

Persmap
Mazda Motor Belux



VOLLEDIG NIEUWE MAZDA CX-5 PRESS KIT

zoom-zoom

INHOUD

VOLLEDIG NIEUWE MAZDA CX-5

1. OVERZICHT	3	-	7
2. EXTERIEURDESIGN	8	-	11
3. INTERIEURDESIGN EN FUNCTIONALITEIT	12	-	17
4. RIJDYNAMIEK	18	-	22
5. MOTOREN EN TRANSMISSIES	23	-	32
6. GEAVANCEERDE CONNECTIVITEIT	33	-	36
7. VEILIGHEID	37	-	43
8. TECHNISCHE SPECIFICATIES	44	-	52

1. OVERZICHT - INTRODUCTIE

De in 2012 gelanceerde Mazda CX-5 was het eerste nieuwe model van de constructeur dat mocht uitpakken met zowel de KODO - Soul of Motion-designtaal als SKYACTIV-technologie.

De CX-5 bewees hoe effectief Mazda's ethiek *Jinba Ittai* ('de auto als een verlengstuk van de bestuurder') en zijn mensgericht design en ingenieursfilosofie waren. Hij werd niet alleen veelvuldig geprezen om zijn dynamische design en zijn reactieve, opwindende rijervaring, maar is ook een sleutelmodel geworden dat goed is voor ongeveer 25 % van de jaarlijkse verkoopcijfers van het merk. Tot vandaag zijn in 120 landen over de hele wereld meer dan 1,5 miljoen exemplaren verkocht.

De volledig nieuwe Mazda CX-5 bouwt verder op dit succesverhaal met verfijningen aan elk aspect van Mazda's unieke designaanpak en zijn gesofisticeerde SKYACTIV-technologieën, met als resultaat een stijlvol, pittig en intelligent voertuig dat SUV-klanten een nieuwe dimensie van rijplezier brengt.

EXTERIEURDESIGN

De volledig nieuwe Mazda CX-5 is ontwikkeld volgens het concept van 'Geraffineerde Stevigheid' en brengt de unieke KODO - Soul of Motion-designfilosofie qua verfijning naar nieuwe hoogten. Dat geeft de nieuwe Mazda een unieke en dynamische persoonlijkheid die is ontwikkeld om de interesses van de mature SUV-klant aan te spreken.

Naast een meer driedimensionele evolutie van het frontdesign van het merk was het doel van de stijl van de volledig nieuwe CX-5 een eenvoudige maar gewaagde, volwassen en elegante vorm te creëren waarin het aantal karakterlijncaccenten is geminimaliseerd en de overgang tussen de koetswerkvlakken wordt benadrukt om de manier te laten variëren waarop licht door het koetswerk wordt weerkaatst. Om dit effect te maximaliseren, heeft Mazda de nieuwe lakkleur Soul Red Crystal ontwikkeld.



Dit nieuwe Soul Red Crystal is een evolutie van de bijzonder populaire lakkleur Soul Red Premium Metallic van de constructeur en is nog ongeveer 20 procent helderder en geeft 50 procent meer diepte. Deze lakafwerking bereikt een nog meer verbluffende transparantie om de schoonheid en de kwaliteit van de dynamische vormen van het KODO-design nog meer in de verf te zetten.

INTERIEURDESIGN EN FUNCTIONALITEIT

Het mensgerichte interieurontwerp van de volledig nieuwe Mazda CX-5 is bedacht met veel aandacht voor een foutloze cockpitergonomie binnen een elegante, duurzame en ruime interieur lay-out en met extreem veel aandacht voor details in de materiaalkeuze en de assemblage van alle onderdelen.

Zowel de voorstoelen als de achterbank zijn grondig herwerkt om hun inzittenden meer steun te bieden ter hoogte van het midden van het lichaam, minder vermoeidheid te veroorzaken en meer comfort te bieden.

Voor het eerst in een Mazda verschijnt een gemotoriseerde kofferklep*. Die wordt bediend door open-/sluitknoppen op zowel de kofferklep zelf als op het instrumentenbord. Via het Mazda Advanced Keyless Entry* kan de openingshoogte worden ingesteld.

Het nieuwe, 7 duim grote centrale scherm* is het eerste in een Mazda met optische hechting om het lcd-scherm te verbinden met het aanraakpaneel. Daardoor worden weerspiegelingen vermeden en is het beeld scherper.

Een nieuwe generatie stuurwielontwerp biedt een meer comfortabele grip en een verwarmde velg*. De voorruit heeft voortaan een ruitenwisherontdooiing*. De automatisch inklapbare buitenspiegels* plooiën naar het koetswerk toe wanneer de deuren worden vergrendeld met het Mazda Advanced Keyless Entry*.

Er zijn drie interieurkleurthema's* beschikbaar - Zwarte stof en Zwart of Pure White leer. Een nieuw ontwikkeld decoratiepaneel op het dashboard straalt zowel de warmte van hout uit als de sterkte van metaal*.



RIJDYNAMIEK

Nergens komt de mensgerichte ontwikkeling van Mazda's Jinba Ittai ('de auto als een verlengstuk van de bestuurder')-design en -ontwikkelingsfilosofie meer naar voren dan in de rijdynamiek van de volledig nieuwe CX-5.

Er werd bijzonder veel aandacht besteed aan de minimalisering van NVH in het interieur. De grote reductie van lagefrequentiegeluiden van het wegdek en hoge frequenties van wind- en rolgeluiden maken het interieur van de volledig nieuwe CX-5 zo stil dat passagiers onderweg zonder inspanning met elkaar kunnen praten.

Door de reactiviteit en de beheersbaarheid verder te verfijnen via de doorontwikkeling van de technologieën SKYACTIV-BODY, SKYACTIV-CHASSIS en SKYACTIV VEHICLE DYNAMICS van de volledig nieuwe CX-5 krijg je een gevoel van totale controle over het voertuig, waarbij al zijn bewegingen zo precies mogelijk gehoorzamen aan de bevelen van de bestuurder via het gaspedaal, het stuur en de remmen.

Het SKYACTIV-BODY van de volledig nieuwe CX-5 heeft een 15 procent grotere torsiestijfheid dan het vorige model, waardoor de vertraging van de reacties van het koetswerk op stuurcommando's wordt verminderd.

De stuurinrichting, de ophanging en het remsysteem van het SKYACTIV-CHASSIS van de volledig nieuwe CX-5 zijn allemaal verfijnd om de dynamische stabiliteit en het comfort waar de CX-5 al voor werd geprezen nog te vergroten, zodat het plezier van de Jinba Ittai-rijervaring nog verder wordt vergroot.

De volledig nieuwe CX-5 is comfortabeler, meer verfijnd en reactiever dan ooit tevoren dankzij het G-Vectoring Control (GVC), het eerste van Mazda's SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS-technologieën.

MOTOREN EN TRANSMISSIES

De volledig nieuwe Mazda CX-5 is verkrijgbaar met drie motoren: een SKYACTIV-D 2.2-turbodiesel en de rechtstreeks ingespoten SKYACTIV-G 2.0- en 2.5-benzinmotoren.

Deze krachtbronnen voldoen alledrie aan de Euro 6-normen. Ze worden gekoppeld aan verbeterde SKYACTIV-MT manuele versnellingsbakken of SKYACTIV DRIVE-automaten en zijn verkrijgbaar met ofwel voorwielaandrijving ofwel de jongste generatie van Mazda's i-ACTIV AWD-vierwielaandrijving.

De SKYACTIV-G1+ 2.5-benzinmotor is enkel verkrijgbaar met de automatische versnellingsbak en vierwielaandrijving en kreeg nieuwe technologie om de rijervaring te verbeteren en het verbruik te verminderen, met onder meer een cilinderuitschakeling die onder lichte belasting, zoals bij het kruisen aan een constante snelheid, twee van de vier cilinders uitschakelt.

De SKYACTIV-D-turbodieselmotor geniet drie uitmuntende SKYACTIVE-D-technologieën: High-Precision DE Boost Control, Natural Sound Smoother en Natural Sound Frequency Control. Die verscherpen de reacties van de motor, vergroten de stilte en verbeteren de rijeigenschappen.



VEILIGHEID

De volledig nieuwe CX-5 is ontwikkeld als een onderdeel van Mazda's Proactive Safety-filosofie en is uitgerust met een verbeterd en uitgebreid gamma van de vooruitstrevende en innovatieve i-ACTIVSENSE-rijhulpsystemen van de constructeur, die de beste actieve veiligheid in hun segment bieden.

Door een naar voren gerichte camera te combineren met de millimetergolfradar van het systeem van de vorige generatie zijn de capaciteiten van Mazda's i-ACTIVSENSE-technologie* uitgebreid.

Het Mazda Radar Cruise Control (MRCC) met Stop and Go-functie** en de Adaptive LED Headlights* (ALH) met 12 led-blokken per koplamp kregen allebei een uitgebreide functionaliteit, terwijl het Advanced Smart City Brake Support** (Advanced SCBS) en Traffic Sign Recognition* (TSR) voor het eerst verkrijgbaar zijn op het CX-5-modelaanbod.

2. EXTERIEURDESIGN

- Een volledig nieuw 'Geraffineerde Stevigheid'-designconcept combineert een 'volwassen lichaamsbouw' met 'elegante vormen' en een 'verfijnde assemblage'
- Gemotoriseerde kofferklep* voor het eerst op een Mazda
- Krachtige, driedimensionele evolutie van Mazda's frontdesign met ledkoplampen en -dagrijlichten
- Nieuwe 17" en 19" lichtmetalen velgen*
- Keuze uit 9 lakkleuren, met onder meer het nieuwe Soul Red Crystal

De in 2012 gelanceerde Mazda CX-5 stelde aan de hele wereld de KODO-Soul of Motion-designfilosofie voor, die ondertussen op het hele gamma is toegepast.

De volledig nieuwe Mazda CX-5 brengt de uitvoering van deze unieke filosofie naar nieuwe hoogten.

Hij bouwt voort op het ontwikkelingsconcept van 'Geraffineerde Stevigheid', met drie fases - 'volwassen lichaamsbouw', 'elegante vormen' en 'verfijnde assemblage' - die als de belangrijkste designleidraden dienden voor de volledig nieuwe CX-5.

