

OKJE ROND: HOE RIJDT 'N TOYOTA PRIUS NA 100.000 KILOMETER?

€ 2,40

23e jaargang 12  
21-28 maart 2012

# Auto Week

EUROPA'S NUMMER 1

## Mazda aan kop

165 pk,  
20%  
bijtelling



**KIA SPORTAGE**  
1.6 GDI X-Ecutive  
140 pk / € 25.600

**MAZDA CX-5**  
2.0 Skyactiv TS+  
165 pk / € 29.990

**VOLKSWAGEN TIGUAN**  
1.4 TSI Sport & Style  
122 pk / € 31.490

## Hete allrounders

### GOLF VII GTI

Voorjaar 2013

EXCLUSIEF!



ORD  
OCUS ST  
jaar 2012



## PLUS 2x EERSTE RIJTEST



ieuwe Renault Mégane  
erkoopsucces (14% bijtelling)



Derde generatie Boxster  
Fanatiek Porsche-karakter

## AUTOLIEFDE

Henk Afink stapt elke dag in zijn  
Morgan Aero (uit 1927)



Belgie € 2,40 - Duitsland € 3,50 - Rest van Europa € 4,40

# Voor kids en kantoor



Kia Sportage 1.6 GDI X-Ecutive  
140 pk / € 25.600



Volkswagen Tiguan  
1.4 TSI Sport & Style  
122 pk / € 31.490





OF GA NAAR  
WWW.AUTOWEEK.TV  
VOOR DE VIDEO MET  
DE MAZDA CX-5.

Het gecross-over van Mazda begon met zwaar geschut, maar na de CX-7 en de CX-9 mikt het merk met de CX-5 nu op een groter publiek. Deze vrij compacte allrounder zal het de Kia Sportage, maar ook de Volkswagen Tiguan best eens lastig kunnen maken. De Skyactiv-troef moet de nieuwe Mazda daarbij helpen.

Tekst **Stéphan Vermeulen**, foto's **Pieter E. Kamp**



Mazda CX-5 2.0 Skyactiv TS+  
165 pk / € 29.990

MAZDA CX-5 2.0 SKYACTIV TS+ | 165 PK / € 29.990



- 1 - Het mooiste materiaal vind je in de Mazda.
- 2 - Lekker in de hand liggend stuur.
- 3 - Schakelt als een MX-5.

**K** en je 'm nog? Oud-collega Damiaan Hage, alweer vier jaar weg bij AutoWeek en inmiddels hoofdredacteur van twee motorbladen. Weliswaar weet onze voormalige steunpilaar alles over motorfietsen, maar natuurlijk leest hij ook nog wekelijks het magazine waarvoor hij elf jaar schreef. Bij zijn nieuwe functie past een auto van de zaak. Geen motorfiets dus voor de hoofdredacteur van Motor Magazine en Moto73, want motorfietsen leasen schijnt een verhaal apart te zijn. Kortom, Damiaan moet aan een vierwielige dienstfiets. Een auto die zakelijk inzetbaar moet zijn, waarmee hij, vóór de rit naar de redactie, eerst even de kids naar school brengt en de bijtelling mag maar 20 procent zijn. Tot voor kort zou op een dergelijke verlanglijst geen enkele SUV of cross-over kunnen staan, maar toen kwam in de herfst van 2011 de Mazda CX-5-tamtam op gang. "Hoe stom kon ik zijn? In januari was ik op het Salon

van Brussel, waar naast vele hallen met auto's ook vele hallen met motoren staan. Die laatste vind ik tegenwoordig het belangrijkste, dus liep ik alle auto's straal voorbij. En net terwijl ik over die beurs wandelde, kreeg ik het bericht dat ik een nieuwe auto kon uitzoeken. Het kwam niet uit de lucht vallen, dus ik had me via AutoWeek al geïntereerd op iets nieuws en in gedachten een lijstje gemaakt van auto's die me wel interessant leken. Ook de Mazda CX-5 stond op die shortlist, maar die was op dat moment nog nergens te zien of te rijden. Behalve in Brussel..." Ongeveer het enige exemplaar in heel Europa stond op de auto-entententoonstelling waar ikzelf ook rondliep. Maar ja, de plicht riep en dus heb ik de Mazda volledig over het hoofd gezien."

**Sterkste troef**

Gelukkig zit de AutoWeek-redactie op dezelfde verdieping en zijn wij net zo

nieuwsgierig naar de Mazda CX-5 als de tot motormuis getransformeerde ex-collega. Wat is de sterkste troef van de Japanner? Dankzij de op papier zuinige motor kan Mazda de CX-5 in Nederland aanbieden met belastingvoordeel voor de zakelijke rijder. En dat lukt maar weinig concurrenten in dit segment. Nissan heeft de Qashqai 1.6, die eveneens in aanmerking komt voor 20 procent bijtelling, maar die heeft slechts

