



Gaat maar door

Mazda zette in 2011 vol in op cross-overs, toen het merk de CX-5 presenteerde. Een gouden zet, zo bleek. Inmiddels is het model goed voor zo'n 19 procent van de Europese verkopen van de Japanse fabrikant, terwijl er wereldwijd meer dan 353.000 exemplaren de showroom uitreden. De auto kreeg navolging van onder andere de CX-3 en CX-30, terwijl aan de bovenkant van het gamma snel aanvulling komt in de vorm van de CX-60.

Maar de trendsetter CX-5 wordt niet vergeten, want dit model krijgt nog maar eens een subtiele opfrisbeurt. Mazda grijpt die gelegenheid aan om nieuwe uitrustingsvarianten en exterieurlak te introduceren. Wij rijden met de getoucheerde cross-over om te zien of de aanpassingen genoeg zijn om de auto, die in de basis al vijf jaar meegaat, bij de les te houden.



Subtiel bijgepunt

Zoals we het merk kennen voert Mazda liever iets vaker wat kleine modelwijzigingen door, dan in Ã©Ã©n keer een ingrijpende facelift. Werd de auto iets meer dan een jaar geleden al gewijzigd met de introductie van een nieuwe dieselmotor, nu zijn de aanpassingen nog nieuwswaardiger. Niet op motorisch gebied, want daar zijn geen veranderingen in doorgevoerd. Maar de auto is wel bijgepunt, wat vooral opvalt bij de voorkant van de auto. De grille is nieuw ontworpen; naast de andere vorm wordt er per uitrustingsniveau een accent tussen de spijlen aangebracht. In het geval van de geteste Newground-uitvoering betreft dat een felgroen embleem. Typerend voor die uitvoering is de offroadlook, door bijvoorbeeld de zwarte buitenspiegels en imitatie skidplates aan voor- en achterzijde.

De koplampen zijn opnieuw gevormd en bij de hogere uitrustingsniveau's voorzien van matrix ledverlichting. Zo kun je met groot licht rijden, zonder andere weggebruikers te verblinden.

Aan de achterzijde vallen de nieuwe achterlichten het meeste op. Die hebben een



Mazda CX-5 Skyactiv-G 2.0 Newground

gewijzigde led-signatuur, die de units meer langwerpiger maakt en daarmee meer agressie en dynamiek moeten uitstralen. Als laatste nieuwtje noemen we de lakkleur Zircon Sand, die je op de testauto ziet. Deze stoere lakkleur sprankelt in het zonlicht en is een welkome toevoeging op het veelal 50 tinten grijze wagenpark in Nederland. Zoals gezegd zijn de wijzigingen subtiel, maar daardoor valt des te meer op dat Mazda in 2017 een hele tijdloze auto heeft onthuld. Want qua ontwerp kan de auto nog prima mee, zonder bedaagd over te komen.



Hippe aanpassing

De geteste Newground versie weet ook vanbinnen een hele nieuwe look te creëren. Met relatief weinig aanpassingen wordt het interieur van de CX-5 een stuk hipper dan het ooit geweest is. Het geelgroen moet wel je smaak zijn, want anders kun je beter voor een volgend uitrustingsniveau opteren. De fluorescerend groene ventilatieroosters vrolijken het interieur in ieder geval lekker op, net zoals de stiksels en patronen op de nieuwe stoelbekleding dat doen. De wijzigingen kunnen niet verhullen dat het interieur van de Mazda verder zo goed als ongemoeid is gelaten. De interieurspecialisten grepen



de modelwijziging wel aan om een draadloze telefoonoplader te plaatsen, wat een welkome toevoeging is.

De rest van het interieur weet zich nog steeds te kenmerken door mooie materialen en een keurige afwerking. De hoeveelheid knoppen op dashboard en stuur laten zien dat we in de basis met een oudere auto te maken hebben, iets wat ook blijkt uit de tellers. Je kunt je afvragen hoe erg dat is, want de functionaliteiten worden zelden beperkt door een verouderd ontwerp. De in de middenconsole geplaatste controller werkt nog steeds even fijn, al zullen touchscreenenthousiastelingen het een gemis vinden dat het aanraakgevoelige scherm alleen bij stilstand is te bedienen.

Belangrijke aanpassing in de 2022 editie van de CX-5 is het aanbrengen van extra geluidsisolatie. Waar we de uitgaande versie best gehorig vonden op de snelweg, blijven windgeruis en bandengerol nu meer op de achtergrond.

