



Martijn Verhoef
6 maart 2026

Kaskraker vernieuwd

Voor Mazda is de CX-5 al jaren het best verkopende model. Wereldwijd verkocht het Japanse merk sinds de introductie in 2012 vijf miljoen exemplaren. In Nederland scoort het model erg goed met inmiddels bijna 46.000 verkochte auto's. En wat Mazda betreft houdt het daar zeker niet op, want het merk komt met een volledig nieuwe versie van dit succesnummer.

Voorlopig nog met een bekende mild hybride aandrijflijn, maar er volgt nog een volledig hybride versie. Wij rijden met de doorontwikkeling van de 2,5 liter viercilinder e-Skyactiv G, maar daar is iets opvallends mee aan de hand: eerder leverde de motor 194 pk en 258 Nm, maar dat werd teruggeschroefd om zo aan de strengste Euro-normen te voldoen. De CX-5 biedt nu 141 pk en 238 Nm, is dat genoeg om caravantrekkend Nederland nog steeds te overtuigen? En heeft de gloednieuwe CX-5 nog meer in petto om de moordende concurrentie aan te kunnen?



Geen revolutie

Voor de verstokte CX-5 rijder is het ontwerp van dit nieuwe model geen schok. Bij Mazda zelf spreekt men van evolutie en dat is goed te zien aan de herkenbare elementen van het Kodo-design die bij deze nieuwe SUV terugkomen. Ten opzichte van de uitgaande versie is de auto flink gegroeid in lengte, met wel 11,5 cm. Die centimeters komen allemaal ten goede aan de wielbasis, dus dat belooft wat voor de binnenruimte.

Van de zijkant gezien maakt het de auto meer gestrekt, maar doordat de CX-5 ook drie centimeter hoger is (en iets breder) valt dat minder op. De auto kan zich in ieder geval letterlijk meten aan concurrenten als de Skoda Karoq en VW Tiguan. Vooral de grille is heel herkenbaar; dit is een echte Mazda. Aan de achterzijde is de merknaam uitgeschreven, zoals anno 2026 heel veel automerken dat doen. De achterlichten kruipen in uitlopers naar elkaar toe in het midden, maar voor doorlopende ledbalken en andere licht-gimmicks, zoals de verlichte grille van de 6e, hoef je bij de CX-5 niet aan te komen.



De auto is zeker niet gewaagd vormgegeven en dat is waarschijnlijk precies wat de koper wil. Vanaf het tweede uitrustingsniveau biedt de CX-5 al negentien inch wielen, al vinden we de zwarte exemplaren onder de Homura-uitvoering toch nog wat iel ogen. De grote wielkasten bieden zeker ruimte voor nog een maatje groter, maar op de optielijsten ontbreekt die keuze (vooralsnog).



Even schrikken

Waar het exterieur van de CX-5 niet voor verassingen zorgt, is het interieur wel rigoureus aangepakt. En of al die veranderingen een verbetering zijn? We wagen het te betwijfelen en dat heeft vooral te maken met het feit dat Mazda de eigenzinnigheid die het altijd had in interieurs meer loslaat. Voorheen week de CX-5 af van de standaard met een iets kleiner scherm, dat naar de bestuurder gericht bovenop het dashboard werd geplaatst. Voor de bediening had je de beschikking over een controller op de middenconsole en bij stilstand mocht je het touchscreen ook gebruiken. Die strategie laat Mazda nu helemaal varen, door een groot (tot wel 15,6") scherm te plaatsen,



waarop je alles tot aan klimaatcontrole aan toe kan regelen. Begrijpelijk, want dit is nu eenmaal wat de consument ook bij concurrenten ziet.

Maar alle herkenbaarheid en eigenheid wordt daarmee wel ingeleverd, want als je een foto van alleen het middenstuk van het dashboard zou maken, kun je met geen mogelijkheid meer zeggen bij welk merk dit interieur hoort. Neemt niet weg dat het grote scherm heel goed afleesbaar is en erg snel reageert. De functionaliteit van de climate control is altijd in beeld. Bovendien zijn er Google-functionaliteiten als Maps en Voice ingebed, zodat je altijd over de nieuwste diensten beschikt. Uiteraard kun je terugvallen op diensten als Carplay en Android Auto, die volledig draadloos te koppelen zijn.