**Tussen de Sportage en de Tiguan valt op dat de CX-5 forser is dan je op het eerste gezicht zou zeggen**

117 pk. De stoere Mazda komt tot maar liefst 165 pk! Wat heb ik aan die lage bijtelling? We horen het de particuliere rijder denken. Nou niets, maar dankzij de lage CO2-uitstoot is ook de bpm laag, wat weer voor een aantrekkelijke consumentenprijs zorgt. Want

ook mensen die met minder dan 30 mille op de bankrekening de autoboulevards afstruinen voor 'n dergelijke auto, worden in de Mazda-showroom met open armen ontvangen. Opmerkelijk in tijden van downsizing: het gamma begint met een tweeliter. Bij Kia heeft de instap-Sportage een 1,6-liter aan boord. Het is de nieuwste motor van het merk, met directe inspuiting en 140 pk. Daarnaast biedt Kia ook een

**OPMERKELIJK: MAZDA**



Ja, dat hebben motorfietsen niet, zo veel veiligheidssystemen.

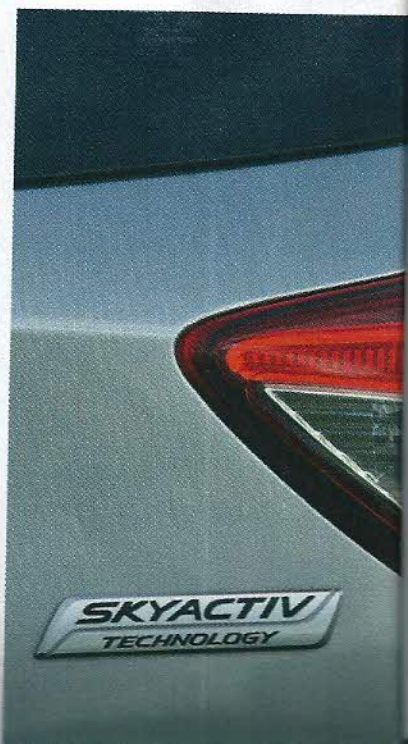


Een ongeblazen tweeliter in deze tijden van downsizing. Fijn ding!



AutoWeek-lezer	
Naam	Damiaan Hage
Leeftijd	35 jaar
Beroep	Hoofdredacteur
Kilometers per jaar	30.000
Huidige auto	BMW 318i
Droomauto	Honda S2000

Ruim zat, die nieuwe Mazda CX-5.





Mazda CX-5 2.0 Skyactiv: top 200 km/h, 0-100 in 9

auto's. Zo was de Tiguan van meet af aan leverbaar met de 1,4-liter TSI, die in zijn minst krachtige vorm tot 122 pk komt. Dankzij de turbocompressor blaast hij wel een aardig deuntje mee als het om koppel gaat: met 200 Nm ligt dat maar iets lager dan de 210 Nm van de Mazda.

### Forser

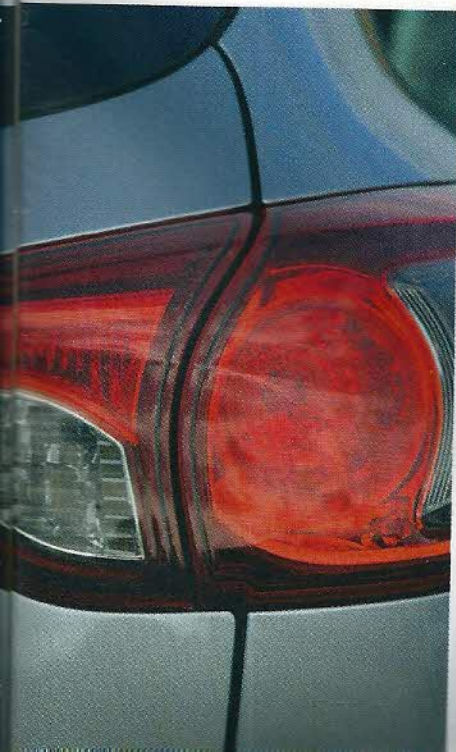
Bij een nieuwe auto zonder directe voorganger (de Mazda Tribute is bijna iedereen al vergeten) is het altijd even aftasten in welk hokje we 'm moeten plaatsen. Is het een Qashqai-achtige, of zit hij iets hoger in de markt? Tussen de Sportage en de Tiguan valt op dat de CX-5 forser is dan je op het eerste gezicht zou zeggen. De scherpe flanken oogsten het gewenste effect en laten hem kleiner lijken in een segment waarin vooral hoekig design de trend lijkt, met de Sportage als voorbeeld. Wat een eyecatcher! Het is de eerste productie-Kia

waarin de hand van de Duitse ontwerper Peter Schreyer duidelijk zichtbaar is. "Mooie auto vind ik dat", zegt Damiaan. "Futuristisch gelijnd, maar dan wel met een rustig design. Echt heel fraai, en vooral dat chromen stripje achter de achterste zijruiten maakt het net af voor mij. Hoog Bang & Olufsen-gehalte. Gelukkig is het niet bij de buitenkant gebleven en ziet hij er ook vanbinnen goed uit. Het is bepaald geen Koreaanse broodtrommel."

