

Verschillende smaken

Geen modellengamma is meer compleet zonder suv. Wil een autofabrikant geld verdienen, dan moet deze minstens één sportief utiliteitsvehikel in de showroom hebben staan. De recente stortvloed aan nieuwe modellen maakt de keuze voor de klant steeds groter – maar niet gemakkelijker. Nu de nieuwe Ford Kuga in ons land is gearriveerd, rangschikken we de suv-smaken weer eens in de juiste volgorde.

Tekst Marcel Kühler, Igor Stuifzand **Foto's** Zbigniew Mazar

HONDA CR-V 2.0 I-MMD HYBRID E-CVT

NL 46.430 EURO
BE 35.705 EURO

SKODA KAROQ 1.5 TSI ACT

NL 31.490 EURO
BE 31.030 EURO

TOYOTA RAV4 2.5 VVT-I HYBRID CVT

NL 42.495 EURO
BE 44.700 EURO

MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 165

NL 36.390 EURO
BE 31.190 EURO

FORD KUGA 1.5 ECOBOOST

NL 36.325 EURO
BE 32.500 EURO

RENAULT KADJAR TCE 160

NL 34.290 EURO
BE niet leverbaar

FORD KUGA 1.5 ECOBOOST

Een fris design, een compleet pakket hulp- en veiligheidssystemen en een gemakkelijk te bedienen multimediastelsel – de nieuwe Ford Kuga is helemaal up-to-date. Fords middelgrote suv heeft de taak om het succes van zijn voorganger op z'n minst te evenaren, maar in dit populaire en nog steeds groeiende marktsegment hangt succes af van vele factoren. Praktisch gebruiksgemak en comfort zijn er twee. Op deze onderdelen scoort de nieuwe Kuga prima. Voorin zit je riant en ook achterin heeft niemand reden tot klagen. De achterbank kan in de lengterichting worden verschoven, wat de bagageruimte een flexibel formaat geeft. Met een laadvolume van 565 liter (maximaal: 1564 liter), hoeft de Kuga enkel de Toyota RAV4 voor zich te dulden.

De Ford Kuga is het jongste model in deze test, en dat merk je aan de omvangrijke veiligheidsuitrusting. Een actieve rijbaanassistent, een noodremsysteem met voetgangersherkenning en een SOS-knop zijn standaard. Voor zaken als adaptieve cruisecontrol, dodehoekwaarschuwing, verkeersbordherkenning of een 360-gradencamera rekent Ford zeer schappelijke pakketprijzen.

Op de weg is de nieuwe Kuga een échte Ford. En dat is goed nieuws: weliswaar is het onderstel aan de stevige kant, maar een slecht wegdek wordt vakkundig gladgestreken. Er zijn weinig merken die dynamiek en comfort zó harmonieus weten te combineren als Ford. Wie van een potje sturen houdt, kan met de Kuga veel lol beleven. Natuurlijk: je rijdt wel in een grote auto en er moet 1509 kilo de bocht om, maar de besturing reageert direct en geeft een vertrouwenwekkend contactgevoel. Daarom is het verrassend dat de Kuga al ruimschoots voor het bereiken van de gripgrens door het elektronisch stabiliteitsstelsel wordt teruggefloten. Een beetje meer speelruimte en de Kuga had op de geklokte ronde over ons testcircuit ten minste de tijd van de (adaptief gedempte) Skoda Karoq geëvenaard, zo niet, verbeterd.

Boost wel! Maar Eco?

De Ford Kuga heeft dikke isolatiematten, die alle rijkgeluiden vaardig buiten de deur houden. Hij wordt aangedreven door een 1,5-liter driebcilinder turbomotor, die is gekoppeld aan een strak schakelende zesversnellingsbak. De EcoBoost-motor maakt het 'Boost'-gedeelte van zijn naam zeker waar, voor het 'Eco'-stukje geldt dat niet. Met een verbruik van 8,2 liter op 100 kilometer (1 op 12,2), bungelt de Kuga onder aan de verbruikslst. Doordat de restwaarde na 4 jaar en 80.000 kilometer niet meer dan gemiddeld is, eindigt de Ford in het hoofdstuk 'Milieu/kosten' op de vierde plaats. Desondanks belonen we de Kuga in de eindrangschikking met de zilveren bokaal.



Geen ruimtegebrek, aan boord van de Kuga. Het dashboard lijkt sterk op dat van de Ford Focus.

Voor 700 euro bestel je het Winter Pack met verwarmbare voorruit, stuur, voorstoelen én achterbank.



De nieuwe Ford Kuga wordt geleverd met tal van standaard en meerprijsplichtige veiligheidssystemen.

Wie van een potje sturen houdt, kan met de Kuga veel lol beleven.



HONDA CR-V 2.0 I-MMD HYBRID

Bij ons zie je hem zelden, maar wereldwijd is de Honda CR-V mateloos populair. In deze test steekt de Honda zijn kop boven het maaiveld met hybridetechniek. Een elektromotor zorgt voor de aandrijving, de tweeliter benzinemotor houdt de batterijen gevuld. Alleen als het uiterste van de CR-V wordt gevraagd, reikt de viercilinder zijn elektrocollega luidruchtig de helpende hand. Je beschikt over een gecombineerd vermogen van 184 pk en een koppel van 315 Nm. De CR-V is de snelste sprinter, maar zijn topsnelheid is – net als bij de Toyota – begrensd op 180 km/h. Met een testverbruik van 7,3 l/100 km (1 op 13,7) behoort de Honda tot de zuinigste auto's in deze test.

