naar een benzinemotor met 160 of 194 pk én automaat. Of naar de 175 pk sterke diesel-automaatcombinatie in GT-M-aankleding. In het laatste geval praat je over een auto van € 54.000. Bij Ford is 4WD niet te combineren met diesel, alleen met de 1.5 Ecoboost van 182 pk met automaat. Die kost als ST-line € 45.195. **AV**

DOWNLOAD NU ALS PDF

Wil je deze test bewaren of een vergelijkende test zien van andere auto's? Dat kan. Al onze dubbel-, trio- en multitesten zijn namelijk na te lezen op autoweek.nl/multitests

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

GEGEVENS	MAZDA	FORD
TECHNIEK		
Motor	4-cil. in lijn	4-cil. in lijn
Turbo	ja	ja
Cilinderinhoud	2.191 cc	1.997 cc
Max. vermogen.	110 kW/150 pk bij 4.500 tpm	110 kW/150 pk bij 3.500 tpm
Max. koppel	380 Nm bij 1.800 tpm	370 Nm bij 2.000 tpm
Uitstoot CO2	132 g/km	122 g/km
Aandrijving	voor	voor
Aantal versnellingen	6, handgesch.	6, handgesch.
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	477-1.620 liter	456-1.603 liter
Gewicht	1.435 kg	1.514 kg
Laadvermogen	675 kg	736 kg
Aanhanger (geremd)	2.000 kg	1.900 kg

KOSTEN

Prijs rijklaar	€ 41.990	€ 44.040
Prijs fiscaal	€ 41.050	€ 43.330
Prijs uitvoering	€ 38.990	€ 41.530
Prijs testauto	€ 41.990	€ 44.140
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 360 - € 382	€ 394 - € 419
Energie label/bijtelling	F/22%	E/22%
Garantie	3 jaar/100.000 km	2 jaar/12 jr. carrosserie
Onderhoudsinterval	20.000 km/1 jr.	30.000 km/1 jr.

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

TESTWAARDEN

PRESTATIES	MAZDA	FORDA
0-50 km/h	3,5 s	3,9 s
0-80 km/h	6,5 s	7,3 s
0-100 km/h	9,7 (9,4 s*)	10,1 s (10,1 s*)
50-80 km/h in 3/4	3,0/3,4 s	5,1/7,0 s
80-120 km/h in 4/5	7,0/8,7/11,1 s	7,8/10,0/11,9 s
Topsnelheid*	204 km/h	195 km/h

REMMEN

50-0 km/h	9,4 m	9,8 m
100-0 km/h	37,5 m	38,2 m

TOERENTAL*

130 km/h	2.250 tpm	2.250 tpm
----------	-----------	-----------

Meetcondities temperatuur 6 °C, weer bewolkt, asfalt nat

* = fabrieksopgave

RESTWAARDE

MAZDA CX-5	8
FORD KUGA	7

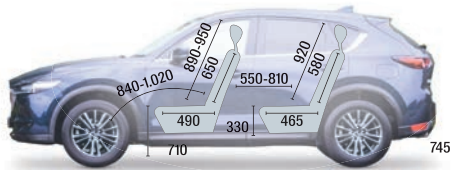
De Mazda CX-5 is zeer succesvol zowel qua nieuwverkoop als restwaarde. Hij behoort tot de top van het segment. De Ford Kuga is een prima auto, maar wil niet echt aanslaan.

De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als rapportcijfer. Dat cijfer is een gemixte waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na vier jaar bij een voor deze auto's representatieve kilometerstand.

AUTOTELEX
de norm in waarden

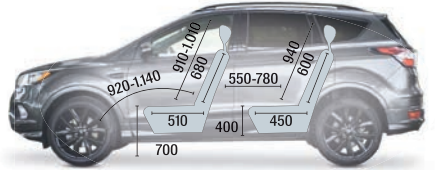
MATEN in mm

MAZDA



lengte 4.550, wielbasis 2.700, breedte 1.840, hoogte 1.675, interieurbreedte voor 1.465, interieurbreedte achter 1.400, draaicirkel 11,0 m, banden op testauto **Yokohama Geolandar 225/65R17**

FORD



lengte 4.531, wielbasis 2.690, breedte 1.838, hoogte 1.685, interieurbreedte voor 1.450, interieurbreedte achter 1.430, draaicirkel 11,1 m, banden op testauto **Continental ContiSportContact 235/50R18**

BRANDSTOFVERBRUIK

	Fabrieksopgave in l/100 km	Testverbruik in l/100 km	Tankinhoud in liters	Actieradius in kilometers
MAZDA	5,0 (1:20,0)	6,0 (1:16,6)	56	933
FORD	4,7 (1:21,3)	5,6 (1:17,8)	60	1071

De Ford is iets zuiniger met diesel dan de Mazda. Verschillen in verbruik zijn relatief klein, maar in combinatie met de grotere tank staat de Ford later bij de pomp.