Nee, dan de Tiguan. Het kan niet anders of de hoge bazen in Wolfsburg zullen bij het zien van Schreyers creatie nog wel eens denken aan de tijd dat de designer bij hen in dienst was. Met de New Beetle en de eerste Audi TT zette hij eind vorige eeuw immers ook koppendraaiers neer. De Tiguan moet het niet van zijn esthetische kwaliteiten hebben. "Het lijkt wel of de onder- en bovenkant van verschillende auto's zijn. Onder de zijruiten ziet hij eruit als een



Mooie klokkenwinkel met rechts een i-stopindicator die aangeeft hoe lang het start-stopsysteem aanstaat.



Ook in deze Mazda klap je de rugleuningen gemakkelijk neer vanuit de bagageruimte.

SUV-rijden voor beginners



Kia Sportage 1.6 GDI: top 178 km/h, 0-100 in 10,8 s



Ook leverbaar met inparkeerhulp.



stevige middenklasser, daarboven lijkt een soort cabine geplakt, die ruim móet zijn door z'n hoogte. Smaken verschillen, maar ik vind hem niet fraai. De facelift heeft daar niet veel aan veranderd."

**Mooier dan ooit**

In de CX-5 zorgt de opzet van het instrumentarium voor het inmiddels bekende Mazda-sfeertje. In de rechterkoker kun je via het boordcomputermenu zien hoe lang de startstoptechniek er al voor gezorgd heeft dat de motor bij een stilstaande CX-5 uitstond. In totaal én per rit. Verder treffen we materialen en knoppen aan die mooier zijn dan we ooit in een Mazda zagen. Dankzij het sportieve stuur, met daarop bedieningsknoppen voor zaken als cruisecontrol en de audio, én door de laag instelbare zit krijg je niet dat typische SUV-gevoel. Fijn voor de automobilisten die voor het eerst vanuit een normale middenklasser de overstap naar dit

type auto maken. Je zit zeker niet opeens 'op de bok'. "Het interieur overdonderde me in eerste instantie, want je ziet al gauw scheel van de knopjes", vindt Damiaan. "Deze versie heeft allerlei veiligheidssystemen die allemaal aan- en uitgezet kunnen worden met een eigen knopje, en al die knopjes hebben ook nog een controlelampje in het dashboard. Sommige functies van de radio en het navigatiesysteem zijn op wel drie manieren aan te sturen: via het stuur, met de draaiknop in de middenconsole en via het touchscreen. Dat maakt het wat druk." Overigens had Mazda die draaiknop in de middenconsole net zo goed kunnen weglaten. Je ziet daar precies dezelfde knoppen als rond het scherm boven in het dashboard, waar je ook al erg goed bij kunt. Maar ja, zo'n muisachtige bediening staat wel heel premium, want het zijn merken als BMW en Audi die ermee begonnen. De ventilatie en airco bedien je



De Sportage is minder ruim, maar ben je niet langer dan pakweg 1,80 meter, dan zit je achterin prima.



Bijna een must tegenwoordig: ook de Kia Sportage heeft led-slingers in de lampen.

OPMERKELIJK: KIA



Handig die achteruitrijcamera. Damiaan is helemaal weg van dit detail.



Dat stripje heeft volgens Damiaan een hoog Bang & Olufsen-gehalte.

## KIA SPORTAGE 1.6 GDI X-EXECUTIVE | 140 PK € 25.600



- 1 - Ook het interieur van de Koreaan ziet er goed uit.
- 2 - Fijne bediening van het navigatiesysteem.
- 3 - Net als de andere twee heeft de Kia een zesbak.

overigens wel op de gewone manier, en daar ben je zo uit. Damiaan ziet zichzelf al met het gezin op vakantie gaan in de auto; aan ruimte geen gebrek. Met zijn interieurruimte troeft de CX-5 de Sportage af, al heeft de Kia wel een grotere kofferbak. De Tiguan lijkt vanbuiten klein, vanbinnen is het feitelijk een Golf Plus. Ook de diepe kofferbak lijkt direct daaruit te zijn overgenomen. De Tiguan blijkt binnenin veel multifunctioneler dan je verwacht. En je kunt de achterbank nog verschuiven ook. Fijn dat de vloer achterin vrij vlak is; in de CX-5 zit daar een lichte verhoging in het midden, al zal de middelste persoon achterin daarvan niet al te veel hinder ondervinden. Mazda tovert in de CX-5 de bekende Karakuri-truc tevoorschijn. Met een greep in de bagageruimte leg je de leuningen van de achterbank plat. In de Volkswagen Tiguan is het net alsof je in de al eerder genoemde hoge versie van

de Golf zit. Het dashboard is exact eender, met dezelfde vele uitstroombopeningen van de ventilatie. Prettig ook dat al die bakjes zijn getransplanteerd. Billenpoetsdoekjes, zonnebrillen, parkeermuntjes, overal is een bakje voor. Je moet in de Tiguan zelfs uitkijken dat je niets kwijtraakt. Het steekt

### Zelfs SUV-haters zullen toegeven dat de Kia Sportage er best goed uitziet

allemaal prima in elkaar, maar 't materiaalgebruik kan niet tippen aan de kwaliteit van de Mazda. De stoelen van de Japanner en de Duitser komen redelijk overeen, in de Sportage zijn de stoelen het vlakst. In die auto is het weer bijzonder dat je de

