



Mazda CX-5 (2011 - 2017)

Oase

Rij-impressie | Zoeken naar een speld in een hooiberg is best te doen. Het is veel werk, maar de vraag is slechts: waar is de speld? Een oase in een woestijn zoeken is veel lastiger. Misschien is er helemaal geen oase! Een zoektocht naar een sterke en toch zuinige, ruime en toch compacte, sportieve en toch comfortabele SUV is al even lastig. Toch zegt Mazda die unieke auto nu te bieden met de CX5. Autozine ging op onderzoek uit.

De eerste opdracht is: zoek een auto die ruim en praktisch is, maar er toch stoer uitziet. Als een stationcar of MPV te gewoontjes is, is een SUV het antwoord. Alhoewel alle SUV's er machtig uitzien, is sportiviteit vaak ver te zoeken. Machtig of stoer wordt meestal vertaald in groot en lomp.

De CX5 oogt daarentegen gespierd en zelfverzekerd. De voorruit is ver naar achteren geplaatst en de achterraut ligt ongebruikelijk vlak. Wanneer de lijnen rondom beide ruiten naar beneden worden doorgetrokken, komen ze precies uit in de wielkernen. Dat geeft het silhouet van een hardloper die in de startblokken staat om weg te rennen.

De neus is ongebruikelijk laag voor een SUV, waarmee Mazda aangeeft dat de CX5 een "crossover" is en zeker geen terreinauto. De relatief lage neus komt zowel de stroomlijn als de voetgangersveiligheid ten goede. Het feit dat de "inloophoek" (de maximale helling die beklommen kan worden in het terrein) en de bodemvrijheid hiermee vermindert is in dit geval geen bezwaar.



Ruimte

Ondanks het fraaie lijnenspel, zijn de praktische mogelijkheden niet vergeten. Dat betreft niet alleen de ruimte, maar ook de overzichtelijkheid. Omdat de

A-stijlen (de balk tussen de voorruit en de voorste zijruiten) ver naar achteren zijn geplaatst, blokkeren deze het zicht niet. Deze constructie veroorzaakt echter wel extra windgeruis op hoge snelheid.

De buitenspiegels zijn iets naar achteren geplaatst en dat geeft links en rechts zicht op wat er vlak voor de auto gebeurt. De motorkap is goed zichtbaar vanaf de bestuurdersplaats en biedt voor velen het oriëntatiepunt dat in andere auto's ontbreekt.

De ruimte voorin is goed, maar niet bijzonder. De ruimte achterin is zeer goed. De beenruimte is ver bovengemiddeld en ook de hoofdruimte is prima. De achterbank is in drie delen neerklapbaar (eventueel met een hendel in de bagageruimte). Daarbij schuift de zitting iets naar beneden, zodat een perfect vlakke laadvloer ontstaat.



Uitrusting

Om zoeken onderweg te voorkomen, is de CX5 te voorzien van een navigatiesysteem dat is ontwikkeld in samenwerking met TomTom. Daardoor kan het voordelig worden aangeboden en biedt Mazda nu het best plannende navigatiesysteem op de markt. Het gecombineerde audio-, navigatie- en communicatiesysteem is op drie manieren te bedienen: via knoppen op het stuurwiel, met de druk/draai-knop op de middentunnel of door het scherm aan te raken. Op die manier wordt niemand teleurgesteld!

Dankzij "Smart City Brake Support" remt de CX5 bij snelheden tot 15 km/u geheel automatisch voor obstakels. Bij hogere snelheden remt het systeem slechts bij, om de schade te beperken. Technisch gezien is het mogelijk om een auto ook op hoge snelheid automatisch te laten remmen, maar de gevolgen (en imagoschade) zijn niet te overzien als de computer onnodig een noodstop op de snelweg maakt.



Een waarschuwingslampje geeft aan of zich een object in de dode hoek van de buitenspiegel bevindt. Dit werkt alleen bij snelheden boven 30 km/u; in de stad helpt het daarom niet om aanvaringen met fietsers te voorkomen. Net als vele andere auto's waarschuwt de CX5 als onbedoeld de markering op het wegdek wordt overschreden. Dat doet de Mazda op een even originele als effectieve wijze: uit de luidsprekers klinkt een geluid alsof de auto over ribbels in het wegdek rijdt!

Motoren

Wat veel lastiger is te vinden dan een fraaie, praktische SUV, is een zuinige SUV. "Milieuvriendelijk" en "SUV" zijn twee termen die in de volksmond recht tegenover elkaar staan. De CX5 is echter de eerste Mazda die zich van "Sky Active"-technologie bedient.



Dat staat voor een pakket aan maatregelen om het verbruik te verminderen, zonder in te leveren op het rijplezier. Dat wordt niet bereikt door bestaande techniek te verfijnen, maar door een nieuw ontwerp te maken waarbij efficiency voorop staat. Naast mechanische aanpassingen behelst "Sky Active" ook een gunstige stroomlijn en gewichtsreductie.