Een ander opvallend keerpunt is het materiaalgebruik aan boord van de nieuwe CX-5. Zoals je in oude testen van dit model kan teruglezen, waren we altijd te spreken over de bouwkwaliteit en de materiaalkeuze van Mazda. Het geheel had een eigen uitstraling en voelde gewoonweg goed aan. Bij de nieuwe CX-5 merk je toch dat daar minder aandacht naar uit is gegaan. Er wordt gebruikgemaakt van meerdere soorten kunststoffen en het *interieur* voelt simpelweg een stuk beter aan dan het andere. Er zijn meer naden en kieren en de laag boven de tellerwinkel is keihard, doordat de behuizing van het head-up display daar geplaatst is. Bovenop het dashboard aan de passagierszijde *en* bij de armsteunen in de deurpanelen voelt het geheel wel weer fijn aan. De duurste versie Homura beschikt altijd over lederen bekleding, waarbij we het bruine tan leather absoluut kunnen aanraden. Niet alleen de bekleding is mooi, ook de kunststof panelen worden in dezelfde kleur aangebracht, zodat het zwarte dashboard heel mooi onderbroken wordt. Bij de Exclusive Line uitvoering kun je voor een verfrissende zwart-wit combinatie kiezen, die ook erg mooi oogt maar wel wat besmettelijker zal zijn.

Mazda brengt de verschillende opties onder in pakketten, waardoor je buiten het te openen panoramadak op de goedkopere versies niet veel te kiezen hebt. Om dat goed te maken biedt Mazda wel nog een boel niet af-fabriek accessoires, zodat je de auto met bijvoorbeeld het aero pack net wat sportiever maakt, of een op maat gemaakt



hondenrek achter de achterbank kunt plaatsen.



Stukken ruimer

Het interieur is merkbaar anders dan voorheen en luidt ook een nieuwe stap voor Mazda-modellen in. De Japanners grijpen de modelwijziging ook aan om de auto flink groter te maken en zoals eerder geschreven komt dat geheel ten goede aan de wielbasis. Je zit merkbaar beter op de achterbank, waar je veel meer hoofd- en knieruimte hebt. Voorin heb je overigens ook meer beweegruimte en mede door het grote glazen panoramadak is het interieur echt veel ruimtelijker dan voorheen.

Doordat de auto hoger, breder en hoekiger werd is de bagageruimte ook toegenomen en bovendien praktischer gemaakt. Je beschikt over een vlakke laadvloer met dubbele bodem, zodat in- en uitladen veel makkelijker gaat dan voorheen. Dit is een belangrijke verbetering aan de CX-5 en het maakt de auto nog veel meer een gezinsauto waar ook op de achterbank regelmatig (jong)volwassenen mee kunnen reizen. Is er dan toch nog behoefte aan een aanhangwagen, of sleep je graag een caravan of paardentrailer



voort? Dan is het goed om te weten dat de nieuwe CX-5 liefst 2.000kg mag trekken.



Te licht?

Voor een 141 pk sterke SUV biedt de CX-5 dus veel trekvermogen en dat is omdat Mazda vast blijft houden aan motoren met een grote inhoud en turbo's stevast weglaat. In het vooronder van de e-Skyactiv G vinden we de bekende 2,5 liter atmosferische viercilinder, die geholpen wordt door mild hybridetechniek. Net als we bijvoorbeeld bij de Subaru Forester zagen, wordt de motor teruggetuned om aan de strenge uitstootnormen van vandaag de dag te voldoen.

