



62

## RIJ-IMPRESSIE MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 160 GT-M AUTOMAAT (€ 46.490)

# SKY IS THE LIMIT

Na een aantal jaren in rustiger vaarwater te hebben gezeten manifesteert Mazda zich weer aan de frontlinie in verschillende marktsegmenten. Dat nieuwe hoofdstuk startte met de vorige generatie CX-5, die de nieuwe Kodo-designtaal en baanbrekende SkyActiv-technologieën introduceerde. Vijf jaar later staat zijn gelijknamige opvolger paraat, die verder evolueert.

TEKST/FOTOGRAFIE: AART VAN DER HAAGEN

Eigenlijk trok Mazda altijd al zijn eigen plan, wat voor een volumespeler best opmerkelijk mag heten. Zo herinneren we ons nog levendig de jaren van vijfdeurscoupés (323 F) en de zeer compacte zescilindermotoren uit de jaren negentig. Zomaar wat voorbeelden die de eigenwijze inborst van de door en door Japanse fabrikant uitdragen. Die bereikte een nieuw hoogtepunt met de eerste generatie CX-5 in 2012, een auto die je in meerdere opzichten als een mijlpaal in de geschiedenis van Mazda mag beschouwen. Uiterlijk belichaamde hij een nieuwe designtaal: Kodo, een Japanse term die je mag vertalen als 'ziel van de beweging'. De belangrijkste

revolutie zat echter onderhuids, in de hoedanigheid van een innovatief technologieprogramma dat luistert naar de naam SkyActiv. Dat strekte zich uit van ver doorgevoerde gewichtsbesparingsmaatregelen en een bijzonder stijve carrosseriestructuur tot transmissies met een lage inwendige wrijving en een serie opvallend efficiënte motoren, die in de praktijk de opgegeven verbruikswaarden heel dicht benaderen. Dat is bij menig ander merk niet vanzelfsprekend.

### REGISTREERT STUURBEWEGINGEN

Al die principes keren één-op-één terug in de tweede generatie Mazda MX-5, zoals we hem van Autobedrijf Braber

in Ede mochten lenen voor een rijimpressie. De perfectionistische Japanners kennende wekt het geen verbazing dat de toepassingen verder verfijnd werden, met als voorbeeld de introductie van G-Vectoring Control. Dat systeem registreert stuurbewegingen en stuurt het motorvermogen naar het wiel met de meeste grip. Feitelijk doet deze links/rechts georiënteerde regeling hetzelfde als de optionele i-Activ AWD bij de voor- en achteras, met als doel het verhogen van de rijdynamiek en de actieve veiligheid. Verder legt Mazda nu veel nadruk op allerlei elektronische voorzieningen die de bestuurder helpen het voertuig onder controle te houden, zoals een

automatisch noodstopsysteem voor in de stad en bij achteruitparkeren, verkeersbordenherkenning, zelfdimmend grootlicht, vermoeidheidsdetectie, dodehoekwaarschuwing, rijstrookassistentie en een head-up display in de voorruit.

#### KRUIPFUNCTIE UITSCHAKELLEN

In de tweede generatie Mazda CX-5 herken je in zekere zin het silhouet van de eerste, maar de ontwerpers interpreterden het Kodo-thema grotendeels opnieuw en trokken krachtiger lijnen, die de auto nog wat eigenzinniger maken. Ook de cockpit getuigt van lef en ziet er gelikt uit, waarbij hij extra punten vergaart met een solide afwerking. De algemene trend van een multimediascherm los boven op het dashboard mag wat ons betreft weer overwaaien, maar Mazda is in ieder geval zo slim om de bediening niet alleen aan het aanraakgevoelige display over te laten. Sterker nog, dat reageert uit veiligheidsoverwegingen louter wanneer de CX-5 stilstaat. Je kunt echter te allen tijde commando's invoeren via een draai- en drukknop plus enkele ondersteunende toetsen achter de pook, dus mooi onder handbereik. Links ernaast valt de functie 'auto hold' te activeren. Het betreft niet alleen een hellingrem, maar ook een manier om de kruipfunctie van de automatische uit te schakelen, zodat je bij verkeerslichten niet met je voet op het rempedaal hoeft te blijven leunen. In de CX-5 valt moeiteloos een uitstekende rijpositie in te stellen en ook de overige passagiers komen er niet bekaaid vanaf, want het ruimteaanbod voor- en achterin blijkt dik voor elkaar. De bagageruimte bevat 506 liter, uit te breiden tot 1620 liter, waarbij de neergeklapte bankleuningen een nagenoeg vlakke laadvloer creëren.

