



Martijn Verhoef
21 maart 2023

Nu als mild hybrid

De Mazda CX-5 is een auto die veelvuldig de revue passeert. Het is één van de best verkopende auto's van het merk, zo werden er in Nederland al meer dan 30.000 op kenteken gezet. Niet gek dus dat de Japanners er bovenop zitten en met enige regelmaat een modelwijziging doorvoeren. Bijna jaarlijks zien we een nieuwe versie verschijnen, wat moet voorkomen dat het sinds 2017 leverbare model achterloopt.

Afgelopen jaar maakten we kennis met de gefacelifte CX-5 en nu is het alweer tijd voor een vernieuwing. Waar we vorig jaar nog de kanttekening maakten dat er op motorisch gebied niets veranderde en er dus sprake was van een relatief hoge uitstoot, introduceert Mazda nu mild hybrid ondersteuning van de twee benzinemotoren. Met deze geëlektrificeerde aandrijflijnen moet de auto schoner zijn en dat heeft weer effect op de aanschafprijs. Laten we eens kijken hoe dat in de praktijk uitpakt.



Takumi als toevoeging

De koets is niets veranderd ten opzichte van de faceliftversie waarmee we vorig jaar reden. Dat de auto alweer zes jaar op de markt is, merk je overigens niet aan het ontwerp. Het model komt nog steeds fris en tijdloos over en dat vindt de koper ook, want de verkoopcijfers zijn al jaren nagenoeg gelijk. Nieuw is wel de geteste uitvoering Takumi, een uitrustingsniveau dat we van andere Mazda's kennen. Dit is de absolute topversie, die de nadruk legt op luxe en comfort.

Aan de buitenzijde zie je dat aan de speciale grille en de 10-spaaks lichtmetalen wielen. Veel chroom en gespoten omlijstingen van de wielkasten geven de auto een heel andere uitstraling dan bijvoorbeeld de Newground-uitvoering die we eerder reden. Een andere versie is de Homura, die met veel zwarte details en wielen juist de nadruk op sportiviteit legt. De auto die we rijden tijdens de introductie is ook nog eens gespoten in de nieuwe kleur Rhodium White, een lak die we kennen van de CX-60. Net als het bekende Soul Red Crystal is dat een lak die in extraveel lagen wordt aangebracht, om zo een heel diepe glans te krijgen. Het staat de cross-over goed en door de lichte



lakkleur komt het lijnenspel mooi uit.



Tijd tikt voor cockpit

Verwacht ook geen grote veranderingen in het binnenste van de Mazda. We kunnen de wijzigingen op twee vingers tellen, waarbij we alvast melden dat Æ©Æ©n van de nieuwtjes niet voor deze testauto geldt. Allereerst voegt Mazda draadloze schermprojectie van de smartphone toe, wat betekent dat je Apple Carplay of Android Auto kunt gebruiken zonder dat je het toestel met een kabel hoeft te verbinden. Handig en het werkt uitstekend in de CX-5. Het is wel een kunst om vanuit Carplay weer in de Mazda-software terug te komen, wat onhandig is als je bijvoorbeeld een navigatieroute hebt lopen. Die routebegeleiding vind je namelijk niet tussen de tellers en is verder alleen summier in het head-up display af te lezen.

Aan die tellerwinkel merk je overigens dat de tijd doortikt voor de Mazda, want hoewel we de afleesbaarheid top vinden, bieden veel concurrenten inmiddels een volledig digitale cockpit. Overigens hoeft digitaal niet altijd een voordeel te zijn, want we vinden



het erg prettig dat Mazda er duidelijk voor kiest om veel fysieke knoppen te behouden. Of het nu om de volume-instellingen, de airco of stuurwielbediening gaat. Bovendien is er nog steeds een centrale controller, waarmee je eenvoudig door de menu's heen scrolt, in plaats van een aanraakscherm dat binnen de kortste keren onder vette vingerafdrukken zit.



Geen gifgroen

Het tweede nieuwtje heeft betrekking op de Newground uitvoering die we vorig jaar reden. Veel kopers gaven aan dat ze die uitvoering weliswaar lekker stoer vonden, maar niet zaten te wachten op gifgroene omlijsting van de luchtroosters. Kleine moeite, groot gebaar; Mazda vervangt die sierlijsten voor aluminium exemplaren en laat alleen de felgroene stiksels van de bekleding in die uitvoering achter.

Op de Takumi heeft dit alles geen invloed, want daar is het leer en chroom dat de boventoon voert. Het donkerbruine leer kleurt goed bij het Japanse Sen-hout, terwijl alle gebruikte materialen er mooi uitzien en zacht aanvoelen. Het interieur blijft vrij van



Mazda CX-5 e-Skyactiv G 194 AWD Takumi

kraakjes en weet rijwind en afromgeluiden goed buiten te houden. Genoeg ingrediënten voor een smaakvol en comfortabel interieur. Het goed instelbare stuurwiel en de royale voorstoelen dragen daar zeker aan bij. Voor de zetels geldt echter wel dat de zitting vrij kort is, wat een beperkte ondersteuning van de bovenbenen als gevolg heeft.

