



Bjorn Blokzijl
26 augustus 2012

Mazda's heropstanding

Het Japanse merk Mazda was ooit een grote speler op de Nederlandse automarkt. Uitgezonderd enkele opelevingen in de verkoop, zakte het aantal verkochte auto's na de millenniumwissel tot onder de 10.000 per jaar, met 2011 als dieptepunt met ruim 4500 auto's. Dit ligt echter achter ons, want Mazda verbaasde vriend en vijand met de introductie van de CX-5. Voor de Japanners moet deze auto de ommekeer zijn waar het al een tijdje naar snakt. Tijdens de introductie van de auto waren we al positief gezind over alle aspecten van de diesel. Om de kwaliteiten van de auto op Nederlandse bodem te vinden, rijden we met de CX-5 2.0 SkyActiv-G, die voortgedreven wordt door een 165 pk sterke benzinemotor.



Mooi vanuit elke hoek

Mazda verkocht tot en met juli van dit jaar al meer auto's dan in geheel 2011. Ruim de helft van dit aantal komt op het conto van de CX-5. Niet vreemd dus dat de auto steeds vaker in het wegbeeld te zien is. En niet alleen de aantallen doen er toe dat je de auto echt ziet rijden, ook het geslaagde uiterlijk speelt mee. Vooral in de lichtere carrosseriekleuren komt het lijnenspel van Mazda's midi-SUV goed uit de verf. Vloeiende lijnen over neus, zijkanten en achterzijde zorgen voor een uitgebalanceerd design. Met zijn lengte van 4,54 meter is de CX-5 langer dan concurrenten als de Tiguan en de Qashqai. Ook de breedte en wielbasis is groter dan bij de concurrentie. Mede door de afmetingen, maar ook zeker door de grote grille, de spatbordverbreeders en de fraaie - al zouden Ã©Ã©n of twee maten grotere mooier zijn - velgen is de CX-5 een indrukwekkende auto en leidt daardoor tot positieve reacties van medeweggebruikers en omstanders.



Saaie kwaliteit

Grotere buitenafmetingen doen niet alleen goed voor de uitstraling van de auto, ook het binnenste van de Mazda heeft hier duidelijk geprofiteerd. Zowel voorin, achterin als in de bagageruimte is meer ruimte dan je zou verwachten bij een auto in dit segment. Staat de bestuurdersstoel in de achterste stand, dan nog kunnen volwassenen achterin zitten zonder dat de knieën klem zitten. Ondanks de ruime bewegingsvrijheid van de bestuurder en zijn passagiers, is niet beknibbeld op de ruimte voor de bagage. Met 505 liter is de CX-5 weer heer en meester in zijn klasse en met neergeklapte achterbank is zelfs 1620 liter beschikbaar. Dankzij het ontbreken van een tildrempel is inladen eenvoudig, maar de stahoogte onder de achterklep is echter beperkt. Vooral mannen vanaf de gemiddelde lengte komen al snel in aanraking met de bekleding van de achterklep.



Mazda CX-5 2.0 SkyActiv-G TS+ Lease Pack

Waar Mazda's over het algemeen niet bekend stonden om de mooie interieurs met dito materiaalgebruik, kan dit vooroordeel door de CX-5 de prullenbak in. Hoewel het interieur niet spannend is, is het wel met aandacht voor ergonomie ontworpen. Met name de plaats van het scherm voor het audio- en navigatiesysteem en de logische bediening van deze systemen - en dat van de climate control - verdienen een pluim. Daarbij zijn overal fraaie materialen gebruikt, die er niet alleen goed uitzien, maar ook hoogwaardig aanvoelen. Mazda kruipt met de CX-5 langzaam tegen de hogere segmenten aan.



Wel de geneugten, niet de pijn

Waar Mazda's niet bekend staan om hun fraaie interieurs, staan de rijeigenschappen bij elk model al jaren op een hoog niveau. Het Japanse merk mag het dan qua design over een compleet andere boeg gegooid hebben, besturing en wegligging zijn als



vanouds. Prima voor elkaar dus. Een hoog zwaartepunt is onvermijdelijk bij een SUV. Door dit feit rijdt dit type auto meestal beduidend minder strak dan bijvoorbeeld een stationwagon van hetzelfde formaat. Niet alleen voor een auto van dit formaat en deze carrosserievariant rijdt de auto bovengemiddeld, maar ook in vergelijking met veel andere auto's in andere klassen stuurt de CX-5 erg plezierig.

Elektronische stuurbekrachtiging staat veelal garant voor een afstandelijke besturing met weinig gevoel. Wederom kan een vooroordeel het vierkante archief in. Het fijne, dikke stuurwiel laat zich vol gevoel bedienen, waarbij je elk moment het gevoel hebt dat je de auto volledig onder controle hebt en elke sturbeweging ook daadwerkelijk de koersverandering teweegbrengt die jij wil. Overhellen is de CX-5 vreemd en het moment dat de auto begint te glijden over zijn voorwielen ligt - zelfs bij de geteste voorwielaangedreven versie - pas op hoge bochtsnelheden.



De kont tegen de krib

Sportief sturen is één ding, sportief rijden is twee. Downsizing is de trend van de afgelopen jaren, waarbij je als autofabrikant niet meer meetelt als er geen geblazen motoren in de producten gelepeld zijn. Mazda heeft de kont tegen de krib gegooid en zelf een atmosferisch blok ontwikkeld die met allerlei efficiencyverhogende zaken - zoals lichtere materialen, verminderde weerstanden en een anders gevormde zuiger - een fraai vermogen levert. Met zijn 165 paarden doet de motor niet onder voor de bekende TSI's en andere turbomotoren. Tevens is de motor - zeker voor een ongeblazen type - al vroeg bij de les en kosten vlotte acceleraties weinig moeite. Doordat de auto eenvoudig vlot te berijden is, verwacht je een aanzienlijk hoger testverbruik dan de 6 liter per 100 km die de fabrikant heeft opgegeven. Met in het achterhoofd de vele snelwegkilometers en het pittige karakter van de tweelitermotor is een testverbruik van 7,3 liter per 100 km helemaal niet zo slecht.



Nieuwe maatstaf in z'n klasse

Ooit was de 626 h t volumemodel van Mazda, maar werd deze op de achtergrond gedrukt door stevige concurrentie. Mazda komt nu rijkelijk laat met een moderne midi-SUV, maar buiten zijn lagere prijs - de concurrentie is een stuk prijziger - heeft de CX-5 kwaliteiten die niet zouden misstaan op auto's van een paar duizend euro meer. Hoewel het interieur wel erg zakelijk en saai is vormgegeven, is de kwaliteit prima in orde en hebben alle passagiers ruim plaats, inclusief hun bagage. Tevens liggen de rijeigenschappen op een hoog niveau en overtuigt de SkyActiv-benzinemotor. Alle kwaliteiten bij elkaar opgeteld zorgen voor een niet te missen conclusie. Met de CX-5 heeft Mazda in dit segment de nieuwe maatstaf in handen. Opnieuw een uitvoering die in de 20%-bijtellingscategorie valt zou de zakelijke markt goed doen, maar voor de particulier doet dat er niet toe. Door de CX-5 mogen de Japanners weer realistisch dromen over een benadering van de verkoopcijfers uit de jaren '90 van de vorige eeuw.



Plus

- + Geslaagd uiterlijk
- + Krachtige en stille motor
- + Veel ruimte

Min

- Donker interieur
- Wat kleine velgen
- Beperkte stahoogte onder de achterklep