



Martijn Verhoef
20 mei 2021

Lekker eigenzinnig

Mazda is altijd al lekker eigenzinnig geweest. Met een relatief grote motorinhoud, ongeblazen benzinemotoren en een nadruk op rijbeleving is ieder model van de Japanners bijzonder te noemen. Hoewel het merk elektrische aandrijvingen jarenlang afhield, vinden we inmiddels toch een volledig elektrische Mazda in de showrooms. En de benzineversies van het merk worden veelal uitgerust met milde hybridetechniek. Niet helemaal in lijn met die strategie, maar overduidelijk gedreven door de marktvraag, brengt Mazda nu ook een dikke dieselmotor flink onder de aandacht.

We vinden de 2.2 Skyactiv-D in de opgefriste CX-5, wereldwijd het meest succesvolle model van het merk. Met minstens 2.000 kg trekvermogen, optioneel een automaat en 4WD is deze SUV uitermate geschikt voor het trekken van een (paarden)trailer of caravan. Mazda verwacht zelf geen overdreven grote afzet van deze versie, des te eigenzinniger om de keuze wel gewoon te bieden. En wij reden ermee.



Tijdloos en chique

De Mazda CX-5 draait alweer zo'n vier jaar mee in zijn huidige gedaante en is in de tussentijd slechts lichtjes opgefrist. Des te bewonderenswaardiger is het dat het model nog steeds strak en bijdetijds voor de dag komt. De compacte SUV is al jarenlang de meest succesvolle Mazda, goed voor 35 procent van de omzet van het merk. Qua afmetingen is het dan ook een auto die overal mooi mee weggomt. Niet overdreven imposant en log, maar wel groot genoeg om veel binnenruimte te bieden aan zijn inzittenden. Het tijdloze design zorgt er voor dat het model niet gaat vervelen en dat er maar weinig aanpassingen nodig zijn om de tand des tijds te doorstaan.

Een van die aanpassingen is dat Mazda de CX-5 nu ook als Sportive levert. Helemaal in de trend van het moment zijn de chromen accenten die je op de testauto ziet dan zwartgemaakt en bovendien zijn er grote zwarte wielen onder de auto geplaatst. De Signature die wij reden gooit het juist over een hele andere boeg en moet met zijn chromen accenten een meer chique voorkomen bieden. En het moet gezegd: zeker met de exterieurlak Polymetal Grey die je op de foto's terugziet lukt dat heel aardig.



Aandachtstrekker

Mazda heeft altijd al grote ambities gehad en de hang naar premium is overduidelijk aanwezig. Dat zie je terug in de designtaal van het exterieur, de manier waarop de auto met bestuurder moet communiceren, maar ook zeker in het interieur. Mooie materialen, zachte bekleding en uitgebreide infotainment vind je binnenin de CX-5. Aan de tellerwinkel en de vele knoppen op stuur en dashboard merk je dat het model al enige tijd meedraait, maar het goed afleesbare middenschermbild (met bovendien uitstekend beeld van de camera's rondom de auto) en het head-up display dat rijgegevens op de voorruit projecteert, maken veel goed.

De bediening van het infotainmentsysteem gaat via de centrale controller op de middenconsole en is alleen via het touchscreen toegestaan als de auto stilstaat. Door de grote multifunctionele draaiknop mis je de aanraakfunctie van het scherm niet tijdens het rijden, al zijn Apple Carplay en Android Auto overduidelijk niet ontworpen om op deze manier bediend te worden. Je merkt dat de bediening hierdoor teveel tijd kost en meer aandacht vraagt tijdens het rijden dan goed is.



Prima balans

Zoals gezegd rijden we de luxe Signature versie, het neusje van de zalm in de CX-5 reeks. Dat zie je terug aan de nappaleren bekleding van de zitplaatsen, dat in donkerbruin mooi afsteekt bij de zwarte kunststoffen en hemelbekleding. De voorstoelen bieden een goede steun en zijn uitgebreid elektrisch te verstellen. Het stuur kan bovendien ver naar je toe en ligt goed in de hand. Verder valt op dat het interieur vrij is van kraakjes en piepjes, de bouwkwaliteit is nog steeds om door een ringetje te halen. Ondanks dat er een dikke diesel in het vooronder ligt, worden motorgeluiden goed buitengehouden.

Al ligt dat ook wel aan het karakter van de krachtbron, waar we zo nog op komen. Op de snelweg merk je namelijk dat windgeruis en bandengerol wel degelijk aanwezig zijn en ook verder tot je doordringen dan in nagelnieuwe concurrenten.