CONCURRENTEN



▲ Toyota RAV4 2.0 D-4D-F 2WD, v.a. € 37.795



▲ Skoda Kodiaq 2.0 TDI 150pk 2WD, v.a. € 41.150



SCOREKAART

	MAZDA CX-5	FORD KUGA
Aandrijflijn	●●●●● Sterke, breed inzetbare motor. Fijne zesbak.	●●●●● Krachtige motor, iets sterker turbo-effect. Fijne zesbak.
Rijden	●●●●● Stuurt met veel gevoel, comfortabel onderstel.	●●●●○ Als ST-line merkbaar sportief ingestoken. Iets minder comfort.
Uitrusting	●●●●○ Veel spullen. Skylease GT is zeer compleet.	●●●●○ Biedt minder, wel goed aan te vullen met opties.
Ruimtegebruik	●●●●○ Er zijn ruimere auto's, maar toch ruim voldoende.	●●●●○ Er zijn ruimere auto's, maar toch ruim voldoende.
Interieur	●●●●○ Fraaie materialen, prima ergonomie, keurig afgewerkt.	●●●●○ Materiaalkeuze past niet bij prijsklasse. Ergonomie prima.
Veiligheid	●●●●○ Het meeste zit erop, maar geen rijbaanassistent.	●●●●○ Pas met een optiepakket helemaal up-to-date.
Gebrijskosten	●●●●○ Gunstige prijs, goede restwaarde en goed verbruik.	●●●●○ Duurder, iets lagere restwaarde, maar wel iets zuiniger.
Uitstraling	●●●●○ Rijdt leuk, oogstrak, maar binnenin erg zakelijk.	●●●●○ ST-line maakt verwachtingen bij het rijden niet waar.

OORDEEL



Damiaan Hage

- 1 Mazda CX-5**
33½ punten
- 2 Ford Kuga**
29 punten

Op de meeste onderdelen scoort de Mazda CX-5 iets beter dan de Ford Kuga. Het oordeel in cijfers is hard; gevoelsmatig zitten de auto's dicht bij elkaar. Maar het is wel waar: de Mazda is de betere auto als het gaat om uitrusting, prijs, kosten en interieurafwerking. De Ford blijft iets achter, en zakt vooral qua prijs door het ijs. Ze scoren allebei heel goed als het gaat om de aandrijflijn en het rijgedrag. Dit zijn auto's die de bestuurder op een voorbeeldige manier betrekken bij het rijden.



MAZDA CX-5 2.5 SKYACTIV-G 194

EERSTE RIJTEST

BESCHEIDEN TOPPER



Net als bij de eerste generatie van de CX-5 biedt Mazda bij de huidige versie een 2,5-liter benzinemotor aan om het gamma naar boven af te ronden. Is die motor - nu met cilinderuitschakeling - de kers op de taart?

✎ Cornelis Kit 📷 Mazda

In 2012 maakten we voor het eerst kennis met Mazda's midi-SUV, de CX-5. In krap vijf jaar tijd heeft die auto zich opgewerkt tot het bestverkopende model van het merk; in Europa is hij goed voor een kwart van de Mazda-verkopen en in Nederland is zelfs één op de drie nieuwe Mazda's een CX-5. Om dat succes vast te houden, hebben ze bij Mazda bepaald niet gewacht tot het model sleets werd. Generatie twee verscheen vorig jaar met een strakker getrokken uiterlijk, een keurig afgewerkt interieur en een nog verfijnder onderstel. Onder de motorkap van de nieuwe CX-5 bood Mazda aanvankelijk keuze uit twee 2,0-liter benzinemotoren en twee 2,2-liter diesels. Nu is er een vijfde variant toegevoegd aan het motorenpalet van de CX-5. Als afronding naar boven is er net als bij de eerste generatie weer een 2,5-liter benzinemotor. Hij is ditmaal goed voor 194 pk (2 pk meer dan z'n voorganger) en wederom is hij verkrijgbaar in combinatie met een

6-traps automaat en tweewielaandrijving of vierwielaandrijving. Het uitrustingsniveau is altijd de complete GT-M.