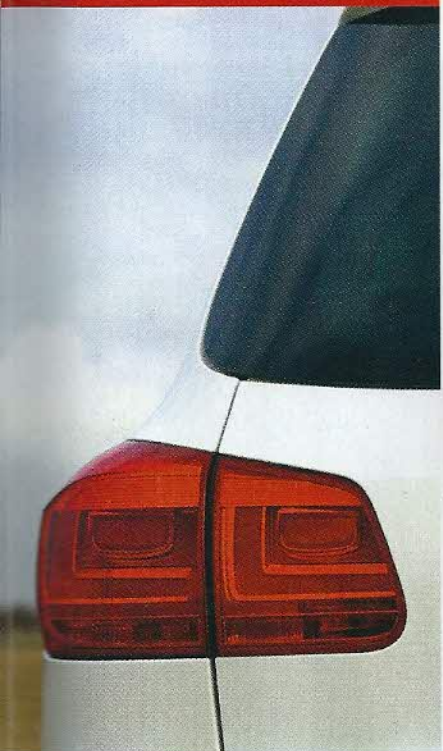
opvallende lijntjes van de buitenkant in het interieur terugvindt. Het ziet er mooi uit, is overzichtelijk en de bediening spreekt voor zich. De knoppen voor de cruisecontrol en de audiobediening op het stuur voelen bij de Kia wat iel aan, positief is het simpel te bedienen multimediastelsel. Via een touchscreen loop je makkelijk door de menu's. De enige ergonomische misser is de knop waarmee je de tripcomputer uitleest. Die zit links van het instrumentarium.

### Geen turbotechniek

Mazda zoekt zijn heil niet bij turbotechniek, maar kiest voor atmosferische motoren. 'Skyactiv' klinkt heel spannend, maar de term dekt dezelfde brandstofbesparende lading als de termen Ecodynamics bij de Sportage en Bluemotion Technologies bij de Tiguan. Toch is er behalve zaken als start-stoptechniek nog iets bijzonders aan de 2,0-liter van de Mazda. Die werkt met 'n

compressieverhouding van 14,0:1, wat ongekend hoog is voor een benzinemotor. Volgens Mazda is dat goed voor de efficiëntie. In elk geval voelt de motor lekker gretig aan, en daarbij klinkt-ie nog enthousiast ook. Het schakelen gaat ook al zo lekker. De korte, exacte slagen en het gevoel zijn van MX-5-niveau. Knap hoe ze het bij Mazda weer voor elkaar gekregen hebben zo veel rijpret in een SUV te stoppen. Want ook de besturing biedt ontzettend veel gevoel en directheid. Misschien moet Mazda nog wel even naar de demping kijken. Die is nu erg hard en leidt op de snelweg tot wat gedribbel. Hierdoor voel je oneffenheden in het asfalt te sterk, zeker voor een auto in het SUV-segment. Je ziet het ook aan de buitenspiegels; die trillen heel licht in hun behuizing, en dat brengt wat onrust met zich mee. Als je een bochtig parcours opzoekt, lijkt het wel alsof de Mazda meer daarvoor ontwikkeld is dan voor het rijden





op de snelweg, want wat zet hij zich lekker! Dan blijkt 't een speleding en zoiets kunnen motorrijders natuurlijk wel waarderen: "Een tweelitermotor in een compacte SUV; in deze tijd van downsizing zie je 't nauwelijks meer. Maar de Mazda heeft hem gewoon. Met 165 pk nog wel, en daarmee is hij de andere twee riant de baas. Dat merk je tijdens het rijden duidelijk; hij heeft veel meer puf. Sturen en schakelen gaan voortreffelijk, op het sportieve af." Op de sprint van 0 naar 100 km/h is de 165 pk sterke CX-5 de snelste van het trio. Het lukt ons niet de wel erg fraaie fabrieksopgave te benaderen, maar met een tijd van minder dan 10 seconden kunnen we prima leven. Ook op de tussensprints laat-ie mooie cijfers zien. Aan de dynamiek van de Mazda kan de Volkswagen niet tippen. Zo voelt de besturing afstandelijker aan en helt de auto ook wat meer. Maar daar tillen we bij dit type auto minder zwaar aan. Sterker nog,

de Tiguan is een echte allemansvriend. Want hij helt en duikt weer niet zo sterk als de Kia Sportage, die ook nog eens bijzonder kunstmatig stuurt. De Volkswagen zit wat karakter betreft tussen de Mazda en de Kia in; de Sportage rijdt het minst fijn. Ook de versnellingsbak voelt slap aan. De 1,6-liter GDI-motor heeft het in de Sportage best zwaar en als je de schakeladviezen opvolgt, die je al vroeg manen een hoger verzet te kiezen, dan komt de auto moeizaam op gang. Bij hogere toerentallen blijkt de vierpitter wel krachtig genoeg. Ook de Mazda en de Volkswagen hebben zo'n bemoeial aan boord, maar dankzij hun soepeler motoren kun je de goedbedoelde adviezen daarin gerust opvolgen. Als we de meetapparatuur uitlezen, blijkt de Kia trouwens sneller dan hij aanvoelt. Alle drie de testauto's hebben directe benzine-inspuiting, maar verder verschillen de motoren nogal: een 1,4-liter met turbo,



Zo'n diepe bagageruimte zou je niet verwachten.