Een ander belangrijk pluspunt van de Honda is de hoeveelheid binnenruimte. Voorin zit je vorstelijk, maar ook achterin voelt niemand zich beklemd. De kofferbak heeft een inhoud van 497 liter (maximaal: 1694 liter), maar daar valt goed mee te leven. Ondanks het formaat en het extra gewicht dat de hybridetechniek met zich meebrengt, mag je nog altijd 631 kilo in de Honda CR-V transporteren – het hoogste laadvermogen van alle zes de testauto's. Een geremde aanhangwagen mag die echter niet zwaarder zijn dan 750 kilo.

Opschudding

De veiligheidsuitrusting van de CR-V omvat onder meer adaptieve cruisecontrol met file-assistent, verkeersbordherkenning, led-koplampen en een SOS-verbinding. Over de verwarrende bediening van alle functies en hulpsystemen zijn we minder te spreken. Het onderstel van de Honda maakt een tweeslachtige indruk. Het heeft een nogal soepele

afstemming, toch ontgaan zwaardere aanslagen op de wielen je niet. De CR-V probeert het geweld merkbaar van zich af te schudden. In een snelle bocht voel je de auto flink overhellen en al bij relatief lage snelheden schuift de boel over de voorwielen naar buiten. De besturing is aan de indirecte kant en nodigt niet uit tot een gedreven rijstijl. Zodoende jaagt de CR-V zijn concurrenten op het testcircuit voor zich uit, alleen de Renault Kadjar houdt hem gezelschap. Helaas scoort de Honda ook op de remmentest ondermaats.

In het hoofdstuk 'Milieu/kosten' weet de Honda geen verloren terrein goed te maken. De kwalificatie 'te hoog' gaat op voor de basisprijs, de afschrijving, de verzekeringspremie en de wegenbelasting. Alleen met zijn lage verbruik en gunstige garantievoorwaarden krabbelt de CR-V nog wat terug, maar het is niet genoeg om de aansluiting te hervinden met de nummer 5 op dit testonderdeel, de Toyota RAV4.



Verwarring alom: de vele knoppen en het complexe multimediastelsel roepen vele vragen op.



De middenconsole heeft een groot, variabel in te delen opbergvak.



De Eco-knop helpt je om nog meer benzine te besparen.

MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 165

De huidige generatie Mazda CX-5 is sinds 2017 op de markt. De tijd lijkt weinig vat op het ontwerp te krijgen: de Japanse suv is nog altijd een markante verschijning. Ook op het gebied van de motortechniek bewandelt Mazda ongebaande paden: de CX-5 Skyactiv-G 165 heeft een tweeliter viercilinder zónder turbo, maar met een relatief hoge compressieverhouding. Hij levert een vermogen van 165 pk en een koppel van 213 Nm. Dankzij hun turbo hebben de Ford en de Skoda meer trekkracht, maar de Mazda geeft zich op de sprint niet zomaar gewonnen. Door de lange eerste versnelling komt de CX-5 wat traag uit de startblokken, maar dankzij de trefzekere schakelende zeskak is de snelheid er eenvoudig in te houden.

Dat Mazda een ander motorenpad bewandelt dan de Europese concurrentie, stemt de liefhebber van mooie techniek beslist vrolijk. Maar als we het testverbruik van de CX-5 zien, vraag je je af of alle moeite wel lonend is geweest. Met een gemiddelde van 8,1 liter op 100 kilometer (1 op 12,3) is de Mazda maar nét iets zuiniger dan de dorstige Ford Kuga. We hadden meer van de Skyactiv-G motor verwacht. Overigens is er in deze test geen motor die zo beschaafd ronddraait als de tweeliter viercilinder van Mazda.

Doe niet zo moeilijk

De CX-5 is een heerlijke langeafstandsauto. De afstemming van het onderstel is mooi in balans. Van een hobbelige ondergrond raakt de Mazda niet onder de indruk, en een scherpe richel of slecht onderhouden overweg wordt zonder gehobbel en gestommel verwerkt. Net als bij de Ford Kuga, komt het ESP al vroeg in actie. Een remweg van

36,1 meter (koude remmen) tot 35,6 meter (opgewarmd) is keurig, maar ook niet meer dan dat. De Ford, de Renault en de Skoda hebben minder meters nodig om tot stilstand te komen.

Aan binnenruimte geen gebrek, al moet de CX-5 hier zijn meerdere erkennen in de grotere Honda en Toyota. Met de druk-/draaiknop tussen de voorstoelen bewijst Mazda dat de bediening van een multimediasysteem helemaal niet zo moeilijk hoeft te zijn. Let op Honda en Toyota: in de Mazda vind je wél vanzelf de weg. De rijke veiligheidsuitrusting is eveneens typisch Mazda. Led-koplampen, een automatische noodstopfunctie met voetgangersherkenning, een rijbaanassistent en waarschuwing voor achterlangs kruisend verkeer zijn al standaard op de basis-CX-5. Dat de Mazda zo rijk in zijn toebehoren zit, zie je niet terug in de prijs: de CX-5 is veruit de goedkoopste auto in deze test.

In deze test is er geen motor die zo mooi ronddraait als de viercilinder van de Mazda.



Applaus voor de interieurontwerpers van Mazda. Aan ruimte geen gebrek, de pook laat zich met veel gevoel schakelen.



Een heel arsenaal veiligheidssystemen, eenvoudig in te schakelen met de centrale druk-/draaiknop.