Voor het eerst in een Mazda biedt de volledig nieuwe CX-5 een gemotoriseerde kofferklep die kan worden bediend met de sleutel, van op de bestuurdersstoel of via de klep zelf.

DESIGN

Met een lengte van 4.550 mm, een breedte van 1.840 mm en een hoogte van 1.680 mm is de volledig nieuwe CX-5 10 mm langer en 35 mm lager dan zijn voorganger. De wielbasis bleef ongewijzigd op 2.700 mm. Met 1.595 mm zijn de sporen voor- en achteraan iets breder dan voordien en de banden zijn zo ver mogelijk naar de hoeken van het koetswerk opgeschoven.

De structuur van het koetswerk is herzien, met 35 mm verder naar achteren geplaatste A-stijlen en een geoptimaliseerde plaatsing van de vooras ten opzichte van de A-stijlen. Één enkele krachtige lijn loopt van de koplampen naar de achterlichten en eindigt achteraan in een driehoekige vorm die van de nieuwe gemotoriseerde kofferklep naar buiten wordt doorgetrokken tot aan de achterwielen.

Mazda heeft de visie op het frontontwerp van het merk doen evolueren. De dunnere, lager ingeplante ledkoplampen* versterken de lage, brede uitstraling van het gezicht, net zoals een satijnglanzende vleugel, die de breedte benadrukt door zich naar buiten toe uit te rekken van onder het radiatorrooster om de koplampen te onderlijnen, en de lange, dunne led-mistlampen die het gevoel van breedte van het front van de volledig nieuwe CX-5 nog versterken.

Ook de driedimensionele look van het Mazda-logo en de grille is versterkt. Het rooster heeft een nieuw, driezijdig pyramidevormig design en buigt zachtjes naar binnen bij het centrum van de grille, waarmee tegelijk de visuele kracht van het merklogo wordt versterkt en de diepte van de luchtinlaat wordt benadrukt.

In profiel onderscheidt de volledig nieuwe CX-5 zich verder door een iets lagere gordellijn. Het grotere glasoppervlak wordt benadrukt door de zwarte B- en C-stijlen, een nieuw, slanker ontwerp voor de buitenspiegels en een reeks 17" grote staalkleurige, 17" grote Dark Silver-kleurige en 19" grote Gun Metallic lichtmetalen velgen.

Samengevat was het designdoel van de volledig nieuwe CX-5 om een eenvoudige maar gewaagde, volwassen en elegante vorm te scheppen met zo weinig mogelijk karakterlijnen en extra nadruk op de overgangen tussen koetswerkvlakken om zo variaties te brengen in de manier waarop het licht door het koetswerk wordt weerspiegeld.

Om dit effect te maximaliseren bedacht Mazda de nieuwe lakkleur Soul Red Crystal.

STROOMLIJN

Mazda's aerodynamische basisprincipe wil de luchtstromen kanaliseren langs de wagenbodem en een evenwicht bereiken tussen de luchtstromen boven en onder het koetswerk wanneer die achteraan het voertuig samenkomen.

Om dat te bereiken, gebruikt het voorste radiatorrooster een kanaalvormige opening en zijn strategisch opgestelde aerodynamische elementen geplaatst. Een actieve klep* houdt het onderste radiatorrooster gesloten wanneer dat mogelijk is.

Dankzij al die maatregelen is de luchtweerstand van de CX-5 met zo'n 6 procent verminderd in vergelijking met het huidige model.

SOUL RED CRYSTAL

Door de helderheid met ongeveer 20 procent te vergroten in vergelijking met het immens populaire Soul Red Premium Metallic en de diepte met ongeveer 50 procent te versterken, biedt Mazda's nieuwe Soul Red Crystal-lakafwerking een nog meer verbluffende transparantie om de schoonheid en de kwaliteit te benadrukken van de dynamische lichaamsvormen van het KODO-design.

Soul Red Crystal gebruikt nog steeds drie lagen - een weerspiegelende laag, een lichtdoorlatende laag en een heldere toplaag - maar betekent een enorme stap voorwaarts in Mazda's TAKUMINURI-laktechnologie.



Om een zuiverder rood te bereiken, gebruikt de lichtdoorlatende laag een hoog chromatisch pigment met een geoptimaliseerd partikelformaat waardoor een diepere tint en een meer levendige schakering worden bereikt. De weerspiegelende laag is dunner en gebruikt kleinere, sterk schitterende aluminiumdeeltjes. Het bevat ook lichtabsorberende deeltjes die schaduwstukken nog intensiever maken, waardoor een visuele diepte wordt bereikt waarvoor vroeger een tweede laag nodig was.

Het eindresultaat zijn precies gecontroleerde weerspiegelingen die meer levendige accenten en nog diepere schaduwen voortbrengen.

KOETSWERKKLEUREN

Naast het nieuwe Soul Red Crystal kan de volledig nieuwe Mazda CX-5 in nog 8 andere kleuren worden verkregen: Machine Grey Metallic, Sonic Silver Metallic, Titanium Flash Mica, Eternal Blue Mica, Deep Crystal Blue Mica, Jet Black Mica, Snowflake White Pearl Mica en Arctic White.

3. INTERIEURDESIGN EN FUNCTIONALITEIT

- De op de bestuurder gerichte cockpit is een evolutie op het vlak van comfort, kwaliteit en mensgericht design
- Verbeterde functionaliteit* - met onder meer de gemotoriseerde kofferklep, een verwarmd stuurwiel, ruitenwisherontdooiing, automatisch inklapbare buitenspiegels en Active Driving Display
- Nieuw ontworpen voorstoelen en achterbank met meer steun, comfort en een grotere verstelhoek voor de rugleuning van de achterbank
- Stuurwiel van een nieuwe generatie en verbeterd zicht rondom
- Zwarte stoffen en Zwarte of Pure White lederen kleurschema

Getrouw aan het 'Geraffineerde Stevigheid'-ontwikkelingsconcept van de volledig nieuwe CX-5 betekent het nieuwe, helemaal mensgerichte interieurontwerp een stevige evolutie op het vlak van comfort en kwaliteit. Mazda heeft de vorm van elk onderdeel zorgvuldig onderzocht om een elegant, knap gemaakt interieur te creëren dat een veilige, innemende en stressvrije rijomgeving combineert met een comfortabele, stijlvolle, praktische en hoogkwalitatieve accommodatie voor alle inzittenden.

* Beschikbaarheid afhankelijk van uitrustingsniveau en markt

INTERIEURINRICHTING

Zoals in alle Mazda's van de jongste generatie is het interieur ingericht om een intelligent opgestelde cockpit-lay-out te creëren voor de bestuurder, waarbij alle belangrijke bedieningsknoppen en instrumenten zo ergonomisch mogelijk rond het focuspunt van het stuurwiel zijn opgesteld.

Het ontwerp van het interieur mikt op zuivere eenvoud en elegantie, van het heldere, gemakkelijk af te lezen instrumentenbord met drie wijzerplaten en het nieuwe, 7 duim grote centrale scherm* bovenop het dashboard dat het formaat van het instrumentenbord helpt beperken, over de locatie van de zijruitontdooiers en van de tweeters van het Bose® audiosysteem- in de A-stijlen tot de 10 mm dunne sleuf voor de installatie van een cd-/dvd-speler.

KOFFERRUIMTE MET GEMOTORISEERDE KOFFERKLEP

De gemotoriseerde kofferklep verschijnt hier voor het eerst in een Mazda en wordt soepel en stil geopend en gesloten door een licht en compact spildempersysteem. Zowel op de kofferklep zelf als in het knoppenpaneel voor de bestuurder is een open- en sluitknop geplaatst. De openingshoek van de kofferklep laat zich traploos verstellen via de Mazda Advanced Keyless Entry-schakelaar en druksensoren voorkomen dat voorwerpen geklemd raken tijdens het sluiten.

Het laadvermogen is gegroeid tot 506 liter**. Omdat bovendien is gekozen voor een 9 mm dunnere laadvloer in combinatie met een hertekende lay-out voor het bergvak van de gereedschapskist is de bergruimte onder de vloer gegroeid van 10 naar 30 liter. Nieuwe, speciaal gemaakte bagagenethaken op de vloer verhogen daarenboven de functionaliteit van de het laadruim.

RIJPOSITIE

De rijpositie van de volledig nieuwe Mazda CX-5 bouwt verder op de hoge rijpositie en uitstekende pedaalopstelling van het huidige model en biedt niet enkel nieuw ontworpen stoelen, maar is ook verder verbeterd dankzij verschillende andere belangrijke details.

Door de vloerconsole te verhogen bevindt de versnellingspook zich 60 mm (automaat) of 40 mm (manuele versnellingsbak) hoger, waardoor hij dichterbij het stuurwiel staat voor een gemakkelijker bediening. Door de midden- en de deurarmsteunen op quasi dezelfde hoogte te brengen, geniet de bestuurder een meer evenwichtige en comfortabele zitplaats.

Modellen met de tienvoudig verstelbare elektrische stoelen* met geheugenfunctie hebben twee presets. Daarmee kan de hoek van het Active Driving Display - Mazda's head-up display - samen met de stoelpositie automatisch worden aangepast aan de bestuurder. Deze geheugenfunctie is ook verkrijgbaar met de sleutels van het Advanced Keyless Entry*.

VOLLEDIG NIEUW STUURWIEL

De volledig nieuwe CX-5 heeft een stuurwielontwerp van een nieuwe generatie. Dit stuurwiel in topkwaliteitsleer* heeft een prettig gevoel, een slimmere vorm en een smaller middendeel. Hoewel de buitendiameter van de velg niet veranderd is, zijn de satijnglanzende metalen decoratie-elementen op de onderste spaken versmald om het geheel er fijner uit te laten zien.

Het nieuwe stuurwiel is voortaan uitgerust met een verwarmde velg* die na 30 minuten automatisch wordt uitgeschakeld. De functies van de huidige stuurwielknoppen, die in drie verticale rijen op de spaken waren opgesteld, zijn nu geïntegreerd en in één rij geconcentreerd.