VW Tiguan 1.4 TSI 122 pk: top 185 km/h, 0-100 in 11,3 s



Er zitten 16-inchwielen onder in verband met winterbanden, normaal heeft de Sport & Style 17 inch.



Altijd fijn, zo'n mededeelzame boordcomputer.



Net als de CX-5 heeft de Tiguan ronde mistpitjes onder de bumper.

een ongeblazen 1,6-liter en een heuse 2.0-liter. Het verschil in karakter hebben we al beschreven, maar wat voor verbruik levert 't op? De Mazda is niet de dorstigste, maar met 1 op 11,3 is hij wel dorstiger dan de Tiguan. Eén verklaring hebben we: de CX-5 daagt je veel meer uit dan de wat gezapige Tiguan, maar de Mazda is ook sneller. In de Kia Sportage moet je vaker terugschakelen, en dat zie je aan de verbruiksmeting: met 1 op 9,9 ligt het resultaat ver onder dat van de andere twee, die een heel acceptabel verbruik scoren.

### Nog meer bemoeials

Mazda maakt bij de CX-5 verschil tussen particuliere en zakelijke rijders. Zo is er deze TS+, het tweede uitrustingsniveau, en die zit lekker ruim in z'n spullen. Voor de zakelijke rijder wordt-ie ook nog eens aan-gekleed met een Lease Pack. Eerst maar eens kijken waar de auto standaard over

beschikt. Een automatische remfunctie die elke hellingproef tot een makkie maakt en het City Safety-systeem zet de auto bij snelheden tot 30 km/h automatisch stil zodra er iets voor de auto opdoemt. Dan is er ook nog de rear view monitor; in de buitenspiegels zie je een oranje waarschuwing-lampje als er een andere weggebruiker in de dode hoek van de Mazda zit. Als je dan ook nog bij je verzekeraar aangeeft dat de CX-5 parkeersensoren voor en achter heeft, dan begint je tussenpersoon vast uit zichzelf over korting! Wie 'm zakelijk gaat rijden (lees: leaset), krijgt er nog het één en ander bij: rijstrookassistent, xenonkoplampen met actieve bochtverlichting, automatisch dimmend licht bij tegemoetkomend verkeer en een navigatiesysteem.

Een hele opsomming, en dan gaat het alleen nog maar over de veiligheidssystemen. Gescheiden klimaatregeling, cruisecontrol en stoelverwarming vóór zijn zeker ook het

vermelden waard, net als de 17-inch lichtmetalen wielen. Let wel, we praten over een auto die voor € 29.990 in de prijslijst staat. Als het over aankleding gaat, doen ze ook bij Kia niet moeilijk. Wij hebben 'n Sportage 1.6 GDI X-Executive Plus met Navigation Pack. Die kost € 28.785, mist ten opzichte van de CX-5 2.0 TS+ met Lease Pack diverse veilig-

## De Tiguan lijkt vanbuiten klein, vanbinnen is het feitelijk een Golf Plus

heidsitems, maar heeft wel weer halfleren bekleding. Laten we het zo zeggen: in beide SUV's zit je er onder de 30 mille lekker warmpjes bij.

De Volkswagen Tiguan mag dan de minst

vermogenende motor hebben, de 1.4 TSI Sport & Style 122 pk is met € 31.490 wel 't duurst. Die heeft dan net als de andere twee test-auto's 17-inchwielen, maar deze versie staat op kleinere exemplaren met winterbanden. Je kunt op de Tiguan ook lane assist krijgen en zelfs een inparkeerhulp, waarbij je zelf alleen maar hoeft te koppelen, remmen en gas geven, sturen doet de elektronica. De Kia Sportage in deze test heeft dat systeem overigens ook.

Damiaan had zich voor het bijwonen van deze test al goed ingelezen en zijn keuze eigenlijk al gemaakt. Voor de CX-5, welteverstaan. Kan het rijden met de Tiguan en de Sportage hem nog op andere gedachten brengen? "De Mazda is de ruimste en hij rijdt ook het best", klinkt het aan het eind van de dag. Ook al werken we al vier jaar niet meer samen, Damiaan zit nog altijd op dezelfde lijn als wij, want we kunnen daar maar weinig aan toevoegen. ■

## VOLKSWAGEN TIGUAN 1.4 TSI 122 PK SPORT & STYLE | 122 PK / € 31.490



- 1 - Goede ergonomie.
- 2 - Dit dashboard kennen we van de Golf Plus.
- 3 - Veel diepe vakken, handig!

### OPMERKELIJK: VOLKSWAGEN



Inparkeren met losse handen.



Verschuifbare stoelen en tafeltjes, het lijkt wel een MPV.

WAT VINDT DAMIAAN?