En zo hoort het: de centrale bediening met een paar knoppen en een druk-/draaischakelaar.



RENAULT KADJAR TCE 160 EDC

De Renault Kadjar is alweer sinds 2015 op de markt, maar oogt dankzij zijn omvangrijke update in 2018 nog altijd fris en fruitig. De auto is nauw verwant aan de Nissan Qashqai. Met een lengte van 4,45 meter is de Franse suv beslist niet de grootste auto in zijn klasse, maar hij biedt een acceptabele hoeveelheid binnenruimte. In de kofferbak past 472 tot 1478 liter bagage. Extra flexibiliteit komt er in de vorm van de omklapbare rugleuning van de bijrijdersstoel.

Op veiligheidsgebied kan de Kadjar zijn leeftijd niet meer verbloemen. Lane departure warning in combinatie met een grootlichtassistent, verkeersbordherkenning en led-koplampen zijn standaard, maar voor een automatische noodstopfunctie of dodehoekwaarschuwing moet je bijbetalen. Naar adaptieve cruisecontrol zoek je tevergeefs in de prijslijst. De gebruikte materialen aan boord van de Kadjar werpen je eveneens terug in de tijd. Uit de middenconsole klinkt zo nu en dan een kraakje.

Het onderstel is verrassend stevig. Daardoor blijft de Kadjar op een slecht wegdek voortdurend in beweging en reageert hij wat nerveus op korte hobbels. Een rustmoment is een zeldzaamheid. Overigens wil dit niet zeggen dat de Kadjar uitblinkt op dynamisch gebied. Op een bochtige weg wordt elke vorm van enthousiasme resoluut door het ESP afgestraft en gaat de gasklep van de motor dicht. Op de geklokte ronde zet de Renault veruit de traagste tijd op de stopwatch.

De motor kun je evenmin van overmatige levenslust betichten. Dat komt vooral door de zeventraps versnellingsbak met dubbele koppeling. Die neemt alle tijd om van verzet te wisselen, maar lijkt niet van tevoren bedacht te hebben welke versnelling precies. Voor 2200 euro minder wordt de 160 pk sterke Kadjar TCE 160 geleverd met een handgeschakelde zeskak. Wat ons betreft is die knoop snel doorgehakt.

Maar hij is wél zuinig

Maar het is niet alleen maar kommer en kwel. De motor springt zeer bescheiden met de benzine om. Tijdens de testperiode had de 1332 cc metende viercilinder turbomotor van de Kadjar slechts 7,0 liter op 100 kilometer (1 op 14,3) nodig. Alleen de Toyota RAV4 is met zijn hybride-aandrijflijn nog zuiniger. Een laag verbruik speelt het kostenplaatje in de kaart. Andere troeven zijn de gunstige afschrijving, de lage onderhoudskosten en de goedkope verzekering. De Kadjar TCE 160 is scherp geprijsd, maar in de complete Intens-uitvoering beschik je wel over alle luxe. Als Renault zijn garantievoorzieningen nu eens op orde brengt (slechts twee jaar mobiliteitsgarantie is tegenwoordig wel heel karig), dan bezorgt dat de Kadjar een nog betere score.



Uit de middenconsole klinkt soms een kraakje. De EDC-transmissie raakt geregeld de draad kwijt.



Heel handig: de achterbank-leuning klappt om zodra je aan deze hendel trekt.



De materialen aan boord van de Kadjar ogen inmiddels wat verouderd en goedkoop.



SKODA KAROQ 1.5 TSI ACT

De Skoda Karoq combineert compacte buitenmaten met een riant interieur, net zoals zijn voorganger, de populaire Yeti. Een achterbank uit drie afzonderlijke delen, die eenvoudig uitneembaar zijn, is optioneel verkrijgbaar. Dan past er maar liefst 1810 liter bagage in het laadruim. Maar ook met de achterbank in de auto, heeft de kofferbak een riant volume: tussen de 521 en 1630 liter. In de Karoq zit je wel minder iets ruim dan in de Honda CR-V en de Toyota RAV4, maar dat is gezien het lengteverschil tussen de auto's ook helemaal niet zo vreemd.

Wanneer je eenmaal hebt plaatsgenomen, zit je wel heel comfortabel. De sportstoelen van onze testauto zijn onderdeel van de Sportline Business-uitvoering, die 3500 euro duurder is dan de basisversie. Ze hebben een prettige schuimvulling en bieden je lichaam een goede zijdelingse ondersteuning. Enig nadeel is dat de geïntegreerde hoofdsteunen niet in de hoogte verstelbaar zijn.

De Skoda Karoq is de enige auto in deze test met adaptieve schokdempers. De meerprijs bedraagt een aantrekkelijke 890 euro. Of je nou in het comfortprogramma over een belabberde B-weg rijdt of in de sportstand over het kersverse asfalt van Circuit Zandvoort, dankzij de adaptieve schokdempers heeft de Karoq altijd een uitstekende wegligging. Op de grens houdt het ESP zich gelukkig op de vlakte. De Skoda Karoq stuurt scherp en strak door een snelle bocht, wat hem op het testcircuit een voorsprong van 2,5 seconden op de Ford Kuga geeft. Op de remmentest laat de Skoda zich eveneens van zijn beste kant zien. Voorzien van de 150 pk sterke 1.5 TSI ACT-motor met cilinderuitschakeling, levert de auto prima prestaties. Hij is nagenoeg even snel op de sprint als de Ford Kuga, maar verbruikt door de bank genomen wel 0,7 l/100 km minder benzine.

