



## Bijna klaar voor de start

Waar de vraag naar grote SUV's sterk terugloopt, hebben midi-SUV's steeds meer aftrek. Mazda opereerde in dit segment met de ietwat forse CX-7 - een aangepaste Amerikaanse auto - maar een kleinere auto was nog niet opgenomen in het modellengamma. Begin volgend jaar wordt de CX-5 geïntroduceerd op de Europese markt. Omdat wij in Nederland de gelukkigen zijn om deze auto als één van de eersten op ons continent te mogen verwelkomen, rijden we in Zuid-Italië de pre-productie-auto's van dit model. Hoewel deze vehikels nog niet het afwerkings- en kwaliteitsniveau hebben zoals Mazda dit voorspelt voor de definitieve versies, kunnen we wel een goede indruk krijgen van wat ons te wachten staat in 2012. Moeten marktleiders Kia, Nissan en Hyundai zich al zorgen gaan maken voor 2012, of hebben zij niets te vrezen van Mazda's eerste auto van de nieuwe generatie?



## Inspiratie uit de natuur

Zoals gezegd is de CX-5 de eerste auto van Mazda's nieuwe generatie. Deze auto's zullen uiterlijk te herkennen zijn aan het nieuwe designthema: KODO. Het designteam heeft zich hiervoor laten inspireren door de manier van bewegen van het jachtluipaard. Waar het eigenlijk om draait, is de auto's in het nieuwe modellengamma van de Japanners een dynamisch, doch uitgebalanceerd uiterlijk mee te geven. Bij de nieuwe midi-SUV zijn ze daar goed in geslaagd. Ronde lijnen over de wielkasten, afgewisseld met strakgesneden



koplampunits en een typische - dik aangezette - lijn over de portieren onderscheiden de auto duidelijk van de massa en binnen enkele jaren zal de auto als een echte Mazda herkenbaar zijn. Met aan iedere zijde van de achterbumper één uitlaat krijgt de achterzijde een nog wat 'dikkere' uitstraling. Zwarte spatbordverbreeders en onderzijden van de portieren geven de C-segmenter de uitstraling dat deze niet alleen op het verharde zijn mannetje staat.



## Eenvoudig design

Omdat de auto's nog niet de definitieve kwaliteit hebben van de productie - die begin 2012 zal starten - is de kwaliteit van het interieur niet goed te beoordelen. Design en ergonomie zijn al wel op het niveau zoals de Japanners het bedoeld hebben. Waar de buitenzijde met zijn bijzondere design een lust voor het oog is en daarbij herkenbaar is als een echte Mazda, kan dat van het interieur niet gezegd worden. Lelijk kun je het binnenste niet noemen, maar saai en weinig typerend voor Mazda is het wel. Qua ergonomie zit het in het algemeen wel snor. Centraal in het dashboard is een



touchscreen geplaatst voor de navigatie en het audiosysteem, welke tevens te bedienen is met de MMI-achtige bedieningsknop op de middentunnel. Voor mensen met langere armen zit deze echter te ver naar achter om hem comfortabel, met je rechterarm rustend op de middenarmsteun, te bedienen. Het klimaatcontrolesysteem laat zich eenvoudig op de juiste temperatuur instellen door middel van drie grote ronde draaiknoppen. Zit- en bagageruimte is ruim voorhanden in de CX-5, zowel voor- als achterin zitten bestuurder en passagiers ruim en is er voldoende aflegruimte. Geheel achterin is met bijna 500 liter bagageruimte - één van de grootste in zijn klasse - ruim voldoende plek. Mocht er meer ruimte nodig zijn, dan is een volledig vlakke laadvloer te creëren door de achterbankleuning op afstand vanaf de opening van de achterklep in delen neer te klappen.

## Meer plezier met de diesel

Voor de zakelijke markt heeft Mazda met de CX-5 met de 160 pk sterke tweeliter benzinemotor een belangrijke troef in handen, namelijk een 20% bijtellingsstatus. Uiteraard ontbreken dieselmotoren niet in het gamma en zijn beide geheel nieuwe SKYACTIV motoriseringen in combinatie met een automaat en vierwielaandrijving leverbaar, al is vierwielaandrijving altijd gekoppeld aan een automaat. Hoewel de verwachting is dat de benzine-uitvoering - mede door de lagere bijtelling - de meeste verkopen op zich zal nemen, is de diesel gestookte variant de fijnste van de twee. Er is keuze uit een 150 en een 175 pk sterke diesel met





respectievelijk 380 en 420 Nm koppel. We reden de sterkste diesel, met de in Nederland in combinatie met deze motor niet leverbare handbak, door het Italiaanse land. Ook met de zeer snel en soepel schakelende automaat werd gereden, al was dit met de benzinemotor. Wat opvalt aan de sterkste dieselmotor zijn de soepelheid en de vlakke curve in afgifte van vermogen. Zelfs in de hoogste versnelling accelereert de CX-5 zonder brommen vanaf 1.200 toeren per minuut in luttele seconden naar hoge snelheden. Daarbij blijft het motorgeluid op de achtergrond en zeker op constante snelheden is het geluid van banden en de wind hetgeen dat overheerst. Niet alleen het motorkarakter van de diesel is de betere, ook het weggedrag is nog net een tandje beter dan dat van de met benzine gevoede motorisering. Met voldoende gevoel in het stuurwiel doet de auto precies wat je verwacht en is overhellen van de carrosserie beperkt tot een minimum.

## Grote stap vooruit

Als begin 2012 de CX-5 geleverd wordt in Nederland, is dit het eerste model van de nieuwe productgeneratie met onder andere het KODO-design en SKYACTIV-techniek onder de motorkap. Wat bij de voorserieauto's al blijkt, is dat deze nieuwe generatie een grote stap voorwaarts is op het gebied van design, rijkwaliteiten en motorisering. Hoewel de vanafprijs van de diesels nog niet bekend is, is die van de instapbenzine concurrerend, zeker gezien het motorvermogen en de grote binnenruimte. Als het



kwaliteitsniveau van het interieur en de gebruikte plastics van de auto's die begin 2012 komen een stuk hoger is dan die op de testauto's en tevens die van de huidige generatie Mazda's, dan heeft de concurrentie er een sterke opponent bij.

## Plus

- + Krachtige, stille diesel
- + Binnenruimte
- + Uitgebalanceerd design

## Min

- Interieurdesign
- Ergonomische missers