De CX-5 weet ook op het gebied van binnenruimte te overtuigen, als één van de meest praktische Mazda's die je in Europa kunt krijgen. Ja, er zijn overduidelijk ruimere



Mazda CX-5 Skyactiv-D 184 6AT Signature

concurrenten die soms zelfs twee zitplaatsen meer bieden. Maar in de Mazda is een prima balans gevonden van geboden comfort, zitruimte en bagageruimte zonder dat je het gevoel krijgt in een gigantische auto te zitten.



Ook goed zonder marketingtermen

Als je mensen vraagt wat Mazda bij hen oproept, dan krijg je vaak terug dat het een sympathiek merk is, dat overigens erg zweverig doet over hun connectie met de bestuurder. Net als de beschrijving van hun designtaal gaat dat gepaard met veel Japanse termen en bijna poëtische omschrijvingen. Of die slimme marketingtermen nu in het achterhoofd meespelen of niet, punt is dat de CX-5 nu eenmaal erg goed rijdt. We beginnen de testrit in een handgeschakelde versie van de 2.2 Skyactiv-D, die heel strak schakelt en bijna zonder vertraging in het volgende verzet te plaatsen is. De motor voelt ontzettend krachtig aan en blijft toch in alle beschaving zijn werk doen. Als de krachtbron stationair draait, zou je bijna niet zeggen dat het een dieselmotor is.

Als we even later overstappen op een versie met automatische zesbak, valt op hoeveel



deze transmissie invloed uitoefent op het karakter van de auto. Vooraf zou je misschien zeggen dat een automaat in combinatie met een dieselmotor met lekker veel koppel onderin de beste combinatie is. Maar toch voelt de auto een stuk minder gretig aan dan de handgeschakelde versie. Niet dat de auto ineens langzaam is, want je kunt nog steeds de volle 184 pk en 445 Nm aanspreken. Maar door het net iets te laat reageren van de bak is er sprake van een gevoelsmatige vertraging. Dat merk je overigens alleen als je vol wilt accelereren en doordat we net zijn overgestapt van de fijne handbak is het contrast wellicht nog groter. Het geheel komt in ieder geval iets tammer over.

Wat in beide versies wel goed merkbaar is, is het enorm responsieve karakter van de auto. Het sturen gaat direct en zonder veel gemor kun je met een behoorlijke snelheid een bocht door.

Het is geen CX-30, want door het hogere zwaartepunt is er enige sprake van overhellen. Maar het gebalanceerde karakter van het onderstel komt vertrouwenwekkend over en biedt bovendien nog voldoende comfort. Al voelt de auto harder afgeveerd aan dan bijvoorbeeld een Peugeot 3008 of Volkswagen Tiguan. Dat tikje sportiviteit maakt het rijden met de CX-5 wel veel leuker dan bij die twee.



Nu het nog kan

Het rijden van lange afstanden is met deze dieserversie geen enkele moeite. Uiteraard draagt het geboden comfort van de Signature versie daar ook aan bij, want elke leverbare optie zit daar standaard opgeschroefd. Zelfs het schuifdak dat op de testauto nog ontbreekt, wordt bij de Nederlandse versies gratis geplaatst. In combinatie met deze dieselmotor en de automaat heb je het dan ook wel over een aanschafprijs van 58.590 euro. Voor vierwielaandrijving betaal je nog eens een kleine vijf mille extra. Handgeschakeld kost een vergelijkbare uitgeruste CX-5 52.590 euro.

Het kan ook goedkoper, want de instapversie van de Skyactiv-D gaat voor 45.190 euro de showroom uit. Standaard biedt Mazda dan al LED-koplampen, automatische airconditioning en een dodehoekhulp. En natuurlijk biedt Mazda ook nog twee benzinemotoren van 165 en 194 pk, die ook al minstens 1.800kg kunnen trekken en met een vanafprijs van 36.990 euro een stuk voordeliger zijn.

Het aanbod van middenklasse SUV's is eigenhandig verantwoordelijk voor de neergang



Mazda CX-5 Skyactiv-D 184 6AT Signature

van het reguliere D-segment, maar is inmiddels ook stevig aan het kannibaliseren. Door eigenzinnig te zijn, weet Mazda zich in ieder geval te onderscheiden en bovendien kunnen maar weinig concullega's tippen aan de rijdynamiek van de CX-5. Of het voldoende is om Mazda's succesnummer te blijven, kan alleen de toekomst uitwijzen. De bijdrage van de dieselmotor zal het verschil in Nederland waarschijnlijk niet maken, maar het is met zijn souplesse en kracht toch een aanrader. En ga gewoon voor een handbak, nu het nog kan.

Plus

- + Tijdloos design
- + Uitstekende bouwkwiteit met mooie materialen
- + Krachtige diesel en veel rijplezier

Min

- Flink aan de prijs
- Automaat haalt een beetje sjeu weg