Waar voor je geld

De Skoda Karoq blinkt uit op vele gebieden. In de basis kost de auto 31.490 euro, uitgevoerd als Sportline Business met adaptieve schokdempers en 18-inch lichtmetaal, komt de prijs van de testauto uit op 37.875 euro. Daarmee schaart hij zich tussen de Renault Kadjar en de nog goedkopere Mazda CX-5. Dat de Skoda het hoofdstuk 'Milieu/kosten' op zijn naam schrijft, dankt hij aan zijn lage onderhoudskosten, de gunstige verzekeringspremie en het lage gewicht, waarmee hij in een minder dure schaal voor de wegenbelasting terechtkomt. Skoda hanteert tegenwoordig vier jaar fabrieksgarantie en levenslange pechhulp, vanzelfsprekend op voorwaarde dat de auto volgens de voorschriften door een dealer wordt onderhouden en alle servicebeurten netjes worden afgestempeld.



Tegen meerprijs is de Karoq verkrijgbaar met een digitaal instrumentarium.



Standaard heeft de Karoq een spoorassistent en een noodstopfunctie.



Het dashboard van de Karoq is overzichtelijk en heeft tal van praktische vakjes en bakjes.

Met de 150 pk sterke TSI-motor levert de Skoda Karoq prima prestaties.



TOYOTA RAV4 2.5 VVT-I HYBRID

Met een lengte van 4,60 meter en breedte van 1,86 meter, is de Toyota RAV4 de klasse van de midi-suv's bijna ontgroeid. Zijn formaat is een garantie voor een riant interieur: voorin is de RAV4 zeer ruim bemeten, maar ook achterin zit je royaal. En dat gaat niet ten koste van de bagageruimte: daar past 580 tot 1690 liter in. Als gevolg van de hybridetechniek is het trekvermogen van de Toyota wel beperkt tot 800 kilo (geremd).

Met de veiligheidsuitrusting van de RAV4 zit het wel snor. Toyota Safety Sense is standaard. Het omvat adaptieve cruisecontrol, botswaarschuwing met herkenning van fietsers en voetgangers, led-koplampen met grootlichtassistent, verkeersbordherkenning, een actieve spoorassistent, een dode-hoekwaarschuwing, een achteruitrijcamera en vermoeidheidsherkenning.

Net als de Honda CR-V, heeft de Toyota RAV4 een hybride aandrijflijn. Maar in tegenstelling tot zijn landgenoot, geeft de RAV4 de voortstuwings-touwtjes in handen van de 2,5-liter viercilinder. Hier heeft de elektromotor een ondersteunende taak, bijvoorbeeld als er meer sprintkracht nodig is. Je kunt met de RAV4 over een korte afstand volledig elektrisch rijden. Als gecombineerd vermogen geeft Toyota 218 pk op. Voor de standardsprint heeft de Toyota 8,7 seconden nodig. Nog indrukwekkender is het testverbruik. Ook al weegt de RAV4 1628 kilo, hij neemt genoeg met maar 6,1 liter benzine op 100 kilometer (1 op 16,4) — veruit het beste resultaat in deze test.

Stop eens!

De stoelen van de Toyota zijn aan de zachte kant en kunnen zodoende niet iedereen bekoren. De afstemming van het onderstel is eveneens soepel,

hoewel je bij lage snelheden behoorlijk wat beweging in de auto voelt. De Ford, de Mazda en de Skoda zijn dan beter in balans. De RAV4 is niet berekend op een gedreven rijstijl. In snelle bochten treedt onderstuur snel op. Laten we de rijeigenschappen van de RAV4 maar 'veilig' noemen, met dien verstande dat de auto op de remmentest geen positieve indruk maakt. Bij een noodstop vanaf 100 km/h, staat de auto pas na 39,5 meter stil. Ook wanneer het frictiemateriaal is opgewarmd, heeft de Toyota meer meters nodig om tot stilstand te komen dan zijn concurrenten.

De test-Toyota kost 44.795 euro. Dat is fors meer dan alle Europese suv's en de Mazda. In het hoofdstuk 'Milieu/kosten' raakt de RAV4 op achterstand. Goedmakertjes als het lage verbruik, vijf jaar fabrieksgarantie en onbeperkte pechhulp (bij dealeronderhoud) kunnen dat niet verhinderen. De Toyota boekt nog meer verliespunten door de dure wegenbelasting en hoge verzekeringskosten.



