



Bjorn Blokzijl
26 juni 2017

Vernieuwde trendsetter

Er zijn maar weinig auto's die - de afgelopen 10 jaar - vanaf de onthulling veel indruk hebben gemaakt en deze positiviteit vast hebben gehouden. De Mazda CX-5 staat in deze lijst met stip op nummer één. Vanaf de allereerste kennismaking waren we zeer positief over de middelgrote SUV. Toen de auto in de Nederlandse showrooms verscheen, bleek ook de consument een fan van de Japanner. Dit blijkt uit de verkoop van ruim 15.000 exemplaren in nog geen vijf jaar. Nu introduceert Mazda een nieuwe generatie in één van de populairste klassen, waarbij er wel wat kanttekeningen gemaakt moeten worden. De vorige generatie is namelijk als basis genomen. Wel is er een compleet nieuwe carrosserie getekend, is het interieur flink gewijzigd en is het onderstel flink aangepakt. Of de auto ondanks zijn vijf jaar oude basis nog mee kan met de concurrentie, zoeken we uit in een uitgebreide test.



Kodo fase 2

De nieuwe designtaal van Mazda kende zijn debuut op de CX-5. Voorheen waren de auto's van het merk over het algemeen niet buitengewoon onderscheidend of fraai getekend, maar door het Kodo-familiegezicht is elke nieuwe Mazda een potentiële nekkendraaier. Dit strakke lijnenspel ondergaat een evolutie op de nieuwste generatie. De basisvormen bleven gelijk, maar toch is alles anders. Aan de voorzijde valt op dat het ontwerpteam een hoop tijd gestoken heeft in de bijzondere honingraat-structuur van de grille, de lijnen van de verchromde accentuering hiervan en de 'overhangende' motorkap. Door dit laatste ontstaat een bijzonder designelement bij de koplampen. De dik aandoende, maar daarentegen toch strakke lijnvoering op de flanken wordt bij de tweede generatie CX-5 extra benadrukt door een fraaie chroomstrip onder de raamlijn. De kont is wat boller vormgegeven en dit maakt dat hij er net wat forser oogt dan voorheen. Het geheel is nog net zo indrukwekkend als toen het doek van de 'oude' werd afgetrokken. Toch zouden wij voor het mooie kiezen voor wat grotere wielen, want dat past toch beter in de grote wielkasten.



Doordacht

Dat Mazda enorme vooruitgang boekte in 2011 op het gebied van exterieurontwerp weten we, maar ook het interieur bleef niet achter. Waar de premium Duitse merken de standaard hadden gezet op het gebied van ergonomie, heeft Mazda dit voorbeeld gewillig gevolgd. Alles zit waar je het verwacht en er zijn zichtbaar keuzes gemaakt om zowel bediening als rijcomfort te bevorderen. Twee voorbeelden hiervan zijn het centrale scherm en de plaatsing van de ventilatieroosters. Bij het eerstgenoemde lijkt op het eerste oog dat het touchscreen aan de kleine kant is, maar in de praktijk blijkt het groot genoeg voor zowel bediening van de audio als de kaart van de navigatie. Daarbij kijk je als bestuurder niet tegen het scherm aan als je het niet nodig hebt en heb je een hoop zicht naar voren. De ventilatieroosters zijn dusdanig geplaatst dat je eenvoudig de juiste luchtstromen op het lijf kunt richten. Toch zijn deze openingen fraai vormgegeven. Helaas is het geheel wel erg donker van kleur. De enkele metaalkleurige panelen doen wel iets goed, maar het blijft zwart wat de klok slaat. De zitpositie is - door de ruime verstelmogelijkheden van zowel het stuurwiel als de stoelen - perfect in te stellen voor zowel lange als wat kleinere bestuurders. Ook zijn de



stoelen meer dan ooit gericht op de relatief forse Europeanen. Met een brede rugleuning - die ook nog eens veel ondersteuning bieden in snel genomen bochten - en lange zittingen, stap je ook na lange ritten helemaal fit uit. Op de achterbank is maar net genoeg ruimte beschikbaar. Als bestuurder van 1,80 meter kun je niet bepaald ruim achter 'jezelf' plaatsnemen en zit je al snel klem met de knieën. Met een bagageruimte van 477 liter scoort de CX-5 redelijk. Directe concurrent Sportage scoort met 491 liter net iets beter, maar de Tiguan heeft veel meer plek voor de spullen.