Desalniettemin geeft Mazda een nog altijd forse fabrieksopgave van het verbruik, namelijk 7.0 liter/100km. Maar onder balast moet de motor wel zuiniger zijn en zou het ons niet verbazen als de auto een stukje minder verbruikt dan een compact ecoblok waar veel van gevraagd wordt. Tijdens de testrit komen we uit op 8,2 liter per 100 kilometer en dat is onder veel wisselende rijomstandigheden. Qua uitstoot en zuinigheid zijn er gewoonweg heel veel (PHEV) concurrenten die betere papieren



hebben, al zullen die verschillen in de praktijk minder groot zijn. Qua techniek blijft Mazda vasthouden aan het bekende en dat geldt daarmee ook voor de transmissie. Dit is de bekende automaat met zes versnellingen en koppelomvormer, die mede door de elektrotechniek wel iets alerter is dan voorheen. Zet je het af tegen de concurrentie, dan zijn er veel betere transmissies op de markt. Terugschakelen duurt net iets te lang en opschakelen laat ook even op zich wachten als je harder accelereert. Dat is ook een kwestie van aanpassen, want bij een wat rustigere rijstijl houdt de bak zich prima en merken we ook hoe soepel en geraffineerd de vierpitter loopt.

De auto heeft ook stappen gezet in comfortniveau, want grote en kleine oneffenheden wordt heel mooi opgevangen en weggefilterd. Waar de auto voorheen nog wat stoterig aanvoelde, is dat bij de nieuwe CX-5 niet het geval. Dat betekent overigens ook dat je aan rijbeleving inlevert, want de nieuwe eigenschappen snoepen wel sportiviteit weg in de rijervaring. De auto is merkbaar minder stijf en helt daardoor iets meer over. Het sturen gaat kunstmatiger dan voorheen, al heeft dat als positieve keerzijde dat het geheel veel lichtvoetiger aanvoelt. De auto geeft nog steeds bovengemiddeld veel feedback voor dit segment, maar lijkt wel iets meer mainstream te zijn geworden. De neus vinden we zelfs licht aanvoelen, wat de auto wat zoekerig maakt in bochten. Bij de iets zwaardere AWD-versie was dat overigens minder het geval, maar die versie komt door de hoge BPM-boete niet naar Nederland. De auto zou daarmee duurder worden dan de hoger geplaatste en krachtigere CX-60.



Voor het grote publiek

Nu we het toch over BPM hebben, wat heeft het relatief hoge verbruik van de Mazda tot gevolg voor de aanschafprijs? Dat valt enorm mee, want Mazda weet de auto toch nog concurrerend neer te zetten vanaf 45.990 euro. Als je denkt dat je dan op een houtje moet bijten, heb je het mis. Een batterij aan rijhulpsystemen, Carplay en adaptieve cruise control met stuurfunctie zijn gewoon aanwezig. De rijhulpsystemen en cruise control werken overigens bijzonder fijn, een verademing tussen de belerende systemen die we veel tegenkomen.

Voor 2.000 euro meer krijg je de Centre Line en met opties als stuur- en stoelverwarming en keyless entry zouden we zeker even doorsparen. Voor een kunstlederen interieur en een Bose Audio-installatie staat de weer twee mille duurdere Exclusive tot je beschikking, terwijl de Homura sportieve details, matrix led en een elektrisch bedienbare achterklep biedt voor (je raadt het al) nogmaals 2.000 euro. Bij de geteste Homura dien je verder nog bij te betalen voor metallic lak en desgewenst het panorama schuifdak. De keuze tussen zwarte en bruine bekleding is kosteloos.



Voor 54.970 euro heb je dan een full options CX-5, die met 141 pk zeker geen strepentrekker is maar wel moeiteloos de klus klaart.

De eigenwijsheid van Mazda is alleen aan de motorisering nog te merken en dat vinden we wel jammer. Maar wat het grote publiek wil is voor Mazda natuurlijk veel belangrijker en in dat opzicht zijn de wijzigingen bij het nieuwe model zeker te verklaren en ook best goed uitgevoerd. Maar gelet op de uitstootcijfers en de verdere elektrificatie van het wagenpark is de volledig hybride versie van de CX-5 meer dan welkom, naast de volledig elektrische CX-6e.

Plus

- + Merkbaar comfortabeler
- + Stukken ruimer
- + Nog steeds de caravantrekker

Min

- Geen controller meer voor multimediasysteem
- Meer compromissen in rijeigenschappen
- Minder premium ervaring interieur