



Mazda CX7

Een frisse neus halen

Autotest | De Mazda CX7 was bedoeld als een auto die aan alle wensen van SUV-rijders zou beantwoorden. De CX7 is stoer, ruim en uiterst luxueus. De nadruk ligt op de rijeigenschappen, niet op off-road capaciteiten. Maar de verkopen bleven achter bij de verwachtingen. Daarom heeft de auto nu een nieuw gezicht gekregen en zijn de rijeigenschappen verfijnd. Bovendien is de CX7 voorzien van een schonere motor. Autozine ging daarom letterlijk en figuurlijk een frisse neus halen met de vernieuwde Mazda CX7.

Een ontwerp waarbij de rijeigenschappen belangrijker zijn dan de terreinwaardigheid lijkt onlogisch. Het is als een stationcar zonder laadruimte of een taxi zonder achterbank. Om te bewijzen wat de zin is van een SUV als de CX7, staat een rit naar het Oostenrijkse wintersportparadijs Kitzbühel op het programma.

Wintersport

Een traditionele reisauto dankt z'n comfort op de eerste plaats aan de omvang. Een lange wielbasis en grote spoorbreedte (de afstand tussen het linker en rechter wiel) maken zo'n auto als vanzelf stabiel en dus comfortabel.

Een SUV doet daar nog een schepje bovenop: dankzij de extra hoogte heeft de bestuurder uitstekend overzicht over het verkeer en dat maakt het rijden minder inspannend. Bovendien lijkt alles minder snel te gaan in een hogere auto en daarom legt de CX7 ongemerkt lange afstanden af.



Uitrusting

Zoals gebruikelijk bij een auto als deze, is de CX7 voorzien van alle gangbare luxe. Het interieur van deze gefaciliteerde versie is opgewaardeerd. De CX7 is geen "premium" SUV zoals een Audi A5, Infiniti EX of BMW X1, maar overstijgt wel het niveau van

bijvoorbeeld een Toyota RAV4, Volkswagen Tiguan of Opel Antara.

Nieuw voor de gefacelifte CX7 is een navigatiesysteem met een ongebruikelijk klein schermje. Het voordeel hiervan is dat het diep in het dashboard ligt, net onder de voorruit. De bestuurder hoeft de blik daarom niet te verplaatsen van ver voor de auto naar de middenconsole vlakbij en dat maakt het rijden minder inspannend. Het nadeel is dat het kleine schermje weinig details toont. Bovendien zijn de graphics uiterst eenvoudig en het aantal mogelijkheden beperkt.

Ook op het gebied van audio blijft er het een-en-ander te wensen over. Mazda voorziet niet in een USB-aansluiting, maar alleen in een AUX-in. Heel bijzonder is dat Mazda in plaats daarvan wel "streaming MP3 over Bluetooth" ondersteunt. Met andere woorden: een MP3-speler kan draadloos aan het audiosysteem worden gekoppeld. De klank van het Bose-audiosysteem is wollig en onevenwichtig.



Heel prettig is de dodehoekindicator, die met een lampje in de buitenspiegel aangeeft of zich een object in de dodehoek bevindt. Vooral in druk verkeer is het handig om een bevestiging te hebben dat er echt ruimte is, alvorens van rijstrook te wisselen.

Rij eigenschappen

Het echte comfort komt natuurlijk van het onderstel. Dat is niet te hard en niet te zacht, maar goed aangepast aan de Europese smaak. De sportieve ondertoon die iedere Mazda kenmerkt, is zelfs in deze grote, goedmoedige SUV terug te vinden. Verwacht

echter geen dynamische pretmachine, dit is met name een kilometervreter.

Zoals eerder aangegeven, is de CX7 absoluut niet bedoeld als terreinauto. Desondanks is de auto wel voorzien van vierwielaandrijving. In zaken als afdaalhelp, lage gearing of een speciale terreinmodus voorziet Mazda niet. De vierwielaandrijving is puur bedoeld om het motorvermogen in alle weersomstandigheden en op ieder wegdek optimaal te kunnen benutten.



Zeker tijdens een wintersportvakantie komt dat goed van pas. "Active Torque Split", zoals vierwielaandrijving bij Mazda heet, verdeelt de kracht van de motor afhankelijk van de situatie automatisch over de voor- en achterwielen; de bestuurder heeft hier geen omkijken naar.

In de praktijk werkt dit systeem prima, de beperking zit vooral in de standaard gemonteerde banden. Voor off-road rijden of rijden door diepe sneeuw is het aan te bevelen passende banden te monteren.