#### SKYLEASE

Mazda reserveert een variëteit aan SkyActiv-motoren voor de CX-5, die bijna allemaal minstens twee ton aan aanhangermassa toestaan. Aan de benzinekant vinden we de G 160, de G 165 en de G 194, aan de dieselkant de D 150 en D 175. In alle situaties kan de koper een automatische transmissie selecteren, die bij de twee zwaarste krachtbronnen zelfs standaard is, net als vierwielaandrijving. Het programma

start bij € 30.990 voor de SkyActiv G-165 S, maar onze testauto zit qua uitrusting aan de andere zijde van het spectrum. Als GT-M maakt hij goede sier met elektrische stoelverstelling met geheugen, zitplaatsverwarming voor- en achterin, een automatisch openende achterklep, een schuif/kanteldak, een achteruitrijcamera, een head-up display, navigatie, een dik Bose-audiosysteem, 19-inch lichtmetalen wielen en een heel arsenaal aan - reeds genoemde - veiligheidsinnovaties van het elektronische soort. Vierwielaandrijving en een zestrapsautomaat helpen de prijs op te stuwen naar € 46.490. Speciale vermelding verdienen de rijk toebedeelde SkyLease-uitvoeringen, exclusief gereserveerd voor de zakelijke markt. Ze bieden een hoop toeters en bellen tegen een scherp tarief.

Extreem hoge compressieverhouding Na al die theorie willen we onderhand wel eens het asfalt gaan verkennen. De degelijke indruk die de Mazda CX-5 reeds maakte blijft alleszins overeind: rammels en bijgeluiden zijn hem vreemd en hij ligt als een rots op de weg, met een grote gewilligheid om snelle bochten te verslinden. Daar doet de reeds aangehaalde G-Vectoring Control voelbaar zijn werk. Knap hoe de erg precies en communicatief sturende auto zijn relatief hoge opbouw grotendeels weet te verbloemen; hooguit word je iets meer rolneigingen om de leng-

teas gewaar. Het accent ligt duidelijk meer op dynamiek dan op Frans-zacht comfort, maar (te) stug doet de CX-5 zeker niet aan. Motorisch bewandelt deze Mazda een andere weg dan veel concurrenten. Geen turbotechniek hier, maar een cilinderinhoud van twee liter. Dat lijkt ouderwets, maar buiten de langere levensduur en onderhoudsvriendelijkheid vinden we de innovatie in een andere hoek: een extreem hoge compressieverhouding van 14:1, die een navenante efficiency met zich meebrengt. In de praktijk merk je dat louter aan de pomp. Hoewel je qua gedrag de vinnigheid bij lagere toeren van een turbomotor mist, toont de SkyActiv-G zich elastisch genoeg. Geholpen door de voortreffelijk werkende automaat zoekt hij het bij hevige acceleratiewensen wel snel hoog in de toeren en laat dat dan best doorklinken, maar dat gebeurt natuurlijk niet aldoor. Meestal blijft de rust dus bewaard. In het algemeen laat de door Autobedrijf Braber ter beschikking gestelde Mazda CX-5 een ijzersterke indruk achter, die ons tot de conclusie brengt dat hij simpelweg niet mag ontbreken op de shortlist van iedereen die een crossover in dit segment zoekt.