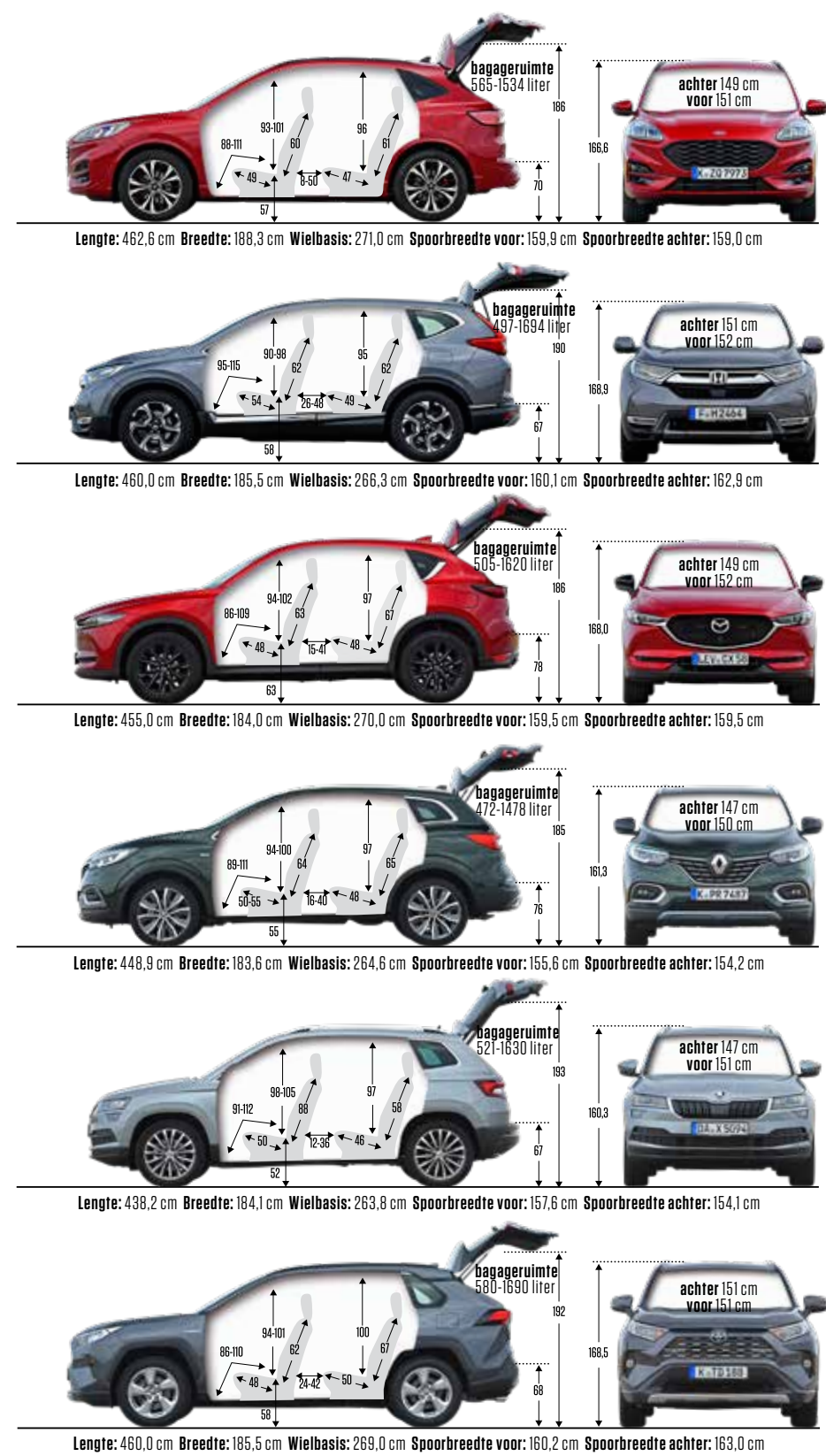
In de Toyota verzuip je in de ruimte. Het mediasysteem maakt een ouderwetse indruk.

Het instrumentarium is deels digitaal uitgevoerd. Je kunt onder meer zien hoe de energiestromen lopen.



Toyota, roep je remmenexperts eens op het matje!





CONCLUSIE

Alles leuk en aardig, maar de Skoda Karoq heeft wel een heleboel hulpmiddelen nodig om deze test naar zijn hand te zetten. Adaptieve schokdempers die zijn rijeigenschappen beïnvloeden, grote wielen voor meer grip en een dure uitrusting voor zijn fijne kuipstoelen. Wat maakt het uit? De Karoq is alsnog een van de laagst geprijsde auto's in de test, die in het gebruik ook nog het minst duur is. De Ford Kuga volgt op gepaste afstand, maar wordt wel bekroond met een tweede plaats. Het is zonder meer een zeer geslaagde auto, maar hij is niet geheel zonder verbeterpunten. Ford mag eerst wel eens wat doen aan het verbruik van de 1.5 EcoBoost-motor. Op de derde plaats: de scherp geprijsde Mazda CX-5. Op de voet gevolgd door de inmiddels al wat verouderde, maar over het algemeen nog heel acceptabel presterende Renault Kadjar. De Toyota RAV4 is de ruimste en zuinigste auto in de test, maar valt op de remmentest faliekant door de mand. Net zoals de hekken-sluiters in dit vergelijk, de Honda CR-V. Beide Japanners zijn ontwikkeld met een ander continent in het achterhoofd dan Europa.



FORD

De testauto is uitgevoerd als sportieve ST-Line. De stoelen hadden iets meer zijdelingse steun mogen geven.



MAZDA

De stoelen zitten fijn, de zittingen hadden iets langer gemogen.



SKODA

Heerlijke sportstoelen, die onderdeel uitmaken van de Sportline Business-uitrusting (3500 euro).

TOYOTA

Ook de Toyota RAV4 doet het goed in Amerika. Daar willen ze brede, zachte stoelen.



MULTIMEDIA

FORD KUGA

Op de multimedia wordt in de nieuwe Ford Kuga niet bekibbeld. Navigatie, digitale radio, bluetooth en spraakbediening zijn standaard. Je kunt zelfs je smartphone draadloos opladen.

HONDA CR-V

Honda Connect met bluetooth, DAB+, Aha-integratie met internet-radio en navigatie zijn standaard op de CR-V. Nu nog uitdokteren hoe het systeem precies werkt ...

MAZDA CX-5

Wil je navigatie, digitale radio-ontvangst, een head-up display of een 360-graden-camera? Dan ben je verplicht om de CX-5 in een duurdere uitrustingsvariant te bestellen.