Diesel

De Mazda CX7 is altijd een prima rijdende SUV geweest, maar de auto had een Achilleshiel: er was geen dieselmotor leverbaar. Samen met deze facelift wordt nu ook een dieselmotor geïntroduceerd. Het betreft een 2.2 liter viercilinder die goed is voor 173 pk / 400 Nm. Deze krachtbron is in de basis afkomstig uit de Mazda6, maar is aangepast om met name bij lage toeren meer vermogen te leveren.

Toch is de CX7 niet zo sportief als Mazda wil doen geloven. De auto presteert keurig, maar niet meer dan dat. Dit is geen krachtpatser en het machtige gevoel dat menigeen zo aantrekt in een SUV, ontbreekt bij de CX7 diesel geheel. Bovendien is de 2.2 CiTD sterk afhankelijk van de turbo. Met name in de bergen moet regelmatig worden teruggeschakeld om vlot mee te komen. Omdat de geluidsisolatie voor deze facelift is verbeterd, bestaat het risico te vergeten om daarna weer een hogere versnelling te kiezen.



Milieu

De 2.2 CiTD is bedoeld om de CX7 minder milieubelastend te maken, maar desondanks voorziet Mazda niet in een start/stop-systeem of schakelindicator. Toch heeft de CX7-diesel wel degelijk heel bijzondere -en schone- techniek aan boord. Iedere moderne motor is voorzien van een katalysator, maar Mazda voorziet nu ook in een zogenaamd "Selective Catalytic Reduction"-systeem (SCR). Dit zet schadelijke NOx deeltjes ("roet") om in stikstof en zuurstof.

Hiervoor wordt "AdBlue" als hulpstof gebruikt. Onder de auto is een tank van 15.5 liter AdBlue gemonteerd, genoeg om 20.000 km lang roetdeeltjes af te breken. Zelf AdBlue-tanken is niet nodig, de tank wordt door de dealer bijgevuld tijdens iedere servicebeurt. Volgens Mazda is AdBlue zo goedkoop dat het nauwelijks van invloed is op de onderhoudskosten.



een heerlijke kilometervreter; een testrit naar de Oostenrijkse wintersportgebieden heeft dat overtuigend bewezen. ■

Behalve dat de samenstelling van de uitstoot van de vernieuwde CX7 minder schadelijk is, is het verbruik aangenaam laag. Mazda belooft een gemiddeld verbruik van 7.5 liter dieselolie per 100 km. In de praktijk is dit gemakkelijk haalbaar. Zelfs met enkele snelheidsproefjes op de Duitse Autobahn en veel stadsverkeer kwam het testverbruik uit op een keurige 7.4 liter per 100 km. Wanneer alles op alles wordt gezet om zuinig te rijden, kan het verbruik zelfs dalen tot 5.5 liter per 100 km.

Conclusie

De Mazda CX7 is opgefrist. Het uiterlijk is iets aangescherpt en in het interieur ligt de nadruk nog meer op comfort. De uitrusting is gemoderniseerd, waarbij met name de veiligheidssystemen een grote stap vooruit hebben gemaakt. Het onderstel is aangepast, waardoor de auto nu scherper stuurt en tegelijkertijd meer comfort biedt; het gaat hier echter om verbeteringen op details.

Het grootste nieuws is dat de Mazda CX7 nu ook leverbaar is met een dieselmotor. Deze "2.2 CiTD" presteert verdienstelijk, is relatief zuinig en bovendien is de uitstoot dankzij "SCR" minder schadelijk. Het beloofde lage verbruik is in de praktijk goed haalbaar.

Juist de CX7 is niet bedoeld als luxe terreinauto, maar als reisauto voor avontuurlijke vakanties. De combinatie van de forse omvang van de auto en de rust van de nieuwe dieselmotor maakt de CX7 tot



Specificaties

Mazda CX7 2.2 CiTD GT-L

Maten en gewichten



| | |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 468 x 187 x 165 cm |
| Wielbasis | 275 cm |
| Gewicht | 1.775 kg |
| Aanhanger | 750 kg |
| Aanhanger geremd | 1.800 kg |
| Tankinhoud | 69 l |
| Bagageruimte | 455/1348 l |
| Bandenmaat | 235/55R19 |

Motor en prestaties



| | |
|--------------------------|---------------------|
| Motorinhoud | 2184 cc |
| Cilinders / kleppen | 4/4 |
| Vermogen | 173 pk @ 3500 tpm |
| Koppel | 400 Nm @ 2000 tpm |
| Aandrijving | vierwielaandrijving |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 11,3 sec. |
| Topsnelheid | 200 km/u |
| Verbruik gemiddeld | 7,5 l / 100 km |
| Verbruik stad | 9,1 l / 100 km |
| Verbruik buitenweg | 6,6 l / 100 km |
| CO2 uitstoot | 199 gr. / km |

Prijs

| | |
|-------------------|------------|
| Prijs | € 56.395,- |
| Prijs instapmodel | € 48.995,- |