De enig leverbare benzinemotor meet 2.0 liter en levert 165 pk / 210 Nm. Dankzij het relatief lage gewicht (de CX5 weegt gemiddeld 100 kg minder dan een vergelijkbaar model van andere merken) is dat voldoende voor prima prestaties. De benzinemotor bouwt de kracht zeer geleidelijk op. Mede daarom voelt de CX5 minder snel dan deze eigenlijk is en ontbreekt het beloofde sportieve gevoel. Mazda kiest naar eigen zeggen voor de vloeiende c.q. saaie vermogensopbouw om er voor te zorgen dat de bestuurder nooit schrikt van een plotselinge acceleratie.

De optionele automaat doet zijn werk naar behoren, maar niet meer dan dat. Tegenover alle vooruitstrevende techniek zet Mazda een uiterst traditionele zestraps automaat met "koppelomvormer". Volgens de ontwerpers levert dat nog steeds het prettigste gevoel tijdens het wegrijden. Tijdens de testrit ging het accelereren echter gepaard met een zeer hoog toerental, wat resulteert in een storend, zeurderig geluid.



Op een kort en eenvoudig testparcours (er werd gereden met uiterst kostbare, handgemaakte prototypes) kwam het gemiddelde verbruik uit op 6,5 liter per 100 km. Dat is verbluffend laag voor een SUV; sommige traditionele personenauto's verbruiken meer!

Diesel

De CX5 is leverbaar met een 2.2 liter dieselmotor die, afhankelijk van de uitvoering, 150 of 175 pk levert. Met een dieselmotor in het vooronder geeft de CX5 een veel machtiger en grootser gevoel. Het basismodel levert al prima prestaties en geeft geen moment het gevoel dat er voor een "minder" model is gekozen. De sterkere "HP"-versie presteert nog beter en is zelfs uitdagend snel.

De dieselmotoren vallen op door hun stille, soepele loop. De zelfontbranders zijn niet alleen in decibellen uitgedrukt heel stil. Het geluid heeft geen hinderlijke frequenties in zich, zodat het nooit als storend wordt ervaren.



Ongeacht de gekozen motor grijpt de koppeling vroeg en kordaat aan. Dankzij de korte versnellingshendel laat de CX5 zich daarom schakelen alsof het een sportcoupé is!

Alle motoren zijn van een stop/start-systeem. Een schakelindicator ontbreekt vreemd genoeg. Omdat de motoren al bij een ongebruikelijk laag toerental veel kracht leveren (de diesel levert 200 Nm bij 1.000 tpm, 80 km/u is 1.500 tpm), is een schakelhulp geen overbodige luxe. Het testverbruik met beide dieselmotoren kwam uit op ongeveer 6 liter per 100 km.

Weggedrag

Het grootste struikelpunt in de zoektocht naar een geschikte SUV is het weggedrag. Een SUV is van nature hoog en zwaar, twee zaken die het weggedrag negatief beïnvloeden. Zoals eerder aangegeven, is de CX5 lichter dan gebruikelijk. Het onderstel is ronduit stug. Kies daarom voor 17 inch velgen, met 19 inch velgen is de vering minimaal.



een sportieve ondertoon, waardoor ook in deze SUV het kenmerkende "Mazda DNA" is terug te vinden. ■

De CX5 heeft een aangenaam directe besturing, waarop vrijwel direct een reactie volgt. De CX5 voelt absoluut niet als een grote auto en dat is het grootste compliment aan de makers. Omdat is gekozen voor elektrische stuurbekrachtiging (dat bespaart brandstof), ontbreekt de nodige weerstand in het stuurwiel, hetgeen minder vertrouwen geeft op hoge snelheid.

Daarmee steekt de CX5 ver boven de middelmaat uit, maar weet de auto niet het onmogelijke te bereiken. Het weggedrag is goed voor een SUV, maar niet zo goed als dat van een traditionele personenauto met eenzelfde prijskaartje. Bovendien is de CX5 niet of nauwelijks terreinwaardig; de optionele vierwielaandrijving is alleen bedoeld voor extra veiligheid onder extreme (weers)omstandigheden. De oase is daarom niet gevonden, maar de dorst is wel degelijk gelest, want in z'n segment is de CX5 een zeldzaamheid.

Conclusie

Is de Mazda CX5 een oase in een woestijn van lompe, onzuinige en onveilige SUV's? Nee, dat is te sterk uitgedrukt. Maar... de CX5 is wel een moderne SUV die alles biedt wat de concurrentie ook biedt en waar mogelijk net een stapje verder gaat. Het uiterlijk is net iets verfijnder, de ergonomie net iets slimmer.

Daarbij presteren alle motoren prima, terwijl het verbruik lager dan gemiddeld is. Het weggedrag is beter dan gebruikelijk en bovendien heeft de CX5



Specificaties

Mazda CX-5 (2011 - 2017) 2.0 (2wd) TS+

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	454 x 184 x 167 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.290 kg
Aanhanger	690 kg
Aanhanger geremd	1.800 kg
Tankinhoud	56 l
Bagageruimte	463/1620 l
Bandenmaat	225/65R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	165 pk @ 6000 tpm
Koppel	210 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,2 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 32.740,-
Prijs instapmodel	€ 28.740,-