OP TWEE CILINDERS

Voor die toevoeging aan het motorgamma hebben ze zich er bij Mazda niet gemakkelijk van afgemaakt. De 2.5 SKYACTIV-G 194, zoals Mazda hem noemt, is nog steeds turboloos en heeft nog steeds een extreem hoge compressieverhouding (13:1). Anders dan bij z'n voorganger is de motor nu voorzien van cilinderuitschakeling. Bij een min of meer constante snelheid worden de in-

In- en uitschakelen gaat naadloos. We kunnen alleen aannemen dat er twee cilinders buiten dienst zijn

en uitlaatkleppen van cilinder 1 en 4 via een in- en uitschakelmechanisme in de hydraulische klepstoters afgesloten. De twee actieve cilinders (de nummers 2 en 3) moeten nu per stuk hoger presteren dan wanneer ze bij gelijke belasting alle vier aan de slag zouden zijn. Cilinders die per stuk meer moeten presteren, doen dat met een hoger rendement dan wanneer ze op halve kracht aan de bak moeten. Het rendement is zelfs zo veel hoger, dat ze zonder problemen het verlies compenseren dat ontstaat doordat de twee uitgeschakelde zuigers heen en weer bewogen moeten worden. Mazda claimt dat door de cilinderuitschakeling bij een constante snelheid van 40 km/h het brandstofverbruik met 20 procent wordt teruggedrongen en bij 80 km/h nog altijd met 5 procent. Wat je er behalve een lager verbruik in de praktijk van merkt? Helemaal niets. In- en uitschakelen gaat naadloos. Je hoort het niet, je voelt het niet. In het instrumentarium ver-



▼ Het interieur van de CX-5 maakt een verzorgde indruk en is logisch ingedeeld.



schijnt ook geen melding die je erop attendeert. We kunnen alleen maar aannemen dat er bij tijd en wijle inderdaad twee cilinders buiten dienst zijn. Een fraai staaltje motormanagement programmeren! Overigens ontstaan er bij het werken met twee cilinders extra trillingen in de motor, maar die bant Mazda uit via een trillingsdemper in de automatische transmissie.

WEINIG VUURWERK

Wanneer we versnellen en alle vier de cilinders actief zijn, is de motor evenmin te betrapen op ongewenste trillingen en

vibraties. Alleen echt sprankelen doet de motor met z'n bijna 200 pk niet. We kennen midi-SUV's met minder vermogende motoren die rapper zijn. De nieuwe 2.5-versie weet evenmin een serieus gat te slaan met de 2,0-liter benzinemotor uit eigen huis. Zodra we het gaspedaal intrappen, laat de motor zich bovendien te duidelijk horen: de ze straps automatisch schakelt namelijk heel alert een paar stappen terug om de viercilinder de benodigde toeren te laten maken (het maximumkoppel wordt ook pas bereikt bij 4.000 omwentelingen per minuut). Het onderstel van de Mazda is prima in staat om de prestaties van de grotere motor bij te benen. Mede dankzij G-Vectoring Control valt er op het weggedrag van de CX-5 weinig aan te merken; de nadruk ligt net iets meer op dynamiek, zonder dat daarbij overigens het comfort buitenspel wordt gezet. Zolang je niet al te veel op vuurwerk rekent, is de dikste CX-5 een heel prettige reisgenoot. **AN**



▲ Met de 2,5-liter benzinemotor is de CX-5 adequaat, maar zeker niet overgemotoriseerd.

EERSTE INDRUK

- + Keurige afwerking
- + Prettig onderstel
- Rumoerige motor
- Weinig sprankelend

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor	4-cil. in lijn
Cilinderinhoud	2.488 cc
Max. vermogen	143 kW/194 pk bij 6.000 tpm
Max. koppel	258 Nm bij 4.000 tpm
Gewicht	1.460 kg
Topsnelheid	195 km/h
0-100 km/h	8,9 s (9,2 s*)
Verbruik	7,1 l/100 km (7,2 l/100 km*)
CO ₂ -uitstoot	161 g/km (164 g/km*)
Prijs	€ 45.990 (€ 51.990*)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

* = 4WD

Mazda zet opnieuw de toon.
De nieuwe Mazda CX-5.
Onvergelijkbare rijeigenschappen.
Met een unieke kijk op comfort.
Uitzonderlijk afgewerkt
van buiten en van binnen.
Kloppend in elk detail.



Mazda CX-5

vanaf € 31.990,-

Netto bijtelling vanaf € 233,-



mazda

DRIVE TOGETHER

Gemiddeld verbruik Mazda CX-5 van 5,0 tot 7,2 liter per 100 km / van 20,0 tot 13,9 km per liter / CO₂-uitstoot van 130 tot 164 g/km. Prijzen incl. bpm, btw en kosten rijklaar maken. Prijzen excl. metallic/mica lak en eventuele opties. Netto bijtellingsbedrag op basis van 40,85% inkomstenbelasting, excl. opties. Afgebeeld model kan afwijken van de daadwerkelijke specificaties. Prijswijzigingen voorbehouden. Zie voor kosten en voorwaarden: www.mazda.nl