Sportiever dan ooit

Van de eerste generatie is aan de buitenzijde niks hetzelfde gebleven, maar onderhuids zijn veel delen overgenomen. Toch heeft Mazda het zichzelf er niet met een Jantje van Leiden mee afgemaakt door een nieuwe carrosserie op een oud onderstel te zetten. Hoewel we al zeer tevreden waren over de getoucheerde versie, is de auto die we nu reden aanzienlijk sportiever afgestemd dan voorheen. Een SUV - of cross-over - is per definitie niet sportief te benoemen, maar de CX-5 laat zich erg gewillig over bochtige wegen sturen. Vooral de achterzijde is wat 'speelser' dan voorheen. Dit is voor de



sportieve rijder een absolute plus, maar op langere ritten valt het op dat de achteras wat meer op korte oneffenheden reageert dan dat je zou verwachten van een comfortabele SUV. Net als bij de vorige generatie is de CX-5 de sportieve loot in het segment. Wil je een echt comfortabele metgezel, dan is de Mazda niet de juiste keuze. Heb je het verlangen om ook 's een sportieve plezierrit te maken, dan is deze Japanner absoluut de beste keuze als een X3 of Evoque niet in het budget past.



Keuzes maken

Ben je op zoek naar een nieuwe auto en heb je je zinnen gezet op een CX-5, dan heb je een brede keuze in motoren en uitrustingsniveau's. De voorlopige basisuitvoering staat voor net iets meer dan 30 mille in de prijslijst en is voorzien van een 165 pk sterke benzinemotor. Als S is deze auto al voorzien van zaken als airconditioning, het mooie scherm op het dashboard, stuurwielbediening van de audio en een fijne motor in het vooronder. De tweeliter motor is tevens te verkrijgen met vierwielaandrijving - maar dan verrassend genoeg met 5 pk minder. Verlang je een dieselmotor, dan heb je keuze uit twee versies van de SkyActiv-D. Standaard heeft hij 150 pk en is er keuze uit een



Mazda CX-5 SkyActiv-G 165 Skylease GT

handgeschakelde 6-bak of een automaat met evenveel verzetten. De topversie met 175 paarden onder de kap is altijd voorzien van aandrijving op alle wielen, automatische versnellingsbak en de topuitvoering GT-M. De laatstgenoemde staat voor bijna 54 duizend euro in de prijslijst. Maar dan is er weinig te wensen over en is hij - zeker vergeleken met een auto als de Q5 - erg concurrerend geprijsd. Wij reden met de basis-benzinemotor, voorzien van het Skylease GT-uitrustingsniveau. Voorzien van een dode-hoekassistent, keyless entry en start, parkeersensoren rondom, een automatische airco en navigatie is er - buiten de wat grotere wielen - weinig te wensen over. Zeker gezien de meerprijs van 5.000 euro ten opzichte van de instapper is dit niveau een aanrader.



Blik op de toekomst

CX-5 generatie één was meteen een flink schot in de roos. Vanuit het niks stormde de auto in de hitlijsten omhoog en kon hij de concurrenten direct het hoofd bieden. We roemden direct de vele kwaliteiten van de middenklasser SUV, waarbij zijn bijna premium rijgedrag, het ergonomisch sterke interieur en de fraaie looks maken dat hij



een nieuwe standaard zette in zijn klasse. In 2015 werd de auto vooral technisch bijgepunt, dus een volledig nieuw model is daarom ook - nog - niet nodig. Veel onderhuidse delen zijn hetzelfde gebleven en er is bespaard op de ontwikkeling van de 'nieuwe' CX-5. Hiervan merk je in praktijk niks. Het onderstel is flink aangepakt, het interieur is geheel nieuw en nóg beter en ook de looks mogen er zijn. Ondanks dat er nog wel een paar verbeterpuntjes zijn, is de auto wederom het ijkpunt voor de concurrentie.

Plus

- + Prettige aandrijflijn
- + Ergonomisch sterk interieur
- + Snaarstrak onderstel, maar....

Min

- wel erg harde afstelling van de achteras
- Weinig ruimte op de achterbank
- Erg donker gekleurd interieur