Design

"Het eerste dat me aan de Mazda opviel, was dat hij veel groter is dan ik op basis van de plaatjes had gedacht. Hij is ook breder, hoger en 'dikker' dan de Sportage en Tiguan. De Kia spreekt me ook aan, puur vanwege het uiterlijk. Wat een mooie auto vind ik dat: futuristische lijnen in een mooi rustig design. Echt heel fraai. En met name dat chromen stripje achter de achterste zijruiten maken het net af. De Tiguan is een auto die me qua uiterlijk juist stukken minder aanspreekt. Het lijkt wel of de onder- en bovenkant van verschillende auto's zijn. Onder de zijruiten ziet hij eruit als een stevige middenklasser, daarboven lijkt een soort cabine geplakt. Nee, ik vind hem niet fraai."

Interieur

"Het interieur van de Mazda overdonderde me in eerste instantie, want het heeft veel veel knopjes. Sommige functies zijn wel op drie manieren aan te sturen: via het stuur, met de draaiknop in de middenconsole en gewoon op het touchscreen.

Dat maakt het wat druk. Zo enthousiast als ik ben over het exterieur van de Kia, zo pleziert-ie me ook vanbinnen. Alles ziet er gewoon supergoed uit. Ga je in de Tiguan zitten, dan blijkt toch weer dat de Duitsers meesters zijn als het gaat om ergonomie. De stoel zit goed, of je nu kort of lang bent, en alle knoppen zitten waar je ze verwacht; je vindt alles intuïtief."

Rijden

"Mooie auto, die Sportage, maar het rijden valt tegen. Zo strak als hij eruitziet, zo vaag stuurt hij. Het gevoel in de besturing is zó onwerkelijk en zó overheersend dat hij me bijna ging tegenstaan. Er zit een bepaalde tegendruk in de stuurbekrachtiging die ik niet thuis kan brengen, maar de auto lijkt daardoor alleen maar rechtuit te willen.

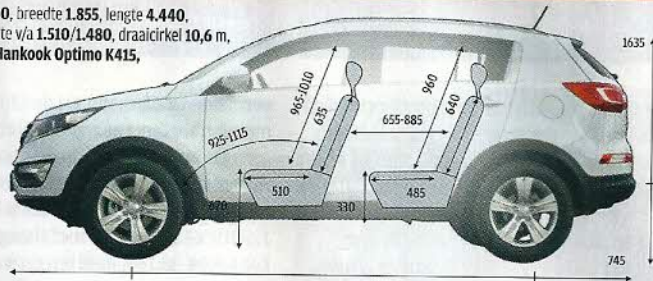
Erg jammer, want verder is het een prettige kar. Die 1,6-liter GDI is geen raketmotor, maar je komt er heel fatsoenlijk mee vooruit. Het rijden in de Tiguan gaat al net zo vanzelfsprekend als de bediening. Ook al lijkt 122 pk wat aan de bescheiden kant, hij komt er prima mee weg en heeft genoeg lucht om op de snelweg nog een tussen-sprintje te trekken. Schakelen doet hij als een zonnetje. Dan de Mazda. Met z'n 165 pk sterke tweelitermotor is de CX-5 de andere twee riant de baas. En dat merk je tijdens het rijden duidelijk. Sturen en schakelen gaan voortreffelijk, op het sportieve af."



MATEN in millimeters

KIA

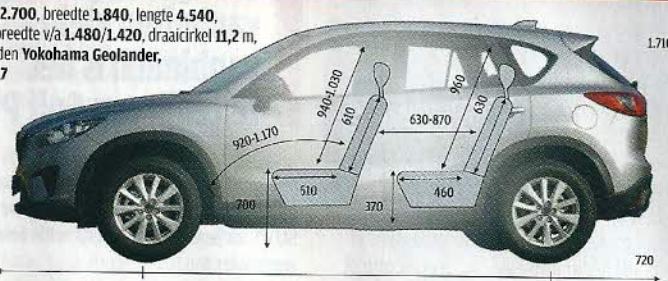
wielbasis 2.640, breedte 1.855, lengte 4.440, interieurbreedte v/a 1.510/1.480, draaicirkel 10,6 m, gem. banden Hankook Optimo K415, 225/60R17



MATEN in millimeters

MAZDA

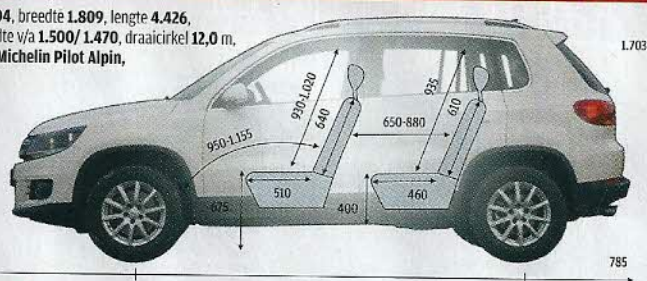
wielbasis 2.700, breedte 1.840, lengte 4.540, interieurbreedte v/a 1.480/1.420, draaicirkel 11,2 m, gem. banden Yokohama Geolander, 225/65R17



MATEN in millimeters

VOLKSWAGEN

wielbasis 2.604, breedte 1.809, lengte 4.426, interieurbreedte v/a 1.500/1.470, draaicirkel 12,0 m, gem. banden Michelin Pilot Alpin, 215/65 R16



CONCURRENTEN



Hyundai ix35 1.6 GDI+, vanaf € 23.495



Nissan Qashqai 2.0+, vanaf € 27.550

RESTWAARDERAPPORT



Dat imago en prijs voor de restwaarde cruciaal zijn, blijkt ook nu weer. De Kia verliest het minst in euro's, de VW wint in procenten. De Mazda is een interessant nieuw alternatief, het imago is nog onzeker.