NIEUW STOELONTWERP

Zowel de voorstoelen als de achterbank van de volledig nieuwe CX-5 zijn grondig herwerkt om de romp van de inzittenden beter te ondersteunen, vermoeidheid langer uit te stellen en meer comfort te bieden.

De voorstoelen kregen nieuwe rugleuningen die het bovenlichaam van de inzittenden comfortabel ondersteunen terwijl de druk van het lichaam over een breed gebied wordt verdeeld. Door de stijfheid van elk deel van de rugleuning te optimaliseren krijgen de heupen, de taille en de rug een betere ondersteuning. Tegelijk gaat het bovenlichaam minder zijdelings wegzakken en gaat het hoofd minder bewegen.

Voor de stoelzittingen wordt sterk dempend urethaanschuim van topkwaliteit gebruikt. Dat biedt meer rijcomfort omdat het wel de vibraties doorgeeft die de bestuurder nodig heeft als feedback over het wegoppervlak, maar verder alle oncomfortabele trillingen uitvlakt.

Ook de bijzonder praktische 40:20:40 neerklapbare achterbank, die is gebaseerd op Mazda's mensgerichte ontwerpfilosofie, werd stevig onder handen genomen voor meer comfort. De standaardopstelling van de hellingshoek van de rugleuning is vergroot met 2 graden naar 24 graden voor een meer comfortabele zithouding.

Bovendien is de volledig nieuwe CX-5 de eerste Mazda met een verstelmechanisme in twee trappen, waardoor de rugleuning van de achterbank tot 28 graden naar achteren kan kantelen.

Het comfort wordt nog vergroot door de beschikbaarheid van ventilatieroosters naar achteren in de middenconsole en stoelverwarming voor de twee buitenste plaatsen.

VERBETERDE FUNCTIONALITEIT

Aan de volledig nieuwe CX-5 zijn nog verschillende andere nieuwe functies toegevoegd om het comfort, het gemak en de functionaliteit aan boord te verbeteren.

Zo zijn twee types verkrijgbaar van het Active Driving Display* - Mazda's head-up display. Een daarvan is nieuw ontworpen en wordt voor het eerst toegepast in een Mazda. Het projecteert de informatie rechtstreeks op de voorruit in het gezichtsveld van de bestuurder zodat belangrijke gegevens sneller en gemakkelijker te zien zijn. De andere versie toont de informatie op een paneel boven het instrumentenbord.

De weergegeven informatie wordt verdeeld in een boven- en een ondergebied. De rij-informatie, met de stapsgewijze navigatie-instructies en informatie over de route en de snelheidsbeperking, wordt in het bovenste gedeelte weergegeven. De voertuigstatus, met onder meer de huidige snelheid en de werking van de geavanceerde veiligheidsuitrusting, is in het onderste deel te zien.

De voorruit krijgt nu een ontdooifunctie* voor de ruitenwissers. In het glas onder de wissers is een elektrisch gloei-element opgenomen zodat ze niet kunnen vastvriezen waardoor ze niet meer zouden kunnen werken vlak nadat de motor bij extreem koud weer is gestart.

De automatisch inklappende buitenspiegels* plooiën naar binnen wanneer de deuren worden vergrendeld met het Mazda Advanced Keyless Entry. Dankzij de ingeklapte positie van de spiegels is het gemakkelijker om te zien dat de auto op slot is. De leesbaarheid van alle communicatieschermen is geoptimaliseerd om ze sneller en gemakkelijker leesbaar te maken. Het nieuwe, 7 duim grote centrale scherm* is het eerste in een Mazda met optische hechting om het lcd-scherm en het aanraakpaneel met elkaar te verbinden, waardoor weerspiegelingen worden verminderd en een zuiverder beeld wordt gegeven.

Het Multi-Information Display in de rechtse wijzerplaat van het instrumentenbord kreeg een nieuw, 4,6 duim groot TFT-kleurenscherm waar informatie wordt gegroepeerd om ze snel en gemakkelijk te kunnen herkennen. Informatie die wijst op een normale werking wordt steeds in hetzelfde zachte groen weergegeven.

Tot slot zijn zowel het glas als de motorisering van het schuifdak dunner gemaakt, waardoor de dakopening met 45 mm kon worden vergroot.

BERGRUIMTE

Alle bergruimtes aan boord zijn vergroot en het opladen van smartphones is vergemakkelijkt. De basis van de voorste middenconsolebox is breder gemaakt. Het bergvak onder de middenarmsteun is groter en heeft nu een sleuf voor de laadkabel van toestellen die zijn aangesloten op het interne aansluitpunt met usb-poort, stekker en de twee AUX-minijack-aansluitingen.

Het handschoenenkastje is gemaakt om plaats te kunnen bieden aan een tablet van 10 duim en heeft een zachte voering voor meer gemak en kwaliteit. De inhoud van de deurvakken is zowel voor- als achteraan vergroot en hun bodem is slipvrij afgewerkt. In de middenarmsteun achterin* is een bergvak met twee usb-poorten toegevoegd.

INTERIEURKLEURTHEMA'S

Kopers van een volledig nieuwe CX-5 kunnen kiezen tussen drie kleurthema's voor het interieur: Zwarte stof en Zwart of Pure White leer.

In het Pure White interieur is het bovenste deel zwart en is wit de basiskleur voor het onderste deel. Dat wordt nog versterkt door de beige stiknaden, wat een levendig contrast geeft waardoor het interieur elegant en van topkwaliteit oogt.

Het Zwartlederen interieur heeft donkergrijze stiknaden bovenaan en lichtbruine stiknaden in het onderste deel en op de stoelen, waardoor zowel de premium kwaliteit als de SUV-stevigheid worden benadrukt.

4. RIJDYNAMIEK

- 15% stijver SKYACTIV-BODY voor een snellere stuurrepons en betere koetswerkcontrole
- Verfijnde SKYACTIV-CHASSIS-stuurinrichting, -ophanging en -remsysteem voor een stabiel en comfortabel rijgedrag
- Uitgebreide NVH (Noise, Vibration and Harshness)-maatregelen om trillingen te minimaliseren en de stilte aan boord te verbeteren tot het beste niveau in zijn segment
- SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS G-Vectoring Control voor meer comfort voor de inzittenden en meer betrokkenheid voor de bestuurder

Nergens komt de mensgerichte ontwikkeling van Mazda's Jinba Ittai 'de auto als een verlengstuk van de bestuurder'-design- en ingenieursfilosofie meer tot uiting dan in de rijdynamiek van de volledig nieuwe CX-5.

Een verdere verfijning van de respons en de controleerbaarheid dankzij een doorontwikkeling van de SKYACTIV-BODY, SKYACTIV-CHASSIS en SKYACTIV VEHICLE DYNAMICS-technologieën van de volledig nieuwe CX-5 geeft een gevoel van totale controle over het voertuig. Al zijn bewegingen luisteren zo nauwgezet mogelijk naar de opdrachten van de bestuurder via het gaspedaal, het stuurwiel en het rempedaal.

Nu hij ook nog kan rekenen op G-Vectoring Control (GVC), het eerste van Mazda's SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS-technologieën, is de volledig nieuwe CX-5 comfortabeler, verfijnder en reactiever dan ooit tevoren.

LICHT EN STIJF SKYACTIV-BODY

Het SKYACTIV-BODY van de volledig nieuwe CX-5 haalt een erg hoog prestatiepeil op drie ogenschijnlijk tegenstrijdige gebieden: botsveiligheid, een laag gewicht en een hoge stijfheid.

Om de verbindingen tussen de ophangingsonderdelen en de koetswerkstructuur te versterken zijn 2,0 mm dikke verstevigingsplaatjes gebruikt op het punt waar de voorwielophanging met het scharnierpunt van de voordeuren is verbonden.

De dorpelverstevigingen links en rechts gebruiken een dwarsstang, de verstevigingsplaten aan de basis van de A-stijlen zijn verbreed en aan de dwarse verbindingsarmen die de achterkant van de dorpels verbinden met de twee flanken van het koetswerk is een extreem stijf blaas gevormd materiaal toegevoegd.

Het eindresultaat van al deze maatregelen is een 15 procent grotere torsiestijfheid dan op het vorige model, waardoor het koetswerk met minder vertraging reageert op stuurcommando's.

Ook door ongeveer 3 procent meer staal met extra hoge weerstand te gebruiken dan in het vorige model is een significante winst geboekt in de sterkte van het koetswerk. De A-stijlen gebruiken 1.180 MPa ultrahogeweerstandsstaal. De dorpels en B-stijlen gebruiken voor het eerst 980 MPa ultrahogeweerstandsstaal, waardoor de veiligheidsprestaties verbeteren en de gewichtstoename miniem blijft.

Van het vorige model is het warmgeperst 1.800 MPa staal (het sterkste ter wereld) voor de versteviging van de voor- en achterbumper overgenomen.

HIGH-PERFORMANCE SKYACTIV-CHASSIS

De stuurinrichting, de ophanging en de remmen van het SKYACTIV-CHASSIS van de volledig nieuwe CX-5 zijn allemaal verfijnd om de rijstabiliteit en het comfort waar de CX-5 al voor wordt geprezen nog te vergroten. Zo wordt het plezier van de Jinba Ittai-rijervaring nog verrijkt en versterkt.

Om de respons te verbeteren van het elektrisch bekrachtigde stuur op de commando's van de bestuurder kiest de volledig nieuwe CX-5 voor stijve koppelingen voor een meer directe verbinding tussen de stuurophanging en de dwarsstangen van de ophanging.

Deze nieuwe structuur is gekozen om het doordringen van vibraties in de stuurkolom te verminderen zonder rubber te gebruiken, waardoor zowel een pittige handling als uitstekende NVH (Noise, Vibration en Harshness)-prestaties worden bereikt.

De volledig nieuwe CX-5 erft de bekende McPherson-veerpoten voor de voorwielophanging en de multilink-achterwielophanging van zijn voorganger. Ze zijn echter op heel wat details bijgewerkt om de prestaties van het SKYACTIV-CHASSIS nog verder te verbeteren.

