



Wilbert Huls  
28 maart 2015

## Continueren

Na een jarenlange negatieve teneur van Mazda in de Nederlandse verkoopstatistieken, werd de dalende trend in 2012 gelukkig een halt toegeroepen. Er is ã©ã©n auto die daar de credits voor verdient en dat is de CX-5. Als nieuwe telg in de familie is het de afgelopen drie jaar verantwoordelijk voor grofweg de helft van de verkopen. Met een nieuwe Nissan Qashqai - die al een vliegende start heeft gehad - en de geheel nieuwe Hyundai Tucson en Kia Sportage in aantocht, wil Mazda het succes met een licht gewijzigde CX-5 continueren.



## Family-makeover

Het is geen toeval dat de CX-5 gelijktijdig aan de pers werd toevertrouwd met de Mazda6. Beide modellen kennen aan de buitenkant soortgelijke wijzigingen bij hun 2015-editie. Ook nu zijn de grootste, uiterlijke wijzigingen te vinden in de grille en de verlichting. Toch is het optische effect bij de CX-5 iets groter. Dat komt met name door de vijf donkere, horizontale lamellen die in de grille de honingraatstructuur vervangen. Ook bij de mistlampen zien we een variatie op deze lamellen terug. Net als bij de Mazda6 zijn er adaptieve LED-lampen op de auto te krijgen, maar daarvoor is minimaal de uitvoering TS+ vereist. Deze verlichting geeft met de inrichting van de lichtunits de auto zowel voor als achter een eigen gezicht. 'Onze' geteste TS was hier dus niet van voorzien. Verder beperken de uiterlijke wijzigingen zich tot kleinere spiegels en een kleinere haaienvin op het dak. Beide komen een verminderde luchtweerstand en windruis ten goede.



## De ruimte benutten

Ook bij het interieur zijn er veel parallellen te leggen naar de Zes. Zo is de middenconsole iets anders ingedeeld, zien we een bredere tunnel en zorgt vooral het ontbreken van de hendel van de handrem voor een groot verschil. Met de elektronische variant zijn er grotere opbergruimtes ontstaan. Dat geldt trouwens ook op andere plekken, zoals in de deurvakken. Ruimte is sowieso een belangrijk kenmerk van de CX-5. Niet alleen voor het opbergen, maar ook zeker voor het comfortabel herbergen van passagiers. Op vier posities kan je zeer gerieflijk zitten. Juist vanwege al dat volume had het middelste plekje achterin wel iets groter gemogen. Wat ons betreft is de zitpositie voorin wat aan de hoge kant. Natuurlijk staat dit type auto daar bekend om, maar zelfs relatief gezien is de laagste stand van de stoel nog vrij hoog. Een eervolle vermelding hebben we nog voor de het infotainmentsysteem MZD Connect. Naast de gebruikelijke navigatie- en audiofuncties is het ook mogelijk om via een connectie met de smartphone digitaal contact te leggen met social media, podcasts, audioboeken, enzovoort. E-mails, Facebook posts en tweets kunnen zelfs worden voorgelezen.



## Motorenpalet

Het aanbod van motoren is grotendeels gelijk gebleven voor de CX-5, ware het niet dat er een 192 pk sterke benzinemotor aan het palet is toegevoegd. Deze sterkste keuze is logischerwijs standaard gekoppeld aan een automaat en heeft vierwielaandrijving. Daarmee is die uitvoering het paradepaardje in de line-up. Wij zijn op pad geweest met de 165 pk sterker 2.0 SkyActiv-G die op alleen de voorwielen werd aangedreven. De gelijkwaardige vierwielaandrijver levert overigens door technische aanpassingen 5 pk minder. Dieselen kan met de 2.2 SkyActiv-D in een 150 pk of een 175 pk smaakje. Ook dan kan voorwielaandrijving alleen in combinatie met de lichtste uitvoering gekozen worden. Automatische transmissie is op alle uitvoeringen beschikbaar, maar alleen bij de nieuwe motorisering standaard. Bij de benzinemodellen is daar nog weer sprake van een noviteit: Drive Selection. Daarmee is een sportstand in te schakelen, waardoor er eerder teruggeschakeld wordt en de maxima van de non-turbomotor beter benut worden.



## Absurd

De 165 pk en voorwielaandrijving voldeden wat ons betreft prima. Ondanks dat het oneerbiedig het instappertje genoemd kan worden, komt de CX-5 er vlot mee door het verkeer. Wat ons misschien nog wel het meest daarbij verbaasde, was het absurde verbruik dat door de boardcomputer vermeld werd: 6,7 liter per 100 kilometer. Dat is gezien de routes door bergachtig landschap en af en toe stevig doorrijden een prestatie van jewelste voor een SUV. We hebben het niet kunnen controleren met eigen metingen, maar gezien het feit dat Mazda zelf 6,0 liter opgeeft, hebben we aardig vertrouwen in de cijfertjes van de auto zelf.

Opvallend bij de slingerende bergweggetjes was de algehele souplesse en zeker ook het bochtenwerk in het bijzonder. Voor een hogere auto snijdt de CX-5 eenvoudig alle bochtjes aan en voelt het allemaal erg gemakkelijk. De aangepaste dempers hebben daar een belangrijk aandeel in. Bijzonder was dat de rijder zich bij het bochtenwerk wat minder prettig voelde. Dat kon ondergetekende bevestigen toen van positie werd geruild. Met het stuur in handen voelt het allemaal super vertrouwd, terwijl je op de



bijrijdersstoel toch meer de hoogte van de auto in negatieve zin ervaart. De stilte in de auto is opvallend te noemen. Temeer omdat dit bij de eerste generatie anders was. Eerder genoemde wijzigingen aan het exterieur zorgen voor wat minder windruis, maar de flink toegevoegde isolatie en het dikkere glas zijn de hoofdreden dat vervelende bijgeluiden nu buiten de koets gehouden worden.



## De beste verbeterd

Dat de CX-5 een hele goede auto was, bevestigden de verkoopcijfers al. Veel consumenten stapten de afgelopen jaren in deze Mazda, waar ze eerder andere merken reden. Met de finetuning van deze 2015-editie, zorgen de Japanners ervoor dat ze beter tegenwicht kunnen blijven bieden aan de nieuwkomers die toch een jaar of drie technische voorsprong hadden op de eerste CX-5. Dat Mazda in technisch opzicht mee wil blijven doen, bewijzen de zeventien (!) afkortingen in de brochure van technische systemen die de veiligheid en het comfort verhogen. Met de vernieuwingen zorgt Mazda er in ieder geval zelf voor dat het geen gelopen race is voor de nieuwkomers. Sterker, Mazda's beste komt zelfs nog beter aan de start dan voorheen...



## Plus

- + Ruimte
- + Souplesse
- + Gunstig verbruik

## Min

- LED vanaf TS+
- Relatief hoge zit
- Bijrijderscomfort wat minder