Op het gebied van zitcomfort weet Mazda keurig in de pas te lopen met de concurrentie. De stoelen zijn uitgebreid te verstellen en weten je keurig op de plek te houden. Zelfs op de bochtige bergwegen rondom Barcelona, waar we de auto rijden. Qua binnenruimten zijn er legio concurrenten te noemen die de CX-5 voorbij streven, of het nu gaat om achterbankruimte of de kofferbak. Zo zal het lastig zijn om drie kinderstoelen op de achterbank te plaatsen, wat bij de Peugeot 5008 geen probleem is. En zowel de inhoud van de kofferruimte is niet vergelijkbaar met die van bijvoorbeeld een Volkswagen Tiguan. Maar de CX-5 heeft weer andere kwaliteiten. Zo kun je de kofferbakmat omdraaien, zodat je een water- en vuilafstotende onderlaag krijgt. Makkelijk bij het vervoer van bijvoorbeeld huisdieren. Met die mat creëer je ook een egale laadbodem vanaf de kofferbakopening gezien, zodat je eenvoudig bagage kunt inschuiven en geen tildrempel hebt.



Nog iets strakker

En dan het rijden met de nieuwe CX-5. Zoals gezegd zijn er geen motorische wijzigingen gedaan, wel zijn carrosserie en ophanging tegen het licht gehouden. De auto stuurt daardoor nog iets strakker dan voorheen, terwijl overhellen juist minder vaak voor komt. Het blijft een auto met een relatief hoog zwaartepunt, dus zo dynamisch als bij andere Mazda's wordt het niet. Maar de auto is veel directer dan zijn concurrenten, dus wat dat betreft blijft de CX-5 de rijdersauto in het segment. Keerzijde is dat de auto merkbaar stugger is afgesteld dan de directe concurrentie, wat je goed merkt op slecht wegdek met langdurige oneffenheden. De auto maakt dit goed door zijn communicatie met de bestuurder en de smeuïgheid waarmee de auto presteert.

Zeker in de configuratie met de handbak weet de auto soepel van zijn plek te komen. Je schakelt trefzeker tussen de versnellingen, terwijl de auto direct reageert op gascommando's.

Mazda houdt vast aan de atmosferische benzinemotoren met relatief grote inhoud, zoals de tweeliter Skyactiv-G die wij tijdens de persintroductie onder anderen reden. In



de praktijk blijkt het brandstofverbruik veel dichterbij de fabrieksopgave te liggen dan bij geblazen motoren met weinig inhoud, die veel concurrenten voorin geplaatst krijgen. De motoren met veel koppel zijn bovendien goed voor een hoog trekvermogen van 1.800 tot 2.100kg.

Mazda grijpt de modelwijziging niet aan om beproefde milde hybride-aandrijving aan de CX-5 toe te voegen, iets dat bij de CX-30 bijvoorbeeld wel gebeurt. Daarmee zouden de CO2-uitstoot en het verbruik verder kunnen worden beperkt.



Welkome toevoeging

Met de Newground-uitrusting hebben we al een belangrijke toevoeging aan de uitrustingsniveau's genoemd. Naast de naamloze eerste stap op de ladder volgen de Comfort, Newground, Luxury, Sportive en Signature. De auto is leverbaar vanaf 36.490 euro en biedt standaard zaken als airco, cruise control, led dimlichten en een scala aan veiligheidssystemen. Vanaf de Newground heb je de achterlichten met de nieuwe led-signatuur en zaken als de 360 graden camera en keyless entry. Ook een elektrisch



Mazda CX-5 Skyactiv-G 2.0 Newground

bedienbare achterklep is vanaf dat niveau inbegrepen. Als 165 pk sterke Skyactiv-G kost de Newground je minimaal 40.740 euro.

Voor de automaat betaal je zo'n 3.200 euro extra, wat dus een forse meerprijs betekent. Voor een benzineversie met vierwielaandrijving ben je aangewezen op de 194 pk sterke 2.5, wat je minimaal 56.790 euro kost. Je hebt dan wel gelijk de automaat en een completer uitrustingsniveau. Datzelfde geldt voor de dieserversie, die ook ver over de 50 mille heen gaat in aanschafprijs.



Nog steeds relevant

Met een aantal subtiele aanpassingen weet Mazda de CX-5 genoeg bij te punten voor de volgende levensfase. Aan het exterieurdesign zal het niet liggen, dat is tijdloos en nog steeds indrukwekkend. Door met nieuwe uitrustingen en een iets frivoler interieur te komen, weet Mazda de aandacht gevestigd te houden op de cross-over. Het ontbreken van geïlektrificeerde aandrijflijnen kan het model wel parten spelen in de toekomst, waar uitstoot en verbruik een alsmaar zwaardere consequentie voor de



Mazda CX-5 Skyactiv-G 2.0 Newground

verkoopprijs betekenen. Maar de CX-5 staat ook als Newground zelfverzekerd als altijd te wachten om aan de slag te gaan.

Plus

- + Tijdsloos ontwerp pakt nog steeds in
- + Soepel en strak rijgedrag
- + Leuke toevoegingen in uitrusting

Min

- Wordt snel duur door automaat en/of 4WD
- Niet geëlektrificeerd