Ander minpuntje van de CX-5 is de beperkte ruimte in kofferbak en op de achterbank. Er zijn ruimere middensegmenters te vinden, al kun je die met de CX-60 inmiddels ook uit de Mazda-stal halen.



(Trek)kracht en souplesse

Zoals gezegd bevindt het belangrijkste nieuws zich onder de motorkap van de CX-5. Mazda heeft de bekende krachtbronnen, namelijk de Skyactiv 2.0 en 2.5 voorzien van mild hybrid technologie. De dieselmotor heeft in Nederland het veld geruimd en zal dus niet meer leverbaar worden met elektrokracht. We testen de dikste motor, namelijk de 2.5 met vierwielaandrijving. De auto zal nooit helemaal elektrisch kunnen rijden; de stroom die gewonnen wordt met afremmen en uit laten rollen, zorgt alleen voor het ondersteunen van de benzinemotor. Met 194 pk is dat bepaald geen stakker en door de



toevoeging van de elektrificatie heeft de auto net wat meer sjeu onderin. Dat merk je goed bij het versnellen, waarbij de vertraging van terugschakelen merkbaar minder aanwezig is dan voorheen. Het maakt dat de auto best gretig oppakt en bovendien met minder geluid dan vroeger zijn werk doet. Verwacht nu geen boost van elektrokracht, want daarvoor is de impact van het hybridesysteem te klein.

Sterker nog: de sprint van 0-100 legt de auto in twee tienden meer af dan de uitgaande motorisering, waarschijnlijk vanwege een andere afregeling van de software. Dat moet de auto wel een stukje zuiniger maken, want in theorie verbruikt de testauto een halve liter minder benzine per 100 kilometer dan de Skyactiv G van voorheen. Bij de tweeliter gaat het om een verschil van 0,6 liter op dezelfde afstand. En de uitstoot gaat net zo goed een stukje omlaag. Wat dit met de prijs doet, bekijken we zo.

Voor wat betreft de rijeigenschappen kunnen we verder duidelijk zijn: die waren goed en zijn dat nog steeds, want in het rijgedrag is er geen significante vernieuwing waar te nemen. Het zware en directe sturen, de stabiele wegligging en de goede communicatie met het onderstel zijn gelukkig allemaal nog present, wat de CX-5 nog steeds één van de fijnst rijdende auto's in zijn segment maakt, die bovendien altijd minstens 1.800 kg mag trekken.



Punten scoren

Een lagere uitstoot betekent een korting op de BPM en daarmee een lagere aanschafprijs. Dit maakt dat de CX-5 met vernieuwde motorisering ondanks alle inflatiecorrecties en andere prijsstijgingen maar 200 euro meer kost dan voorheen. Voor 38.190 euro gaat de auto van de hand en dan krijg je een handgeschakelde cross-over met 165 pk en voorwielaandrijving. Led-koplampen, dodehoekhulp en privacyglas zijn standaard aanwezig. Voor 2.000 euro meer heb je onder andere navigatie, Apple Carplay en stoelverwarming, terwijl een automaat ook iets meer dan 2.000 euro extra kost. De 194 pk sterke 2.5 heeft altijd een automaat en optioneel vierwielaandrijving.

De prijs van die versie ligt fors hoger dan de tweeliter, waardoor je feitelijk 7.200 euro betaalt voor nog geen 30 pk extra. Daarmee doen we de 2.5 wel iets tekort, want in een vergelijk is de motor zeker soepeler van karakter en minder rumoerig. Voor deze motorisering mÃ©t AWD dien je minstens 58.440 euro mee te nemen, al heb je dan wel direct een luxe aangeklede CX-5 in Exclusive-trim. De Takumi-uitvoering kost dan



Mazda CX-5 e-Skyactiv G 194 AWD Takumi

1.000 euro extra.

Met de toevoeging van de mild hybrid techniek weet Mazda de bekende motoren met grote slagkracht toch te moderniseren, zonder concessies te doen aan het atmosferische vermogen waar de Japanners al zo lang aan vasthouden. In de praktijk merk je niet zo gek veel van de hybridetechniek. Belangrijker is dat de motoren weer een stukje schoner zijn geworden, zodat de CX-5 goed kan blijven concurreren op prijsniveau. Aan zijn looks en rijeigenschappen zal het niet liggen, daarmee weet de Mazda na al die tijd nog steeds veel punten te scoren.

Plus

- + Zuiniger en schoner dan voorheen
- + Blijft een tijdloze auto
- + Veel trekkracht

Min

- Korte zittingen
- Verouderde tellerwinkel