De diameter van de voorste demperzuigers is vergroot voor een meer lineaire respons en een soepeler gedrag van de auto wanneer snel aan het stuurwiel wordt gedraaid. Door de ijking van de schokdempers te optimaliseren en een meer gematigd gedrag boven de veren in te stellen vertoont de auto zachtere rolkarakteristieken bij het aansnijden van bochten en een meer stabiele houding in de bocht. Daarenboven krijgen de onderste armen van de voorwielophanging nu vloeistofgevulde bussen die de demping van piepkleine trillingen beter dempen.

Al deze verfijningsmaatregelen samen onderdrukken het zwevende gevoel voor de bestuurder en de onaangename trillingen die alle inzittenden anders zouden voelen wanneer het voertuig gaat rollen in een bocht.

Voor nog meer gemak in stop-startverkeer is de volledig nieuwe CX-5 uitgerust met Mazda's Auto-Hold-functie, die het voertuig op zijn plaats houdt wanneer de bestuurder zijn voet van het rempedaal heeft gehaald. De remmen worden pas gelost wanneer de bestuurder het gaspedaal indrukt.

NVH - VERBETERDE GELUIDDEMPING

De passagiersruimte van de volledig nieuwe CX-5 is ontworpen zo stil te zijn zodat alle inzittenden onderweg zonder inspanning met elkaar kunnen praten. Om dat te bereiken is bijzonder veel aandacht besteed aan de verminderen van laagfrequentie-weggeluiden en hoogfrequentie- wind- en rolgeluiden bij hoge snelheden.

Trillingen van de banden, wielen, ophanging en het koetswerk werden zeer zorgvuldig onderdrukt om het onaangename weggeluid van ruwe oppervlakken te verminderen. Om het aantal trillingen te verminderen die langs de ophanging doordringen zijn maatregelen genomen om resonanties zo fijn mogelijk te controleren en de ingaande kracht te verminderen, zoals het gebruik van holle stabilisatorstangen en dynamische schokdempers op de voorste veerpoten.

De inspanningen om de energie die doorkomt van trillende koetswerkpanelen uit het interieur te houden waren vooral gericht op CAE-analyses om de vorm van kralenlagers en andere onderdelen te optimaliseren om trillingen tot een minimum te beperken.

Er zijn grondige maatregelen getroffen om de doorgangen te blokkeren waarlangs hogefrequentie-rolgeluiden in het interieur zouden kunnen doordringen. Zo is een dichtingsmiddel gebruikt om de gaten te vullen tussen de koetswerkpanelen onder de B-stijlen. Voor de onderste helft van de koetswerkpanelen boven de dorpels, waar het moeilijk is om een dichtingsmiddel aan te brengen, zijn de gaten zo klein mogelijk gehouden om indringend geluid te minimaliseren. In het interieur zijn nog andere maatregelen genomen, zoals het minimaliseren van de opening tussen de zijbekleding van de kofferruimte en de vloerplaat.

Om windgeluiden te verminderen is in de eerste plaats het koetswerk zelf zo gestroomlijnd mogelijk getekend om luchtwervelingen te onderdrukken. De ruststand van de voorste ruitenwissers is onder de motorkap geplaatst en zowel de A-stijlen als de buitenspiegels zijn aerodynamisch gevormd om windgeluiden tegen te gaan. Ook de spleten tussen de deuren en hun bekleding zijn geminimaliseerd en zowel de deuren als de kofferklep hebben dichtingsrubbers.

SKYACTIV VEHICLE DYNAMICS - G-VECTERING CONTROL

G-Vectoring Control (GVC) is het eerste systeem van Mazda's nieuwe SKYACTIV-VEHICLE DYNAMICS-technologiepakket. Het gebruikt een integrale controle van de motor, de overbrenging en het chassis om de verbinding tussen de auto en de bestuurder te verbeteren. GVC varieert het motorkoppel om de belasting op elk wiel te optimaliseren.

Door de posities van het stuur en het gaspedaal te analyseren wanneer in een bocht gas wordt gegeven kan het GVC de hoeveelheid koppel op de voorwielen tijdelijk verminderen om zo meer gewicht op de vooras te brengen. Daardoor krijgen de voorwielen meer grip, waardoor ze preciezer kunnen insturen.

Als de bestuurder vervolgens een constante stuurhoek aanhoudt, zal GVC onmiddellijk weer het volle motorkoppel loslaten, waardoor de belasting naar de achterwielen wordt verplaatst en de stabiliteit verbetert. Met deze reeks lastveranderingen kan veel meer grip worden gehaald uit de voor- en de achterwielen, waardoor de auto levendiger en stabielere reageert op de wensen van de bestuurder.

De onmerkbare werking van GVC maakt dat de bestuurder onbewust alle onnodige stuur- en gasbewegingen beperkt in bochten. Zelfs op een rechte weg kan GVC vermoeidheid verminderen bij de bestuurder en het comfort van de passagiers verbeteren door de waarneembare nood aan talloze kleine correcties weg te nemen die sommige bestuurders maken wanneer ze in een rechte lijn rijden. Daardoor vermindert GVC de inspanning van de bestuurder en de schommelbewegingen van hoofd en bovenlichaam die kleine stuurcorrecties bij de passagiers teweeg kunnen brengen.

Door zo de mechanische grip van de volledig nieuwe CX-5 aan te vullen, is het GVC een onvoelbare bondgenoot die de bestuurder constant helpt om zich één te voelen met zijn auto - iets wat de kern uitmaakt van Mazda's Jinba Ittai 'de auto als een verlengstuk van de bestuurder'-filosofie.

5. MOTOREN EN TRANSMISSIES

- Twee lichtgewicht, Euro 6-conforme SKYACTIV-G-benzinemotoren een 2.0-liter met 165 / 160 (AWD) pk en een 2.5-liter met 194 pk
- SKYACTIV-G1+ 2.5 heeft een nieuwe cilinderuitschakeling en verbeterde verbrandingstechnologie
- Euro 6-conforme 150 / 175 pk SKYACTIV-D 2.2-liter turbodiesel
- Drie uitmuntende SKYACTIV-D-technologieën: High-Precision DE Boost Control, Natural Sound Smoother en Natural Sound Frequency Control
- Verbeterde SKYACTIV-MT manuele en SKYACTIV-Drive automatische versnellingsbak - allebei met zes versnellingen - maximaliseren het volledige potentieel van de SKYACTIV-D 2.2 en de SKYACTIV-G 2.0
- Nieuwe generatie i-ACTIV AWD-vierwielaandrijving met dubbele rollagertechnologie voor 30% minder weerstand
- Innovatief i-ELOOP-remenergierecuperatiesysteem met supercondensator
- i-stop heeft maar 0,35 seconden nodig om de motor weer te starten

De volledig nieuwe Mazda CX-5 is verkrijgbaar met drie motoren: een SKYACTIV-D 2.2-turbodiesel en de rechtstreeks ingespoten SKYACTIV-G 2.0 en SKYACTIV-G1+ 2.5 op benzine.

Bij de ontwikkeling van de jongste generatie SKYACTIVE-motoren negeerden Mazda's ingenieurs de huidige downsizing-trend en kozen ze in de plaats daarvan voor een fundamenteel andere aanpak waarmee ze elk aspect van deze innovatieve nieuwe motoren kunnen optimaliseren. Het resultaat is een combinatie van een uitzonderlijk hoge zuinigheid, verfijning en flexibiliteit zonder de prestaties te schaden.

Zowel de manuele als de automatische versies van de SKYACTIV-G 2.0-benzinemotoren en de SKYACTIV-D 2.2-turbodiesel worden gecombineerd met ofwel voorwielaandrijving ofwel de jongste generatie van Mazda's i-ACTIV AWD-vierwielaandrijving, die nieuwe lagers gebruikt waardoor de wrijving met 30 procent is afgenomen.

De SKYACTIV-G1⁺ 2.5-benzinemotor is enkel verkrijgbaar met de automatische versnellingsbak in combinatie met de i-ACTIV AWD-vierwielaandrijving.

SKYACTIV-G1⁺ 2.5 BENZINEMOTOR MET CILINDERUITSCHAKELING

Met zijn aluminium blok en andere lichtgewicht onderdelen, een balansas die lagefrequentiedreungeluiden vermindert en een compressieverhouding van 13:1 biedt de atmosferische, direct ingespoten en 2.488 cc grote SKYACTIV-G1⁺-benzinemotor uitstekende dynamische prestaties en een laag brandstofverbruik in combinatie met een opmerkelijk stille loop.

Bij zijn inplanting in de volledig nieuwe CX-5 kreeg hij een nieuwe cilinderuitschakeling voor een significante verbetering van het brandstofverbruik. Hij gebruikt ook verschillende maatregelen die de verbranding verbeteren en nieuwe innovaties die de wrijving en de geluidsproductie verminderen en tegelijk de verbruiksefficiëntie verbeteren.

Deze verbeterde motor ontwikkelt 194 pk bij 6.000 o/m en 258 Nm bij 4.000 o/m. In combinatie met de automatische versnellingsbak en i-ACTIV AWD-vierwielaandrijving haalt hij een gemiddeld normverbruik van 7,1 l/100 km en stoot hij 162 g CO₂/km uit.

CILINDERUITSCHAKELING

De SKYACTIV-G1⁺ 2.5-benzinemotor gebruikt een systeem dat twee van de vier cilinders uitschakelt onder lichte belasting, zoals bijvoorbeeld wanneer de auto aan een constante snelheid rijdt.

Dat wordt in de praktijk bereikt door een schakelmechanisme in de hydraulische klepstoters van de eerste en de vierde cilinder. Wanneer de motor op alle vier de cilinders loopt, dienen deze als het kantelpunt voor elke tuimelaar en de armen bedienen de in- en uitlaatkleppen. Door hydraulische druk uit te oefenen op de klepstoters verschuift het steunpunt naar de zijkant van de kleppen, waardoor de kleppen stoppen met bewegen en de twee buitenste cilinders worden uitgeschakeld.

Omdat het ontstekingsinterval wordt verdubbeld wanneer de motor op twee cilinders loopt, is de kans groter op trillingen. Daarom is de SKYACTIV-DRIVE-automatische versnellingsbak uitgerust met een centrifugaalgewicht om daarvoor te compenseren.