KIA	8,0
MAZDA	7,0
VOLKSWAGEN	9,5

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

bf forecasts

BRANDSTOFVERBRUIK



De CX-5 is niet de zuinigste, maar zet voor een SUV met 2,0-litermotor een prima resultaat neer. De Tiguan 1.4 TSI is het zuinigst, terwijl de fabrieksopgave ongeveer gelijk is aan die van de Sportage 1.6 GDI. In de Kia moet de motor wat harder werken dan in de andere twee.

Verbruik fabrieksopgave	liter per 100 km
KIA	6,4 (1:15,6)
MAZDA	6,0 (1:16,7)
VOLKSWAGEN	6,5 (1:15,4)

Verbruik test	liter per 100 km
KIA	10,1 (1:9,9)
MAZDA	8,8 (1:11,3)
VOLKSWAGEN	8,3 (1:12,1)

Tankinhoud	liter
KIA	58
MAZDA	56
VOLKSWAGEN	64

Actieradius	km
KIA	574
MAZDA	632
VOLKSWAGEN	774



TECHNISCHE GEGEVENS	KIA	MAZDA	VOLKSWAGEN
<b>Motor</b>	4-cil. in lijn, directe inspuiting	4-cil. in lijn, directe inspuiting	4-cil. in lijn, directe inspuiting, turbo
<b>Cilinderinhoud</b>	1.591 cc	1.997 cc	1.390 cc
<b>Max. vermogen</b>	99 kW/135 pk bij 6.300 tpm	121 kW/165 pk bij 6.000 tpm	90 kW/122 pk bij 5.000 tpm
<b>Max. koppel</b>	164 Nm bij 4.850 tpm	210 Nm bij 4.000 tpm	200 Nm bij 1.500 tpm
<b>Uitstoot CO<sub>2</sub></b>	149 g/km	139 g/km	152 g/km
<b>Aandrijving</b>	voor	voor	voor
<b>Aantal versnellingen</b>	6, handgeschakeld	6, handgeschakeld	6, handgeschakeld
<b>Remmen vóór/achter</b>	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
<b>Bagageruimte</b>	564-1.353 liter	463-1.620 liter	470-1.510 liter
<b>Gewicht</b>	1.280 kg	1.285 kg	1.401 kg
<b>Laadvermogen</b>	550 kg	645 kg	679 kg
<b>Aanhanger (geremd)</b>	1.200 kg	1.800 kg	1.600 kg

KOSTEN	KIA	MAZDA	VOLKSWAGEN
<b>Basisprijs</b>	€ 23.195	€ 25.990	€ 28.290
<b>Prijs uitvoering</b>	€ 25.600	€ 29.990	€ 31.490
<b>Testauto incl. opties</b>	€ 28.785	€ 29.990	€ 33.200
	€ 609	€ 730	€ 749
<b>Wegenbelasting</b>	€ 152 - € 174	€ 152 - € 174	€ 173 - € 198
<b>Energie label/bijtelling</b>	B/25%	A/20%	C/25%
<b>Garantie</b>	7 jaar/150.000 km, 10 jaar carrosserie	3 jaar/100.000 km, 12 jaar carrosserie	2 jaar/onbeperkt, 12 jaar carrosserie
<b>Onderhoudsinterval</b>	15.000 km/1 jaar	20.000 km/1 jaar	30.000 km/1 jaar

TOPSNELHEID	KIA	MAZDA	VOLKSWAGEN
<b>Fabrieksopgave</b>	178 km/h	200 km/h	185 km/h
<b>ACCELERATIE</b>			
<b>0-50 km/h</b>	3,6 s	3,3 s	3,9 s
<b>0-80 km/h</b>	7,2 s	6,7 s	7,3 s
<b>0-100 km/h</b>	10,8 (11,5*) s	9,8 (9,2*) s	11,3 (10,9*) s
<b>50-80 km/h in 3/4</b>	5,7/6,9 s	4,7/6,9 s	4,7/7,3 s
<b>80-120 km/h in 4/5</b>	11,6/15,8 s	9,5/13,5 s	10,3/15,2 s
<b>REMWEG</b>			
<b>50-0 km/h</b>	10,0 m	9,4 m	10,4 m
<b>100-0 km/h</b>	39,7 m	37,0 m	42,1 m
<b>GELUID</b>			
<b>100 km/h</b>	69,0 dB	68,6 dB	67,9 dB
<b>120 km/h</b>	71,2 dB	70,1 dB	69,8 dB
<b>TOERENTAL</b>			
<b>Bij 120 km/h</b>	3.400 tpm	2.700 tpm	2.400 tpm
<b>Meetcondities:</b> Temperatuur: 3 °C / Weer: droog / Asfalt: droog			
* = fabrieksopgave			

