



Mazda CX-5

Een ambachtelijke Mazda

Autotest | Hoe nieuwer, hoe beter. Echter, nieuw betekent ook anders. Een fabrikant die te veel vernieuwt kan zich van de klant vervreemden. En klanten willen niet altijd vernieuwen omdat het bekende zo lekker vertrouwd is. Toch introduceert Mazda een geheel nieuwe generatie van de CX-5. Hoe weet Mazda te vernieuwen en tegelijkertijd trouw te blijven aan iedere klant?

Door twee nieuwe auto's te introduceren! De CX-5 is en blijft Mazda's middelgrote SUV met vertrouwde techniek en een vertrouwd uiterlijk. Daarnaast introduceert Mazda de "CX-6e". Dat is eveneens een middelgrote SUV, maar dan met een futuristisch uiterlijk en elektrische aandrijving. Zo bedient Mazda zowel de conservatieve als de progressieve koper en hoeft het geen compromissen te sluiten.



De nieuwe CX-5 bedient zich opnieuw van Mazda's "Kodo"-huisstijl. Die bestaat uit vloeiende, bijna organische lijnen afgewisseld met technische

elementen. De derde generatie van de CX-5 is daarom nieuw, maar ook direct herkenbaar als CX-5. Omdat de verhoudingen tussen het glas, het plaatwerk en de wielen gelijk zijn gebleven valt niet direct op dat de CX-5 flink is gegroeid. De nieuwe generatie is 11 cm langer en heeft een 12 cm langere wielbasis.

"de geheel nieuwe Mazda CX-5 is als een ambachtelijk product: vakkundig bereid met respect voor traditie"



Ruimte

Dat is binnenin duidelijk te merken! De bagageruimte is niet alleen groot, maar dankzij de grote achterklep ook makkelijk bereikbaar. Iets soortgelijks geldt voor de achterbank: de achterportieren zijn groter geworden, waardoor de instap naar achteren eenvoudig is. De hoofdruimte achterin is goed, de beenruimte zelfs uitstekend. De ruimte voorin is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Vanwege het grote stuurwiel, de hoge zit en het glazen dak voelt de CX-5 echter groter. Net als andere Mazda's kan de CX-5 de stoel van de bestuurder automatisch instellen op basis van diens lengte. En net als in andere Mazda's resulteerde dit voor de testrijder in een prettige zit.

De opzet van het dashboard is op het randje van innovatief. Er zijn nog maar weinig knoppen over omdat de meeste functies worden bediend vanaf het stuurwiel en via het grote centrale beeldscherm (12 inch bij gewone uitvoering, 15 inch bij de hier gereden "Homura"-versie). Wat Autozine betreft heeft Mazda een goede balans gevonden tussen bediening via het beeldscherm en via knoppen, want veelgebruikte functies zijn altijd voor handen. Daarbij kunnen veel functies via de spraakgestuurde assistent worden geactiveerd.



Motor

Daartoe maakt Mazda gebruik van Android Automotive. De Japanse fabrikant ontwikkelt niet langer zelf een audio-, communicatie- en navigatiesysteem maar besteedt dit geheel uit aan Google. Het nadeel daarvan is verlies van privacy (lees de algemene voorwaarden en huiver!) en zorgen over de bruikbaarheid op de lange termijn. Mazda kan namelijk geen uitspraken doen over updates van het besturingssysteem, terwijl dit het hele systeem al na enkele jaren onbruikbaar kan maken. Vergelijk dit met de noodzaak tot updates bij een Android smartphone. Wanneer er geen updates meer beschikbaar zijn, zal de smartphone gaandeweg steeds slechter gaan werken en zo gaat dat met Android in de auto ook.

Tegenover de nadelen staat een uitstekend navigatiesysteem dat slimme routes plant, exact weet waar de files staan en zeer flexibel is met de invoer van bestemmingen. Een bedrijfsnaam, omschrijving van een plek of desnoods foutief gespelde straatnaam voldoen allemaal. Ook de integratie met Android-telefoons (alleen Android-telefoons!) is perfect omdat alle gegevens die aan een Google-account zijn gekoppeld direct in de auto beschikbaar zijn. De slimme spraakgestuurde assistent is slimmer dan die van alle andere fabrikanten omdat alle kennis van de Google zoekmachine erachter zit.