RENAULT KADJAR

Standaard heeft de Kadjar TCe 160 in Intens-uitvoering een navigatiesysteem, ondersteuning van Apple CarPlay en Android Auto, internetverbinding en DAB+.

SKODA KAROQ

Skoda hanteert nog een ouderwets meer-prijsbeleid voor leuke multimedia-gadgets. Je kunt ook kiezen voor de Business-uitvoering. Die heeft wel DAB+, navigatie en internet.

TOYOTA RAV4

Digitale radio, bluetooth, integratie van Apple CarPlay en Android Auto en diverse connected-services zijn standaard. Voor navigatie moet je bijbetalen. Oftewel: minstens de Dynamic-versie kiezen.





TECHNIEK						
	FORD KUGA 1.5 ECOBOOST	HONDA CR-V 2.0 I-MMD HYBRID E-CVT	MAZDA CX-5 SKYACTIV-G 165	RENAULT KADJAR TCE 160 EDC	SKODA KAROQ 1.5 TSI ACT	TOYOTA RAV4 2.5 VVT-I HYBRID CVT
Cilinders / kleppen per cilinder	3 / 4; turbo	4 / 4	4 / 4	4 / 4; turbo	4 / 4; turbo	4 / 4
Nokkenasandrijving	tandriem	ketting	ketting	ketting	tandriem	ketting
Cilinderinhoud	1496 cm³	1993 cm³	1998 cm³	1332 cm³	1498 cm³	2487 cm³
Totaal vermogen	–	135 kW / 184 pk	–	–	–	160 kW / 218 pk
Vermogen benzinemotor	110 kW / 150 pk bij 6000 tpm	107 kW / 145 pk bij 6200 tpm	121 kW / 165 pk bij 6000 tpm	117 kW / 159 pk bij 5500 tpm	110 kW / 150 pk bij 5000 tpm	131 kW / 178 pk bij 5700 tpm
Vermogen elektromotor	–	135 kW / 184 pk	–	–	–	88 kW / 120 pk
Max. koppel totaal	–	315 Nm	–	–	–	221 Nm
Max. koppel benzinemotor	240 Nm bij 1600 - 4000 tpm	175 Nm bij 4000 tpm	213 Nm bij 4000 tpm	260 Nm bij 1750 tpm	250 Nm bij 1500 - 3500 tpm	221 Nm bij 3600 - 5200 tpm
Max. koppel elektromotor	–	315 Nm	–	–	–	202 Nm
Batterij	–	lithium-ion	–	–	–	nikkel-metaalhydride
Spanning / capaciteit	–	258 volt / 1,3 kWh	–	–	–	245 volt / 1,6 kWh
Versnellingsbak / aandrijving	zesbak, handgeschakeld / voorwielen	directe overbrenging / voorwielen	zesbak, handgeschakeld / voorwielen	zeventraps transmissie, dubbele koppeling (opt.) / voorwielen	zesbak, handgeschakeld / voorwielen	planetair tandwielstelsel, continu variabel / voorwielen
Onderstel	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten met adapt. schokdempers (opt.), draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, adapt. schokdempers (opt.), stabilisator; ESP	v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: onafh. multilink-oph., schroefveren, schokdempers, stabilisator; ESP
Draaicirkel l / r	11,9 / 11,9 m	11,8 / 11,9 m	11,5 / 11,4 m	11,9 / 11,7 m	10,9 / 10,8 m	11,4 / 11,7 m
Remmen	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent	v: gevent. schijven; a: schijven; ABS, remassistent
Standaard bandenmaat	225/65 R 17	225/65 R 18	225/55 R 19	215/60 R 17	215/60 R 16	225/65 R 17
Bandenmaat testauto	225/55 R 19 V	225/60 R 18 H	225/55 R 19 V	225/45 R 19 W	215/50 R 18 W	225/60 R 18 H
Bandenmerk	Continental Premium Contact 6	Bridgestone Dueler HL 33	Continental Premium Contact 6	Michelin Pilot Sport 4	Michelin Primacy 3 A01	Bridgestone Alenza H/L 33
Gewicht						
Kentekengewicht / testgewicht	1464 / 1509 kg	1614 / 1684 kg	1438 / 1504 kg	1337 / 1421 kg	1280 / 1428 kg	1565 / 1628 kg
Max. toelaatbaar gewicht / laadvermogen	2075 / 566 kg	2240 / 631 kg	2020 / 516 kg	1918 / 497 kg	1933 / 505 kg	2135 / 507 kg
Max. trekgewicht geremd / ongeremd	1800 / 750 kg	750 / 600 kg	1800 / 750 kg	1500 / 715 kg	1500 / 690 kg	1500 / 750 kg
Max. dakbelasting / kogeldruk	75 / 100 kg	75 / 100 kg	50 / 84 kg	75 / 72 kg	75 / 90 kg	85 / 70 kg