De inlaatluchtstroom, brandstofinjectiehoeveelheid en ontstekingstiming worden allemaal precies gecontroleerd om de overschakeling tussen twee en vier cilinders nauwelijks voelbaar te laten verlopen.

Cilinderuitschakeling heeft meer effect bij lage snelheden en verbetert de brandstofefficiëntie met zo'n 20% wanneer aan een constante snelheid van 40 km/h wordt gereden, tegenover slechts 5% bij een constante 80 km/h.

BETERE VERBRANDING

De inlaatkanalen zijn herwerkt om een sterkere werveling te creëren tijdens de inlaatslag. Door de hoogte van de zuigerkoppen te verminderen en hun vorm te optimaliseren wordt de valwerveling verder versterkt tijdens de compressie en neemt de wervelenergie toe op het moment van ontsteking.

Die factoren veroorzaken een snellere vlamverspreiding wanneer de bougie vlamt, en een snellere volledige verbranding, waardoor 2 procent meer koppel vrijkomt bij lage tot middellage toerentallen en 3 procent minder brandstof wordt verbruikt bij hoge toerentallen.

De kop van de meergaatse injector is herwerkt en de brandstofdruk is verhoogd van 20 naar 30 MPa. Het gevolg is een snellere en breder verspreide spray, waardoor de verdamping grondig gebeurt en de verbranding efficiënt en zonder verspilling plaats vindt.

Wanneer de motor koud staat en meer geneigd is om partikels te produceren, wordt de brandstof in drie fases ingespoten. Daardoor wordt de verdamping en de verpulvering van de brandstof verbeterd, waardoor ze gemakkelijk verbrandt en de vorming van fijnstof met ongeveer 80 procent wordt verminderd. Daardoor voldoet de motor nu al aan de Europese partikelnormen die in 2017 in voege treden.

Tot slot vermindert een nieuwe koelvloeistofklep de stroom van koelvloeistof rond de verbrandingskamers om te voorkomen dat warmte verloren gaat wanneer de motor nog aan het opwarmen is. Daardoor verkort de opwarmtijd en wordt de extra brandstofinspuiting die nodig is tijdens een koudstart verminderd.

VERMINDERDE WRIJVING

Het schuivende oppervlak van de oliering kreeg een asymmetrische vorm, met een grotere buitenomtrek bovenaan dan onderaan, waardoor de olie beter wordt gladgestreken en de dikte van de oliefilm op de cilinderwand wordt geoptimaliseerd om de wrijving te verminderen.

De zuigers gebruiken nu vaatvormige schorten die de oppervlaktespanning onder belasting optimaliseren. Samen met de asymmetrische olieringen verminderen deze nieuwe schorten de mechanische wrijving gevoelig, zodat het brandstofverbruik daalt.

SKYACTIV-G 2.0-BENZINEMOTOR

Met een compressieverhouding van 14:1 combineert de atmosferische 1.998 cc SKYACTIVE-G-benzinemotor met directe injectie een wrijvingsarme en lichtgewicht constructie om veel koppel te leveren bij lage tot middellage toerentallen, samen met lineaire acceleratiekenmerken en een uitstekend brandstofverbruik.

Dankzij een gesofisticeerd vier-naar-een-uitlaatsysteem, meergaatse injectoren en een uniek, uitgehold zuigerontwerp om pingelen te elimineren ontwikkelt deze krachtbron 165/160 (AWD) pk bij 6.000 o/m en 210/208 Nm aan koppel bij 4.000 o/m.

Hij haalt een gecombineerd normverbruik van 6,4 l/100 km en een CO₂-uitstoot van 149 g/km (handgeschakelde versnellingsbak, voorwielaandrijving), 6,5 l/100 km en 152 g/km (automaat, voorwielaandrijving), 6,8 l/100 km en 159 g/m (handgeschakeld, vierwielaandrijving) en 6,6 l/100 km en 155 g/km (automaat, vierwielaandrijving).

SKYACTIV-D 2.2-DIESEL

Mazda's 2.191 cc common-rail dieselmotor met lage wrijving en een lichtgewicht constructie gebruikt verschillende gesofisticeerde oplossingen waardoor hij gemakkelijk de strenge Euro 6-uitstootnorm haalt zonder dure nabehandelingssystemen te moeten gebruiken.

Door het gebruik van meergaatse piëzo-hogedrukinjectoren die tot 9 insputingen per verbranding kunnen uitvoeren en getrapte, eivormige zuigers is het gemakkelijker om een precieze brandstofinjectie en een ideale verbranding te bereiken onder een compressieverhouding van 14:1, de laagste van alle huidige turbodiesels op de markt.

Het blok ontwikkelt 150/175 pk bij 4.500 o/m en 380/420 Nm koppel bij 1.800-2.600/2.000 o/m. Zijn biturbo-architectuur is ontwikkeld om zo weinig mogelijk reactietijd, een krachtige duw bij middelhoge toerentallen en een hoog maximumtoerental van 5.500 o/m te kunnen leveren.

Naast zijn dynamische prestaties en hoge koppel geeft deze motor ook een uitstekend gemengd normverbruik en een lage CO₂-uitstoot van 5,0 l/100 km en 132 g/km (150 pk, manuele versnellingsbak, voorwielaandrijving), 5,6 l/100 km en 147 g/km (150 pk, automaat, voorwielaandrijving), 5,4 l/100 km en 142 g/km (150 pk, handgeschakeld, vierwielaandrijving) en 5,8 l/100 km en 152 g/km (150 pk, automaat, vierwielaandrijving*).

Deze motor gebruikt drie nieuwe SKYACTIV-D-technologieën: High-Precision DE Boost Control, Natural Sound Smoother en Natural Sound Frequency

Persmap
Mazda Motor Belux



Control. Die werken samen om de werkingsstijle van deze motor en zijn prestaties te verbeteren.

ZOOM-ZOOM

High precision DE Boost Control verscherpt onmiddellijk de motorreacties op het gaspedaal onder lage belasting. Het veroorzaakt een meer precieze controle over het motorkoppel door de turbodruk te optimaliseren en de brandstofinjectie verfijnder bij te stellen.

Natural Sound Smoother bestaat uit een dynamische demper in de pen die de zuiger bevestigt aan de zuigerstang. Dat vermindert voelbaar de trillingen en kletterende geluiden bij 3,5 kHz, de frequentie die in de auto hoorbaar is na het starten en bij langzaam optrekken.

Natural Sound Frequency Control vult de Natural Sound Smoother aan door de drie andere kritische frequenties (1,3 kHz, 1,7 kHz en 2,5 kHz) te onderdrukken waar dieselmotoren doorgaans het luidst vibreren.

SKYACTIV-DRIVE AUTOMATISCHE VERSNELLINGSBAK

De SKYACTIV-DRIVE-zestrapsautomaat met overbrugging van de koppelomvormer verenigt de grootste voordelen van een conventionele getrapte automaat, een continu variabele transmissie en een versnellingsbak met dubbele koppeling in één compact en licht pakket.

In combinatie met een van de SKYACTIV-G-benzinemotoren gebruikt de SKYACTIV-DRIVE een nieuwe schakelstrategie die de bedoeling van de bestuurder afleidt uit de rijsnelheid, de positie van het gaspedaal, het toerental en andere factoren in plaats van een traditionele schakeltiming te kiezen.

De SKYACTIV-DRIVE voor de SKYACTIV-D 2.2-turbodiesel is de eerste met een weinig stijve overbruggingsdemper met demperversen met een grotere slag en een bredere torsiehoek. Deze nieuwe veren verhogen de stijfheid van de aandrijfjas om het maximumkoppel van 420 Nm te kunnen verdragen, maar ze vergroten ook de torsiestijfheid door de slag van de overbruggingsdemper te vergroten.

Als gevolg daarvan zorgt deze automaat voor een stillere rijervaring met een meer frequente overbrugging van de koppelomvormer en wordt het brandstofverbruik nog verder geoptimaliseerd onder dagelijkse gebruiksomstandigheden.

Aanvullend is het **Drive Selection Mode** verkrijgbaar op modellen met de SKYACTIV-DRIVE-overbrenging waardoor de bestuurder gemakkelijk naar de Sport-stand kan overschakelen via een schakelaar op de middenconsole. Deze Sport-stand verandert de motorkarakteristieken, de schakeltiming en en de schakelsnelheid om zo een krachtige, lineaire acceleratie te kunnen bieden, zelfs wanneer het gaspedaal subtiel wordt bediend.

SKYACTIV-MT HANDGESCHAKELDE VERSNELLINGSBAK

De lichtgewicht SKYACTIV-MT handgeschakelde zesversnellingsbak heeft een nieuwe basisstructuur voor de versnellingspookbehuizing met versterkingen waar die aan het koetswerk is bevestigd. Daardoor wordt alle stijfheidsverlies door de hogere inplanting van de versnellingspook geëlimineerd. De middenpositie waar de pook rond beweegt is ook herwerkt om tegelijk een korte slag te behouden en de bediening te vereenvoudigen voor mensen met een kleinere gestalte.

In combinatie met de dieselmotor krijgt de SKYACTIV-MT bovendien een nieuwe koppelpiekbegrenzer voor de snelheid van de hydraulische cilinder die de snelheid van het koppelingspedaal regelt. Daardoor verbetert de respons op een snelle actie van het koppelingspedaal en het helpt ook om overdreven schokken te vermijden wanneer de bestuurder een versnelling mist. Het helpt bovendien de vertraagde reactie op het pedaal te verminderen wanneer in extreem koude temperaturen wordt gereden.

i-ELOOP EN i-STOP

i-ELOOP is de afkorting van "Intelligent Energy Loop". Het is een pionierend systeem dat gerecupereerde elektriciteit opslaat in een geavanceerde supercondensator in plaats van in een specifieke batterij. Samen met het i-stop, het stop-startsysteem dat verbrandingsenergie gebruikt voor een snelle en zachte herstart van de motor, zou het i-ELOOP het brandstofverbruik onder dagelijks gebruik met 10 procent kunnen verbeteren in functie van de rijomstandigheden.

i-ACTIV AWD

De nieuwe generatie van Mazda's i-ACTIV AWD-vierwielaandrijving is ontwikkeld om onder alle omstandigheden de connectie te behouden tussen de bestuurder en de weg. Het blijft trouw aan de Jinba Ittai-geest, onafhankelijk van de omstandigheden, terwijl het er tegelijk over waakt dat er geen offer moet worden gebracht in de vorm van een hoger brandstofverbruik.