MEER INFO	KIA	MAZDA	VOLKSWAGEN
	<a href="http://www.kia.nl">www.kia.nl</a>	<a href="http://www.mazda.nl">www.mazda.nl</a>	<a href="http://www.volkswagen.nl">www.volkswagen.nl</a>
Raadpleeg ook <a href="http://www.autoweek.nl">www.autoweek.nl</a> . Alles over energielabels, 'groene' auto's en de bijbehorende belastingregels is te vinden op <a href="http://www.groenopweg.nl">www.groenopweg.nl</a> .			

**TERPSTRA**  
DE NIEUWE MAZDA CX5 UIT VOORRAAD LEVERBAAR!  
[WWW.MAZDATERPSTRA.NL](http://WWW.MAZDATERPSTRA.NL)

De nieuwe Mazda CX5 uit voorraad leverbaar!  
**Kolenaar** autobedrijven  
[www.kolenaar.nl](http://www.kolenaar.nl)

**Noteboom**  
Kamerlingh Onnesweg 32, Barendrecht, 010 - 292 34 34  
[www.noteboom.nl](http://www.noteboom.nl)  
Extreem veel voordeel bij Noteboom

## SCOREKAART

	KIA	MAZDA	VOLKSWAGEN
<b>Aandrijf-lijn</b>	★★★★★ Geen verkeerde motor, maar niet de meest verfijnde van het stel.	★★★★★ Heerlijk gretige motor, prettig schakelende versnellingsbak.	★★★★★ Wat tam voor 'n turbo maar een geraffineerd stuk techniek.
<b>Rijden</b>	★★★★★ Besturing moet beter, weinig gevoel.	★★★★★ Directe besturing, voel lichtvoetig aan, onderstel wel wat hard.	★★★★★ Comfortabel, typisch SUV-karakter.
<b>Uitrusting</b>	★★★★★ Typisch Kia, alles erop en eraan.	★★★★★ Mazda legt vooral de zakelijke rijder in de watten.	★★★★★ Kost het meest, zonder meer te bieden.
<b>Ruimte-gebruik</b>	★★★★★ Bagageruimte riant, interieurruimte is aan de kleine kant.	★★★★★ Ruimer dan je verwacht.	★★★★★ Praktischer dan je zou denken.
<b>Interieur</b>	★★★★★ Leuk design, sommige knoppen zijn wat iel, niet heel ruim.	★★★★★ Mooie materialen, meest hoogwaardige interieur.	★★★★★ Saai, maar veel bakjes en een verschuifbare achterbank.
<b>Veiligheid</b>	★★★★★ Leverbaar met diverse veiligheidssystemen	★★★★★ De nieuwste veiligheids-snuffjes aan boord.	★★★★★ Voor systemen die de Mazda standaard heeft, moet de knip open.
<b>Kosten</b>	★★★★★ Laagste vanafprijs.	★★★★★ Als enige 20 procent bijtelling, goed geprijsd.	★★★★★ Kost het meest, wel het zuinigst.
<b>Funfactor</b>	★★★★★ Pleziert vooral het oog, rijden valt tegen.	★★★★★ De MX-5 onder de SUV's, dus gewoon leuk.	★★★★★ Saai.

## RANGLIJST

- Mazda CX-5** ★★★★★  
Mazda's nieuwe compacte SUV is een auto die bestuurders van normale middenklassers gaat verleiden. Met zijn dynamiek, gretige motor en gunstige kostenplaatje wordt de overgang van een traditioneel autotype klein.
- Volkswagen Tiguan** ★★★★★  
Lekkere allrounder, die ondanks 122 pk prima meekomt. Het interieur is multifunctioneel. Kost echter zelfs met minder vermogen meer dan de concurrentie.
- Kia Sportage** ★★★★★  
Laat het vooral op rijeigenschappen liggen. Gooit hoge ogen met zijn design en complete uitrusting, is vanbinnen bepaald niet ruim. De 1,6-liter GDI moet het meer dan de andere twee van toeren hebben.

## EINDOORDEEL

Testredacteur Stéphan Vermeulen

Compacte SUV's in combinatie met efficiënte motoren blijven aantrekkelijk voor automobilisten die eens niet in de geijkte middenklasser willen stappen. Na enige jaren van afwezigheid stapt Mazda weer in dit segment en het heeft daarbij een uiterst sterke troef: 20 procent bijtelling voor de zakelijke rijder (mits vóór 1 juli 2012 geregistreerd). Zonder dat je op een houtje hoeft te bijten, want met 165 pk is hij gelijk geprijsde (of zelfs duurder) concurrenten de baas. Hij biedt dynamiek en ruimte, plus een riante standaarduitrusting. De Tiguan en de Sportage hebben dan ook het nakijken.