PRESTATIES						
0 - 50 km/h	3,4 s	3,5 s	3,2 s	4,3 s	3,7 s	3,5 s
0 - 100 km/h	9,7 s	8,4 s	9,9 s	10,4 s	9,6 s	8,7 s
0 - 150 km/h	22,1 s	19,9 s	22,9 s	22,8 s	20,4 s	17,6 s
Topsnelheid	195 km/h	180 km/h	201 km/h	210 km/h	203 km/h	180 km/h
Handling	1: 54,7 min.	1: 55,9 min.	1: 54,8 min.	1: 57,2 min.	1: 52,2 min.	1: 55,2 min.
Slalom	60,5 km/h	60,0 km/h	61,5 km/h	60,6 km/h	61,5 km/h	60,5 km/h
Remweg						
Remweg vanaf 50 / 100 / 150 km/h (koud)	8,9 / 34,6 / 78,1 m	9,5 / 36,9 / 84,9 m	9,2 / 36,1 / 82,1 m	9,4 / 34,8 / 83,3 m	9,2 / 34,7 / 79,3 m	9,2 / 39,5 / 88,9 m
Remweg vanaf 100 km/h (warm)	34,6 m	36,5 m	35,6 m	35,3 m	34,4 m	38,6 m
Geluidsniveau						
Stationair geluid	41 dB(A)	45 dB(A)	38 dB(A)	45 dB(A)	37 dB(A)	33 dB(A)
bij 50 km/h in 3e versnelling	55 dB(A)	63 dB(A)	58 dB(A)	62 dB(A)	57 dB(A)	60 dB(A)
bij 100 / 130 km/h in hoogste versnelling	65 / 69 dB(A)	68 / 72 dB(A)	65 / 69 dB(A)	70 / 73 dB(A)	65 / 68 dB(A)	67 / 70 dB(A)
Verbruik						
EU-verbruik	6,6 l/100 km (1: 15,2)	6,9 l/100 km (1: 14,5)	7,1 l/100 km (1: 14,1)	6,5 l/100 km (1: 15,4)	6,2 l/100 km (1: 16,1)	5,6 l/100 km (1: 17,9)
Testverbruik	8,2 l/100 km (1: 12,2)	7,3 l/100 km (1: 13,7)	8,1 l/100 km (1: 12,3)	7,0 l/100 km (1: 14,3)	7,5 l/100 km (1: 13,3)	6,1 l/100 km (1: 16,4)
CO ₂ -uitstoot (gemeten / EU)	194 / 150 g/km	173 / 156 g/km	192 / 163 g/km	166 / 148 g/km	159 / 141 g/km	145 / 126 g/km
Tankinhoud / actieradius	54 l / 659 km	57 l / 781 km	56 l / 691 km	55 l / 786 km	50 l / 667 km	55 l / 902 km

PRIJZEN (NL)						
Basisprijs	36.325	46.430	36.390	34.290	31.490	42.495
Opties op testauto						
Transmissie	-	-	-	2200 ³	-	-
Remmen	-	-	-	-	-	-
Onderstel	¹	-	-	-	890 ⁵	-
Besturing	-	-	-	-	-	-
Wielen	750 ²	-	-	1460 ⁴	1995 ⁶	⁸
Stoelen	-	-	-	-	⁷	-
Uitvoering	1800 ¹	-	-	-	3500 ⁷	2300 ⁸
Totaalprijs testauto						
Totaalprijs	38.875	46.430	36.360	37.950	37.875	44.795
Website	www.ford.nl	www.honda.nl	www.mazda.nl	www.renault.nl	www.skoda.nl	www.toyota.nl
Full operation lease *	592	730	642	629	566	708
Private lease **	549	719	559	op aanvraag	op aanvraag	704
Onderhoud / garantie / restwaarde						
Onderhoudskosten	720	745	720	685	685	735
Techniek / Lak / Doorroesten / Mobiliteit	2 / 2 / 12 jaar / onbep.	3 / 3 / 12 jaar / onbep.	3 / 3 / 12 jaar / onbep.	2 / 3 / 12 / 2 jaar	4 / 3 / 12 jaar / onbep.	5 / 3 / 12 jaar / onbep.
Na 4 jaar in euro / procenten	17.571 / 45,2	20.510 / 44,2	17.958 / 49,3	19.780 / 51,3	19.067 / 50,3	24.587 / 54,9
Vaste kosten Verzekeringskosten p/mnd. ***						
WA / WA + / All risk	18 / 26 / 48	21 / 31 / 60	19 / 27 / 49	18 / 26 / 48	16 / 23 / 46	20 / 29 / 58
Emissienorm / energielabel	Euro 6d-Temp / B	Euro 6d / C	Euro 6d / C	Euro 6d-Temp / C	Euro 6d-Temp / C	Euro 6d / A
Belasting per kwartaal	229	254	205	180	180	254
* Leaseprijs per maand volgens Alphabet.com, op basis van 20.000 km/jaar en een looptijd van 48 maanden. ** Tarief private lease per maand voor geteste motor-/uitrustingsvariant, opgegeven door importeur, op basis van 15.000 km/jaar met een looptijd van 48 maanden. *** Voordeligste autoverzekering volgens Independer.nl voor een bestuurder van 40 jaar oud met 8 schadevrije jaren, op basis van 20.000 km/jaar.						
1) meerprijs ST-Line (met o.a. verlaagd sportonderstel) t.o.v. Titanium; 2) 19-inch lm-wielen, onderdeel van Design Pack ST-Line; 3) zeventraps transmissie met dubbele koppeling; 4) 19-inch lm-wielen, dealeraccessoire; 5) adapt. schokdempers, alleen i.c.m. Sportline Business (zie voetnoot 8); 6) 18-inch lm-wielen, dealeraccessoire; 7) Sportline Business (incl. sportstoelen), meerprijs t.o.v. Ambition-uitvoering; 8) Dynamic (incl. 18-inch lm-wielen), meerprijs t.o.v. Active.						



