



## Mazda CX-5 (2011 - 2017)

### Het vervolg

Autotest | Vier jaar geleden introduceerde Mazda vol trots de CX-5. Die trots was terecht, want als geen ander wist de CX-5 tegenstrijdige zaken te combineren. Zo is de CX-5 compact en toch ruim, sterk en toch zuinig, sportief en toch comfortabel. Maar, inmiddels heeft de concurrentie een inhaalslag gemaakt. Om zijn voorsprong te behouden is het nu tijd voor het vervolg...

Als een oase in een dorre, droge woestijn; zo werd de CX-5 in de eerste test uit 2011 omschreven. Immers, de CX-5 was de eerste van een nieuwe generatie Mazda's en daarmee wist de auto zich nadrukkelijk te onderscheiden van de massa.

Zo was de CX-5 het eerste model dat was vormgegeven volgens de "Kodo"-stijl. Deze SUV is niet lomp en hoekig, maar harmonieus en elegant. Inmiddels is deze vormgeving op vele Mazda-modellen toegepast en is deze huisstijl zelfs doorontwikkeld. Om beter bij de andere modellen te passen, heeft de CX-5 voor modeljaar een nieuwe grille en nieuwe koplampen gekregen. Het patroon van de grille loopt door in de omlijsting van de breedstralers, waardoor de auto er agressiever en breder uitziet dan voorheen.



De buitenspiegels zijn kleiner geworden en dat is belangrijker dan het klinkt. De spiegels van de eerste generatie CX-5 zorgden namelijk voor nadrukkelijk hoorbaar windgeruis en dat is met de nieuwe exemplaren verholpen.

## Uitrusting

Ook voor het interieur heeft Mazda naar zowel de klanten als de autopers geluisterd. Zo zijn de gebruikte materialen opgewaardeerd en doet het geheel schoner en meer opgeruimd aan. De parkeerrem is voortaan elektrisch bediend, zodat de middentunnel vrij is voor bekerhouders én de bediening van het nieuwe audio-, navigatie- en communicatiesysteem.



Geheel nieuw voor de CX-5 is "iActive sense". Dit staat voor een verzameling sensoren rondom de auto, waarmee zowel het comfort als de veiligheid worden vergroot. Dankzij sensoren voorop de auto kan de CX-5 bij gebruik van de cruise-control automatisch afstand houden van de voorligger, ook als diens snelheid varieert. Ook kan de CX-5 voortaan waarschuwen voor gevaar en desnoods zelfstandig remmen (tot 30 km/u).

Sensoren achterop de auto helpen bij parkeren en waarschuwen tijdens achteruitrijden voor naderend verkeer. Dankzij sensoren aan de zijkant van de auto wordt de bestuurder geattendeerd op voertuigen in de dodehoek van de buitenspiegel. Wanneer de belijning op het wegdek onbedoeld (lees: zonder richting aan te geven) wordt overschreden, geeft de besturing een voorzichtig duwtje terug.



Ook heel prettig: omdat een camera meekijkt met de bestuurder, kan continu worden gereden met grootlicht. De bundel wordt namelijk automatisch aangepast om het overige verkeer niet te verblinden.

De enige nieuwe techniek die zijn weg niet naar de CX-5 heeft gevonden is "head-up display" (wel beschikbaar op nieuwe Mazda2, Mazda3 en vernieuwde Mazda6). Niet zichtbaar, maar misschien wel de meest waardevolle aanpassing, is de verbeterde geluidsisolatie. Niet alleen gebruikte Mazda onder het plaatwerk betere geluidsisolatie, het glas werd ook dikker. Samen zorgt dit voor 13% minder rijgeluiden en met name op de snelweg is dat verschil overduidelijk.



## Rijden

De CX-5 wist zich bij de introductie in 2011 al positief te onderscheiden met een stabiel en bijna sportief



weggedrag. Voor modeljaar 2015 zijn de dempers nog eens herzien, met als grootste verschil dat de achterdempers sneller reageren. Desondanks is het verschil met concurrenten van recentere datum gering.



Voor een middelgrote SUV is het weggedrag levendig en de besturing direct. Daarbij is het onderstel stug, zodat het koetswerk minder overhelt in snelle bochten. Dit zal door veel bestuurders als een groot pluspunt worden ervaren. Het risico bestaat echter dat de bestuurder zich er niet van bewust is dat dit oncomfortabel is voor passagiers. Met andere woorden: de CX-5 is veel prettiger voor de bestuurder dan voor de passagiers.

Terwijl de CX-5 bovengemiddeld goed stuurt voor een SUV, is het weggedrag nog steeds niet zo goed als dat van een gewone (lage) personenauto. Welgeteld één dag voor de test van de CX-5 werd de vernieuwde Mazda6 gereden en die heeft in alle opzichten een veel beter weggedrag (comfortabeler, rustiger en stabiel).



## SkyActiv

Als het gaat om brandstofbesparing, volgt Mazda een heel andere koers dan de andere merken. Vrijwel alle merken kiezen voor relatief kleine motoren die middels een turbo of andere "aanjager" veel vermogen leveren en toch zuinig zijn. Mazda stelt echter dat dit uitnodigt tot een onrustige rijstijl en dat dergelijke motoren te hard moeten werken, met een mindere betrouwbaarheid als gevolg.

Mazda's aanpak om tot een gunstig verbruik te komen heet "SkyActiv". Dit staat voor een pakket energiebesparende maatregelen dat zich niet tot alleen de motor beperkt. Zo is waar mogelijk gewicht bespaard en heeft Mazda extra werk gemaakt van de stroomlijn (zelfs onder de auto!).



op andere modellen en dus werd het tijd voor een vervolg op het succesverhaal van de CX-5.

De wijzigingen voor modeljaar 2015 zijn weliswaar klein, maar desondanks effectief. Het motoren-aanbod is uitgebreid met de sterke SkyActiv-G uit de Mazda6. Alle andere motoren zijn gelijk gebleven. Het uiterlijk en de wielophanging zijn slechts op details aangepast. Dankzij verbeterde geluidsisolatie en heel veel aandacht voor actieve veiligheid (het voorkomen van ongelukken) biedt de CX-5 echter merkbaar meer comfort en klasse dan voorheen. ■

Voor deze gelegenheid is gereden met de 2.0 liter benzinemotor, die goed is voor 165 pk / 210 Nm. Om tot een zo laag mogelijk verbruik te komen is vierwielaandrijving slechts een optie, voor wie daadwerkelijk de gebaande paden wil verlaten. Voorwielaandrijving is standaard.

Voor modeljaar 2015 zijn de motoren niet aangepast, maar dankzij de verbeterde geluidsisolatie lijken de motoren hun werk met meer gemak te doen. Bovendien werkt de SkyActiv-aanpak in de praktijk uitstekend. Zelfs op een lastig parcours en met een vlotte rijstijl kon een verbruik van 6.6 liter per 100 km worden gerealiseerd.

## Conclusie

In 2011 introduceerde Mazda de CX-5. Destijds wist de auto zich zowel met de vormgeving als de techniek uitstekend te onderscheiden van de massa. Inmiddels is de CX-5 ingehaald door de concurrentie. Bovendien introduceerde Mazda nieuwe technieken



# Specificaties

## Mazda CX-5 (2011 - 2017) 2.0 (2wd) TS

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	454 x 184 x 167 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.290 kg
Aanhanger	690 kg
Aanhanger geremd	1.800 kg
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	463/1620 l
Bandenmaat	225/65R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	165 pk @ 6000 tpm
Koppel	210 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,2 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 31.740,-
Prijs instapmodel	€ 28.740,-