Met de CX-5 en CX-6e kan Mazda kiezen voor twee uitersten. De CX-6e is een volledig elektrische auto. De CX-5 wordt vooralsnog aangedreven door een gewone benzinemotor. De "e-SkyActiv-G" is een viercilinder benzinemotor met een inhoud van maar liefst 2.5 liter waarmee slechts 141 pk / 238 pk wordt ontwikkeld. Dat lijkt een onlogisch ontwerp, maar Mazda ziet dat de CX-5 vaak als trekauto wordt gebruikt. Volgens de fabrikant is het verbruik dankzij deze onconventionele opzet minder hoog bij zeer intensief gebruik (zware aanhanger, zware belading, lange afstand, hoge snelheid). Een start/stop-systeem en cilinderuitschakeling moeten het verbruik iets beperken.

Desondanks verbruikt de CX-5 op papier 1 op 14.1 en kwam het testverbruik, zonder aanhanger en met slechts twee personen aan boord, uit op 1 op 11.7. Bij dit hoge verbruik hoort een hoge CO2-belasting en mede daarom is de CX-5 duurder in aanschaf en gebruik dan een soortgelijke auto met elektrische of hybride aandrijving. Daarbij blijven de prestaties ver achter bij een soortgelijke elektrische auto. Volgens Mazda wil de klant een goedmoedige motor en daarom wordt het vermogen uiterst geleidelijk opgebouwd. Ook het karakter van de automatische versnellingsbak is daarop afgestemd (een druk op de "sport"-knop heeft nauwelijks effect). Dat alles gaat ten koste van de levendigheid, maar komt het comfort ten goede. En als het over comfort gaat: de rijgeluiden zijn sterk afgenomen.



Weggedrag

Mazda monteert schokdempers die afhankelijk van de snelheid sugger of zachter zijn. De stabiliteit op hoge snelheid is daarom ruim voldoende. Op lagere snelheid is het onderstel relatief zacht, waardoor het koetswerk beweeglijker is dan bij SUV's die zijn afgestemd op sportiviteit. Vanwege de zachte veren komt de neus nadrukkelijk omhoog bij vlot accelereren en mede daarom trad, ondanks het beperkte motorvermogen, meer dan eens onbedoeld wielspin op (de test vond plaats bij koud en nat weer).

Mazda wilde de CX-5 vooral comfortabeler maken op slechte wegen en dat is zeker gelukt. Een bijkomend voordeel: omdat de auto zo comfortabel is en het rijden zo makkelijk wordt gemaakt, is de CX-5 ook na vele uren (test)rijden niet vermoeiend.



Conclusie

Hoe weet Mazda te vernieuwen zonder zich te vervreemden van de klant? Door niet één, maar twee nieuwe middelgrote SUV's te introduceren. De CX-6e is vernieuwend, de CX-5 juist conservatief. Het uiterlijk is direct vertrouwd en de aandrijving is conventioneel met bewezen techniek. De ruimte en de geluidsisolatie zijn sterk verbeterd.

Maar er is meer! Omdat Mazda nu twee middelgrote SUV's aanbiedt, is de CX-5 nog meer afgestemd op het gebruik als trekauto en reisauto. De aandrijflijn lijkt nauwelijks te zijn verbeterd ten opzichte van de vorige CX-5, maar de verschillen blijken volgens de fabrikant pas bij het trekken van een aanhanger. Bij zeer intensief gebruik zou het verbruik minder hoog zijn dan voorheen. En met het oog op avontuurlijke reizen is het onderstel beter afgestemd op slechte wegen.

Kortom: de geheel nieuwe Mazda CX-5 is als een ambachtelijk product: vakkundig bereid met respect voor traditie. ■



Specificaties

Mazda CX-5

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	469 x 0 x 170 cm
Wielbasis	282 cm
Gewicht	1.704 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	583/2019 l
Bandenmaat	R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	2488 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	141 pk @ 4500 rpm
Koppel	238 Nm @ 3500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10.5 sec.
Topsnelheid	187 km/u
Verbruik gemiddeld	7 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	159 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 51.990,-
Prijs instapmodel	€ 45.990,-