IN- / EXTERIEUR							
Ruimte voorin	100*	74	80	76	77	75	80
Ruimte achterin	100	69	68	65	64	62	70
Overzichtelijkheid	70	53	50	50	53	54	52
Bediening/functies	100	84	80	85	84	88	80
Kofferruimte	100	58	52	52	47	54	62
Flexibiliteit	100	34	34	41	34	58	34
Laadverm./trekgew.	50/30	43	37	40	35	36	29
Veiligheidsuitrusting	150	78	69	68	48	75	69
Kwaliteit/afwerking	100/100	143	141	143	140	146	140
ONDERDEELSCORE	1000	636	611	620	582	648	616
ONDERDEELWINNAAR	2	5	3	6	1	4	

COMFORT							
Zitcomfort voorin	150	123	118	116	123	125	114
Zitcomfort achterin	100	69	70	68	66	72	70
Ergonomie	150	78	81	80	77	86	78
Interieurgeluid	50	39	23	37	21	39	33
Geluidsbeleving	100	72	65	66	63	67	65
Klimaatbeheersing	50	36	37	35	38	37	40
Veercomfort leeg	200	139	136	138	134	142	136
Veercomfort beladen	200	139	136	138	134	142	136
ONDERDEELSCORE	1000	695	666	678	656	710	672
ONDERDEELWINNAAR	2	5	3	6	1	4	

MOTOR / TRANSMISSIE							
Acceleratie	150	100	110	99	95	101	107
Tussensprint	100	–	–	–	–	–	–
Topsnelheid	150	49	38	54	60	55	38
Overbr. verh./schakelgedrag	100	85	80	80	78	79	78
Vermogensontplooiing	50	36	31	30	32	37	31
Draaieigenschappen	100	68	69	74	70	72	69
Verbruik	325	226	243	228	249	239	266
Actieradius	25	11	15	12	15	12	18
ONDERDEELSCORE	1000	575	586	577	599	595	607
ONDERDEELWINNAAR	6	4	5	2	3	1	

RIJEIGENSCHAPPEN							
Handling	150	57	53	57	48	67	56
Slalom	100	43	40	48	43	48	43
Besturing	100	86	76	80	78	85	76
Rechtuitstabiliteit	50	39	38	37	39	38	38
Remdosering	30	19	16	18	18	20	16
Remweg koud	150	104	81	89	102	103	56
Remweg warm	150	104	85	94	97	106	65
Tractie	100	39	40	50	45	52	40
Rijveiligheid	150	129	125	131	134	130	125
Draaicirkel	20	8	9	11	9	14	10
ONDERDEELSCORE	1000	628	563	615	613	663	525
ONDERDEELWINNAAR	2	5	3	4	1	6	

MILIEU / KOSTEN							
Emissiewaarden	25	22	22	22	22	22	22
Prijs testauto	600	502	479	510	505	505	484
Multimedia	50	39	26	21	26	31	23
Afschrijving **	75	43	35	48	49	47	45
Onderhoud	20	12	12	12	13	13	12
Verzekering	50	42	38	42	42	43	39
Belasting	100	71	68	74	78	78	68
Brandstof	50	36	40	37	40	39	43
Garantie	30	17	21	21	13	23	26
ONDERDEELSCORE	1000	784	741	787	788	801	762
ONDERDEELWINNAAR	4	6	3	2	1	5	

UITSLAG							
TOTAALSCORE	5000	3318	3167	3277	3238	3417	3182
TESTWINNAAR	2	6	3	4	1	5	
* Maximaal haalbare score per onderdeel ** Indicatieve restwaarde volgens BOVAG-koerslijst na 4 jaar en 80.000 km							

Auto Review staat bekend om de uitgebreide vergelijkende tests. Zo testen wij: elke testauto staat enkele weken ter beschikking van de redactie. Speciale coureurs voeren de proeven met geijkte meetapparatuur op het circuit uit. De testredacteur test de auto's gedurende de leenperiode op de openbare weg. Het puntensysteem maakt meteen duidelijk op welke punten een auto uitblinkt en waar ruimte voor verbetering is.

"Ik zal met een schuin oog naar die oh-zo fijn rijdende Ford Kuga blijven kijken."

WIKKEN & WEGEN

Ik houd van mooie techniek. De Honda CR-V en Toyota RAV4 hebben in dat opzicht een streepje voor op de andere vier auto's. Vooral de Honda intrigeert met zijn elektrische aandrijving en benzinemotor als range extender. Maar ik word bloednerveus van de complexe bediening. Daar begrijpt alleen een academicus in de IT iets van. Voor mij daarom geen Honda of Toyota. De Mazda dan maar? Zijn Skyactiv-motor is eveneens om je technische vingers bij af te likken, al wordt dat verrassend genoeg niet in klinkende verbruikscijfers omgezet. De CX-5 kan mij ook op veel andere vlakken bekoren, al blijf ik met een schuin oog kijken naar de nieuwe Ford Kuga. Vooral zijn fijne balans tussen veercomfort en rijplezier spreken mij aan. Maar daar doet de Skoda Karoq op zijn beurt weer niet voor onder. Omdat de Renault Kadjar in dit gezelschap geen enkele indruk maakt, zullen de CX-5, de Kuga en de Karoq zich van hun beste kant moeten tonen om de knoop door te kunnen hakken. Al wikkend en wegend, en kijkend naar de testresultaten, kan ik onmogelijk niet kiezen voor de Skoda. Al zal ik met een schuin oog naar de mooie, o-zo fijn rijdende Ford Kuga blijven kijken.