Het systeem in de volledig nieuwe CX-5 is gevoelig verbeterd door het gebruik van rollagers voor alle aftak- en achterdifferentieellagers en het is ook het eerste in een Mazda-auto met dubbele kogellagers op plaatsen waar veel stijfheid nodig is onder zware belasting.

De dragende rotatie van de ballen binnen de lagers resulteert in een drastische reductie van de wrijving met zo'n 30 procent in vergelijking met het vorige systeem en een evenredige verbetering van 2 procent in het reële brandstofverbruik.

Mazda's intelligente vierwielaandrijving gebruikt 27 sensorsignalen om de wegomstandigheden en de bedoelingen van de bestuurder te analyseren, zoals de omgevingstemperatuur, de werking van de ruitenwissers, de hoek van de weg, de stuurhoek en de gaspedaalbediening, en bepaalt ogenblikkelijk hoe de kracht moet worden verdeeld tussen de voor- en de achterwielen. De Active Torque Control-koppeling stuurt de juiste hoeveelheid koppel op exact het juiste moment naar de juiste plek en maximaliseert zo de grip voor- en achteraan door precies te berekenen hoeveel grip op elk wiel is vereist, zelfs wanneer de wegomstandigheden constant veranderen.

Sommige minder gesofisticeerde systemen wachten tot wanneer een wiel grip verliest alvorens ze de koppelverdeling aanpassen, maar Mazda's intelligente vierwielaandrijving anticipeert en stuurt al koppel naar de achterwielen nog voor de voorwielen doorslippen.

Deze intuïtieve afstelling levert ook een uitstekende brandstofefficiëntie op door ervoor te zorgen dat de volledig nieuwe CX-5 niet onnodig koppel naar de achterwielen stuurt wanneer dat niet nodig is volgens de omstandigheden.



Onder de meeste normale rijomstandigheden ligt de nadruk op brandstofefficiënte voorwielaandrijving, maar de koppelverdeling naar de achterwielen kan variëren van slechts 1 procent tot 50 procent.

De nieuwe generatie van Mazda's i-ACTIV AWD-vierwielaandrijving is ontwikkeld om grip, een levendig rijgedrag, een gevoel van vertrouwen voor de bestuurder en brandstofefficiëntie te leveren en werkt perfect samen met winterbanden in omgevingen met extreme sneeuwval en ijs.

6. GEAVANCEERDE CONNECTIVITEIT

- MZD Connect* geavanceerde connectiviteit -Mazda's gesofisticeerde mobiele connectiviteitssysteem dat sociale media en internetradio naadloos integreert
- Het maakt het voor bestuurders bovendien mogelijk om belangrijke voertuiggegevens te raadplegen zoals die van de i-ELOOP*-remenergierecuperatie en het stop-startsysteem i-stop, naast een geavanceerde verbruiksmonitor.
- Bose® Premium surround sound system* met tien luidsprekers en Centerpoint® 2 digitale signaalverwerking

* Beschikbaarheid hangt af van uitrustingsniveau en markt

MZD CONNECT

MZD Connect is Mazda's mobiele connectiviteitsconcept. Het vormt een uitbreiding op de bestaande ingebouwde zaken zoals Bluetooth®, e-mail, sms en navigatie en geeft gebruikers een nieuw soort geconnecteerd gemak.

Via een smartphone die via Bluetooth® of USB is verbonden met het systeem van de volledig nieuwe CX-5 krijgen de passagiers een veilige en eenvoudige toegang langs het 7 duims scherm tot een breed en groeiend aantal mobiele infotainmentdiensten van Aha™, met onder meer tienduizenden internetradio's, Twitter en Facebook, nieuws, audioboeken en nog veel meer.

MZD Connect ondersteunt het afspelen van andere verbonden mobiele toestellen en werkt in 11 audiotalen en 26 teksttalen*. Via Mazda's eigen applicaties biedt het heel wat voertuiginformatie, met onder meer de status en de werkingsgraad van de i-ELOOP-remenergierecuperatie en het stop-startsysteem i-stop.

CONNECTED SERVICES

Samen met de navigatie zijn de optionele Connected Services verkrijgbaar. Nadat een abonnement is aangeschaft en het systeem met een WiFi-hotspot is verbonden via bijvoorbeeld een mobiele telefoon krijg je toegang tot de volgende live diensten:

Live verkeersinformatie met berekening van nieuwe routes in functie van het verkeer van het moment; brandstofprijzen langs een gekozen route of in een specifieke gemeente; het weerbericht en de voorspellingen voor alle punten langs een gekozen route; zoeken naar bestemmingen op het internet via de smartphone.



BOSE® PREMIUM SURROUND-SOUND SYSTEM

Het premium sound system* met tien luidsprekers is samen met Bose® speciaal voor de volledig nieuwe CX-5 ontwikkeld. Het gebruikt een digitale versterker met een achtkanaals digitale signaalverwerking.

Een bijzonder detail van dit systeem zijn de nieuw ontworpen zijden conussen in de A-stijlen. Door de tweeters hoger te plaatsen dan in de huidige modellen, waar ze in het dashboard zijn gemonteerd wordt, het geluid op een meer natuurlijke manier verspreid.

De digitale signaalverwerking Centerpoint® 2 analyseert de frequentie van de geluidsbron om een rijke, virtuele meerkanaals gebruikservaring te bieden, zelfs van MP3 of andere gecomprimeerde bestanden of van de radio en audiocontent die toegankelijk is via het geavanceerde connectiviteitssysteem.

AudioPilot® * geluidscompenserende technologie compenseert voor de gevolgen van ongewenste externe lawaaibronnen zoals weggeluiden, veranderende snelheden en zelfs een open raam.

Mazda's Bose® sound system* heeft drie belangrijke troeven: een helder, zuiver en storingsvrij geluid; een accurate reproductie van het geheel van muzikale frequenties om een ervaring te bieden die doet denken aan een live optreden; en vermogen, om een klank te creëren waarbij de impact van de energie van lage bassen kan worden gevoeld.

Aangezien de weerkaatsing van het geluid varieert in functie van de stoelbekleding - stof of leer - hebben de akoestische ingenieurs het systeem gefinetuned voor elk materiaal. Dat is een essentieel punt dat een echt premiumstelsel onderscheidt.

* Beschikbaarheid hangt af van uitrustingsniveau en markt

10 HIGH-PERFORMANCE-LUIDSPREKERS

- 1 Eén 8-cm Twiddler® (centrefill, neodymium middelhoog bereik-luidspreker) in het instrumentenbord.
- 2 Twee 2.5-cm tweeters in de A-stijlen.
- 3 Twee 16.5-cm breedspreekers in de voordeuren.
- 4 Twee 13-cm breedspreekers in de achterdeuren.
- 5 Twee 6-cm Twiddler® (neodymium middelhoog bereik-luidsprekers) in de D-stijlen.
- 6 Eén 13-cm Richbass™ woofer in een 8 liter grote, op maat ontwikkelde bassbox in de uitsparing voor het reservewiel.

SYSTEEMELEKTRONICA

- 7 Digitale versterker onder de rechtersetel met Bose® Digital Signal Processing:
 - 7 kanalen voor aangepaste equalizer
 - Centerpoint® 2-sigitaalverwerking
 - AudioPilot® 2 Noise Compensation (lawaaicompensatie)

7. VEILIGHEID

- Verbeterd Mazda Radar Cruise Control (MRCC)* met Stop and Go-functie** en Adaptive LED Headlights* (ALH) met 12 ledblokken
- De nieuwe voorwaartse gerichte camera ondersteunt de i-ACTIVSENSE-rijhulpsystemen met een nieuw Advanced Smart City Brake Support* (Advanced SCBS) en Traffic Sign Recognition1 (TSR)
- Extra i-ACTIVSENSE-systemen* zoals Lane Keep Assist System (LAS) en Lane Departure Warning System (LDWS), Advanced Blind Spot Monitoring met Rear Cross Traffic Alert (ABSM w/RCTA), Driver Attention Alert (DAA)

De volledig nieuwe Mazda CX-5 is uitgerust met een verbeterd en uitgebreid aanbod van de geavanceerde en innovatieve i-ACTIVSENSE veiligheids- en rijhulpsystemen die de beste actieve veiligheid in zijn segment garanderen. Vooral de keuze voor een voorwaarts gerichte camera als aanvulling op de millimetergolfradar van de vorige generatie heeft de capaciteiten van Mazda's i-ACTIVSENSE-systemen uitgebreid.

De Mazda Radar Cruise Control (MRCC) met Stop and Go-functie en de Adaptive LED Headlights* (ALH) kregen allebei een verbeterde werking, terwijl voor het eerst het Advanced Smart City Brake Support* (Advanced SCBS) en Traffic Sign Recognition* (TSR) verkrijgbaar zijn op de volledig nieuwe CX-5.

* Beschikbaarheid hangt af van uitrustingsniveau en markt

** Beschikbaar op versies met automatische versnellingsbak

MAZDA RADAR CRUISE CONTROL (MRCC) MET STOP AND GO-FUNCTIE

MRCC* meet de relatieve snelheid en de afstand tot de voorligger en bedient automatisch de motor en de remmen om de geschikte rijsnelheid en de optimale volgafstand te behouden.

Het verbeterde systeem in de volledig nieuwe CX-5 combineert de radar van het vorige systeem met een nieuwe voorwaarts gerichte camera. Daarmee verschuift de minimale werkingssnelheid van 30 km/h naar 0 km/h en kan de bestuurder het systeem bij om het even welke rijsnelheid inschakelen, van stilstand tot 200 km/h**.

Wanneer de CX-5 rijdt met het MRCC ingeschakeld, vertraagt hij automatisch tot stilstand wanneer zijn voorligger hetzelfde doet. Hij zal blijven staan tot wanneer de auto voor hem weer wegrijdt.

De bestuurder beslist wanneer de CX-5 weer in beweging komt en de auto trekt dan automatisch op om het volgende voertuig aan de juiste snelheid te volgen. Het systeem heeft een waarschuwingfunctie om de bestuurder erop te wijzen dat de volgende auto is vertrokken.

TRAFFIC SIGN RECOGNITION (TSR)

Ook TSR* gebruikt de nieuwe camera om snelheidsbeperkingen en 'Geen doorgang'-borden te herkennen en waarschuwt de bestuurder onmiddellijk via het Active Driving Display. Als de bestuurder de snelheidslimiet zou overschrijden, wordt hij daar visueel en auditief voor gewaarschuwd.

* Beschikbaarheid hangt af van uitrustingsniveau en markt

** Beschikbaar voor versies met automatische versnellingsbak

ADVANCED SMART CITY BRAKE SUPPORT (ADVANCED SCBS)

Mazda's Advanced Smart City Brake Support* gebruikt een voorwaarts gerichte camera die de detectieafstand heeft vergroot en de kijkhoek heeft verbreed. Het voorwaartse snelheidsdetectiebereik is vergroot van 4-30 km/h naar 4-80 km/h. Advanced SCBS is perfect aangepast voor gebruik in de stad en kan ook voetgangers detecteren bij snelheden tussen 10 en 80 km/h.

Het systeem zal het voertuig automatisch doen stoppen of vertragen wanneer er een risico is op een aanrijding met de auto of voetganger voor hem. Bij aanrijdingsgevaar waarschuwt het systeem de bestuurder met een geluidssignaal en een visuele aanwijzing. Als het merkt dat een botsing onvermijdelijk is, zal het automatisch remmen.

Dankzij ultrasoonsensoren werkt het **Smart City Brake Support Reverse (SCBS R)*** ook bij achteruit rijden aan snelheden van 2-8 km/h.

ADAPTIVE LED HEADLIGHTS (ALH) MET 12 LEDLICHTBLOKKEN

In de zoektocht naar een optimaal zicht bij nachtelijke ritten is het aantal blokken waar de leds van het Adaptive LED Headlights (ALH) in zijn opgedeeld verhoogd van 4 naar 12. Voor de dim- en grootlichten is een monoculaire eenheid gebruikt.

Aangezien elk blok onafhankelijk kan worden ontstoken of gedoofd biedt de opsplitsing in 12 blokken een meer verfijnde controle van de lichtbundel en een sterkere bovenste helft van de lichtbundel tijdens rijden met de grootlichten zodat voetgangers eerder zichtbaar worden.

Het verbeterde ALH gebruikt de naar voor gerichte camera en kent drie unieke functies: Glare-free High Beam, Wide-range Low Beam en Highway mode.

* Beschikbaarheid hangt af van uitrustingsniveau en markt



Bij snelheden van 40 km/h of meer detecteert Glare-free High Beam de positie van tegenliggers of voorliggers en schermt het delen van de leds af zodat de grootlichten continu kunnen worden gebruikt zonder andere voertuigen te verblinden.

Bij snelheden onder de 40 km/h maakt het Wide-range Low Beam dat de ledlichten de twee zijden van de weg over een groter gebied verlichten, met inbegrip van het gebied dat zichtbaar is tussen de A-stijlen en de buitenspiegels, om kruispunten en bochten beter te helpen verlichten.

Highway mode werkt bij snelheden boven de 95 km/h en vergroot het zicht in de verte door optische as van de koplampen te verhogen wanneer je op de snelweg rijdt.

EXTRA I-ACTIVSENSE-TECHNOLOGIEËN

In de lijst van de extra i-ACTIVSENSE-rijhulpsystemen* van de volledig nieuwe CX-5 zitten Mazda's **Lane Keep Assist System (LAS)** en **Lane Departure Warning System (LDWS)**, **Advanced Blind Spot Monitoring met Rear Cross Traffic Alert (ABSM w/RCTA)**, **Driver Attention Alert (DAA)**, en **Smart Brake Support (SBS)**.

Bij snelheden boven 60 km/h gebruikt **Lane-Keep Assist (LAS)** de naar voor gerichte camera om de wegmarkeringen in de gaten te houden en de bestuurder te ondersteunen door stuurkoppel te geven. Het **Lane Departure Warning System* (LDWS)** voorspelt afwijkingen van de rijstrook en laat het stuurwiel trillen of een alarm weerklinken om de bestuurder bewust te maken van het gevaar.

Advanced Blind Spot Monitoring met Rear Cross-Traffic Alert* (ABSM w/RCTA) gebruikt een millimetergolfradarsensor om de dode hoeken langs de zijkant en achter de volledig nieuwe CX-5 in de gaten te houden en wijst de bestuurder op naderende voertuigen wanneer bijvoorbeeld van rijstrook wordt gewisseld.

Het systeem treedt in actie bij snelheden boven 30 km/h. Als de bestuurder de richtingaanwijzers inschakelt terwijl het systeem een voertuig langs achteren ziet naderen, waarschuwt het met een knipperlichtje in de respectieve buitenspiegel en met een geluidssignaal.

Het systeem gebruikt dezelfde sensor voor zijn **RTCA**-functie, die de omgeving van de auto in de gaten houdt bij het achteruitrijden. Het waarschuwt de bestuurder wanneer het een voertuig detecteert dat langs zij komt aanrijden.

Het **Driver Attention Alert* (DAA)** werkt boven de 65 km/h en let op de stuurhoek en de rijsnelheid in combinatie met de naar voor gerichte camera om de conditie van de bestuurder in de gaten te houden. Als het opvallende veranderingen opmerkt in het gedrag van de bestuurder, zal het elke twee uur aanraden om een pauze te nemen via zowel visuele als auditieve signalen.

Alweer dankzij de toevoeging van de naar voor gerichte camera aan de bestaande radar kan het **Smart Brake Support* (SBS)** zijn snelheidsbereik vergroten voor de automatische remfunctie, van 15-145 km/h naar 15-160 km/h. SBS kijkt naar voorliggers en geeft eerst een geluidswaarschuwing en zet de remmen op scherp voor maximale efficiëntie als het merkt dat de veiligheidsafstand gevaarlijk snel afneemt. Vervolgens zal het zelfstandig remmen als de bestuurder niet reageert.

VERDERE	STANDAARD	GEMONTEERDE
ACTIEVEVEILIGHEIDSUITRUSTING		

De volledig nieuwe CX-5 heeft verder nog een antiremblokkeersysteem op alle vier de wielen (4W-ABS) met Electronic Brakeforce Distribution (EBD) en Brake Assist, Dynamic Stability Control (DSC), Traction Control System (TCS), Emergency Stop Signalling System (ESS) en Hill Launch Assist (HLA).

* Beschikbaarheid hangt af van uitrustingsniveau en markt

PASSIEVE VEILIGHEID

Het extreem sterke SKYACTIV-BODY van de volledig nieuwe CX-5 gebruikt een meerlagige structuur voor het bovenste, middelste en onderste deel die de kracht van een impact efficiënt absorbeert en verdeelt over het motorcompartiment, waardoor de vervorming van de passagierscel bij een botsing beter wordt tegengegaan.

Om de crashenergiestroom verticaal te garanderen heeft het koetswerk een optimaal gevormde versterking aan de basis van de A-stijlen en aan de binnenkant van de scharnierstijlen die de energie-opname en de efficiëntie van de verdeling van de krachten verbeteren. Bovendien zijn de A-stijlen voortaan gemaakt in 1.180 MPa-staal met een extreem hoge weerstand, en extreem sterk materiaal rond de passagierscel combineert een lager gewicht met een grotere crashveiligheid.

Om de prestaties bij een zijdelingse botsing te versterken is een stevige, H-vormige ringstructuur die het dak en de B-stijlen met de onderkant van het koetswerk verbindt geombineerd met twee zijdelingse impactstaven in elke voordeur en een in elke achterdeur om vervorming van de passagierscel te voorkomen. Het gebruik van 980 MPa staal met extreem hoge weerstand in de B-stijlen en dorpels vergroot de sterkte van de passagiersruimte nog meer zonder dat dit wordt afgestraft met door hoger gewicht.

Achteraan absorberen en verspreiden zijdelingse subframes de botsenergie op een efficiënte manier, terwijl een framevorm en structuur de brandstoftank beschermt en brandstoflekken voorkomt bij een eventuele botsing.

AIRBAGS

De volledig nieuwe CX-5 is uitgerust met zes airbags: twee frontale, twee zijdelingse en een gordijn over de hele lengte. Er zijn driepuntsgordels met voorspanners en spankrachtbegrenzers en ISOFIX-bevestigingspunten voor kinderstoeltjes zijn op de linker- en rechterachterstoel geïntegreerd, zodat het veiligheidspakket volledig is.

VOETGANGERBESCHERMING

Door de nauwgezette aandacht die is besteed aan het verminderen van het risico op verwondingen aan voetgangers bij een aanrijding worden ook andere weggebruikers beschermd door de veiligheidsinspanningen van de volledig nieuwe CX-5.

Gaten en uitsnijdingen in de motorkapverstevingen creëren een gemakkelijk te vervormen structuur die helpt om de verwondingen aan het hoofd van een voetganger te beperken bij een ongeval. Daarenboven gebruikt het schutbord een S-vormige structurele dwarssectie die zoals een veer werkt om de energie beter te helpen absorberen.

Energie-absorberend schuim in de voorbumper helpt om verwondingen aan de benen van een voetganger te beperken, terwijl een extra balk onderaan de bumper helpt te vermijden dat zijn benen onder de voorkant van de auto terechtkomen.

Om de impactenergie te absorberen en verwondingen te beperken bij een eventuele botsing met een kinderhoofd (impact van boven) of de heup van een volwassene (impact langs voren) is een nieuwe structuur geplaatst voor de bevestiging van het bovenste deel van het radiatorrooster die de energie absorbeert van een impact in elk van beide richtingen.

8. Technische specificaties

GLOEDNIEUWE MAZDA CX-5

AFMETINGEN

Koetswerktype		Monocoque
Aantal zitplaatsen		5
Exterieur		
Totale lengte	mm	4.550
Totale breedte met wielkastbeschermers	mm	1.840
Totale breedte (incl. buitenspiegels)	mm	2.115
Totale hoogte met haaienvinantenne (onbeladen)	mm	17": 1.675 / 19": 1.680
Wielbasis	mm	2.700
Overhang vooraan	mm	950
Overhang achteraan	mm	900
Bodemvrijheid tussen de assen (beladen)	mm	192 (17") / 200 (19")
Interieur		
Hoofdruimte vooraan zonder schuifdak	mm	1.007
Hoofdruimte achteraan zonder schuifdak	mm	991
Schouderruimte vooraan	mm	1.451
Schouderruimte achteraan	mm	1.391
Heupruimte vooraan	mm	1.402
Heupruimte achteraan	mm	1.405
Beenruimte vooraan	mm	1.041
Beenruimte achteraan	mm	1.007
Knieruimte achteraan	mm	67
Koffer		
Laadvolume (alle stoelen rechtop, tot bagagecover)	l	477*
Laadvolume (alle stoelen rechtop, tot gordellijn)	l	506*
Volume tot plafond (achterbank neergeklapt)	l	1.620"
Hoogte tussen vloer en bagageafdekking	mm	505
Laadlengte tot achterbank	mm	965

* VDA figure including sub-trunk

* VDA figure including sub-trunk



Laadlengte tot voorstoelen	mm	1.696
Breedte tussen de wielkasten	mm	1.050
Breedte op vloerniveau	mm	1.448
Tildrempel koffer, afstand tot de grond	mm	745
Openingsbreedte/hoogte koffer	mm	1.125/779

MOTOREN

		SKYACTIV-G 2.0 (165 / 160 pk)		SKYACTIV-G1 ⁺ 2.5 (194 pk)	SKYACTIV-D 2.2 (150 pk)		SKYACTIV-D 2.2 (175 pk)
Aandrijving		Op de voorwielen	AWD	AWD	Op de voorwielen	AWD	AWD
Overbrenging		6MT/6AT	6MT/6AT	6AT	6MT/6AT	6MT/6AT	6MT/6AT
Motortype		I4 DOHC 16 kleppen					
Cilinderinhoud	cm ³	1.998		2.488	2.191		2.191
Boring x slag	mm	83.5 x 91.2		89 x 100	86.0 x 94.3		86.0 x 94.3
Brandstofinjection		Directe injectie					
Compressieverhouding		14.0:1		13.1:0	14.0:1		14.0:1
Uitlaat zuivering		Drieweg-katalysator			Oxidatie-katalysator & DPF		
Max. vermogen	kW (pk)/o/m	121 (165)/6.000	118 (160)/6.000	143 (194)/6.000	110 (150)/4,500		129 (175)/4.500
Max. koppel	Nm/o/m	210/4.000	208/4.000	258/4.000	380/1.800-2.600		420/2.000
Brandstof		95RON			Diesel		
Brandstoffankinhoud	l	56	58	58	56	58	58
Batterij		Q-85			T-110		

TRANSMISSIE: SKYACTIV-MT

	SKYACTIV-G 2.0 (165 pk)	SKYACTIV-G 2.0 (160 pk)	SKYACTIV-D 2.2 (150 pk)	SKYACTIV-D 2.2 (150 pk)	SKYACTIV-D 2.2 (175 pk)
Aandrijving	Op de voorwielen	AWD	Op de voorwielen	AWD	AWD
Overbrenging	6MT	6MT	6MT	6MT	6MT
Overbrengingsverhouding					
1"	3.700	3.700	3.357	3.357	3.357
2"	1.947	1.947	1.826	1.826	1.826
3"	1.300	1.300	1.565	1.565	1.565
4"	1.029	1.029	1.147	1.147	1.147
5"	0.837	0.837	0.893	0.893	0.893
6"	0.680	0.680	0.745	0.745	0.745
Achteruit	3.724	3.724	4.091	4.091	4.091
Eindoverbrenging	4.388	4.705	4.105*/ 3.120*	4.388*/ 3.291*	4.388*/ 3.291*

* 1^e-2^e/3^e-6^e versn.

TRANSMISSIE: SKYACTIV-DRIVE

	SKYACTIV- G 2.0 (165 pk)	SKYACTIV -G 2.0 (160 pk)	SKYACTIV- G1+ 2.5 (194 pk)	SKYACTIV- D 2.2 (150 pk)	SKYACTIV -D 2.2 (150 pk)	SKYACTIV -D 2.2 (175 pk)
Aandrijving	Op de voorwielen	AWD	AWD	Op de voorwielen	AWD	AWD
Overbrenging	6AT	6AT	6AT	6AT	6AT	6AT
Overbrengingsverhouding						
1"	3.552	3.552	3.552	3.487	3.487	3.487
2"	2.022	2.022	2.022	1.992	1.992	1.992
3"	1.452	1.452	1.452	1.449	1.449	1.449
4"	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
5"	0.708	0.708	0.708	0.707	0.707	0.707
6"	0.599	0.599	0.599	0.600	0.600	0.600
Achteruit	3.893	3.893	3.893	3.990	3.990	3.990
Eindoverbren- ging	4.624	4.624	4.624	4.090	4.090	4.090

OPHANGING EN WIELEN:

	SKYACTIV-G 2.0 (165 / 160 pk)		SKYACTIV-G1 ⁺ 2.5 (194 pk)	SKYACTIV-D 2.2 (150 pk)		SKYACTIV-D 2.2 (175 pk)
Aandrijving	Op de voorwiel en	AWD	AWD	Op de voorwiel en	AWD	AWD
Ophanging						
Vooraan	MacPherson-veerpoten					
Achteraan	Multi-link					
Velgen & banden						
Velgmaat	17 X 7J 19 X 7J					
Bandenmaat	225/65 R17 225/55 R19					

STUUR EN REMMEN

	SKYACTIV-G 2.0 (165 / 160 pk)		SKYACTIV-G1 ⁺ 2.5 (194 pk)	SKYACTIV-D 2.2 (150 / 175 pk)
Stuur				
Stuurtype	Tandheugel			
Stuurbekrachtiging	Elektrisch			
Draaicirkel tussen stoepen (straal)	m	5.5		
Draaicirkel tussen muren (diameter)	m	12		
Remmen				
Type vooraan	Geventileerde schijven			
Type achteraan	Volle schijven			
Diameter vooraan	mm	297		
Diameter achteraan	mm	303		
Diameter vacuumbekrachtiger	duim	9,0		

PRESTATIES EN GEWICHTEN (FWD-modellen)

		2.0L SKYACTIV-G (165 pk)		2.2L SKYACTIV-D (150 pk)	
Aandrijving		Op de voorwielen	Op de voorwielen	Op de voorwielen	Op de voorwielen
Overbrenging		6MT	6AT	6MT	6AT
Prestaties					
Topsnelheid (begrensd)	km/h	201	192	204	200
Acceleratie (0-100km/h)*	s	10.4	9.9	9.4	10.1
Brandstofverbruik					
Gemengd	l/100km	6.4	6.5	5.0	5.6
Buiten de stad	l/100km	5.6	5.7	4.6	5.0
In de stad	l/100km	7.9	7.9	5.9	6.7
CO ₂ -uitstoot (gecombineerd)	g/km	149	152	132	147
Emissienorm		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Gewichten en belasting					
Min. rijklaar gewicht	kg	1.360	1.390	1.460	1.480
Max. toegelaten gewicht	kg	2.020	2.030	2.110	2.120
Max. asbelasting vooraan	kg	1.035	1.060	1.140	1.150
Max. asbelasting achteraan	kg	1.085	1.070	1.070	1.070
Max. toegelaten sleepgewicht, ongeremd	kg	715	730	750	750
Max. toegelaten sleepgewicht, geremde sleep (helling van 12%)	kg	1.800	2.000	2.000	2.000
Max. toegelaten sleepgewicht, geremde sleep (helling van 8%)	kg	1.900	2.000	2.000	2.000

* Onder Mazda-testomstandigheden

Max. dakbelasting (dakrails / imperiaal)	kg	75/50	75/50	75/50	75/50
---	----	-------	-------	-------	-------

PRESTATIES EN GEWICHTEN (AWD-modellen)

		SKYACTIV-G 2.0 (160 pk)		SKYACTIV- G1 ⁺ 2.5 (194 pk)	SKYACTIV-D 2.2 (150 pk)		SKYACTIV-D 2.2 (175 pk)	
Aandrijving		AWD	AWD	AWD	AWD	AWD	AWD	AWD
Overbrenging		6MT	6AT	6AT	6MT	6AT	6MT	6AT
Prestaties								
Topsnelheid (begrensd)	km/h	198	188	195	199	196	208	206
Acceleratie (0-100 km/h)*	s	10.9	10.5	9.2	9.6	10.3	9.0	9.5
Brandstofverbruik								
Gemengd	l/100km	6.8	6.6	7.1	5.4	5.8	5.4	5.8
Buiten de stad	l/100km	5.9	5.8	6.1	4.9	5.3	4.9	5.3
In de stad	l/100km	8.4	8.0	8.7	6.3	6.7	6.3	6.7
CO ₂ -uitstoot (gecombineerd)	g/km	159	155	162	142	152	142	152
Emissienorm		Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6	Euro 6
Gewicht en max. belasting								
Min. rijklaar gewicht	kg	1.420	1.425	1.485	1.520	1.530	1.520	1.535
Max. toegelaten gewicht	kg	2.080	2.115	2.143	2.143	2.143	2.143	2.143
Maximale asbelasting vooraan	kg	1.050	1.090	1.130	1.165	1.180	1.165	1.180
Maximale asbelasting achteraan	kg	1.130	1.130	1.120	1.110	1.110	1.105	1.110
Max. toegelaten sleepegewicht, ongeremd	kg	745	750	750	750	750	750	750
Max. toegelaten sleepegewicht, geremd (helling van 12%)	kg	1.800	2.000	2.000	2.000	2.100	2.000	2.100
Max. toegelaten sleepegewicht,	kg	1.900	2.000	2.000	2.100	2.100	2.100	2.100

* Onder Mazda-testomstandigheden



geremd (helling van 8%)								
Max. dakbelasting (dakrails / imperiaal)	kg	75/50						