



Arno Lommers  
31 januari 2006

## Intro

De Mazda5 is de winnaar van de verkiezing "Gezinsauto van het Jaar 2006"™. Maar liefst de helft van de jury koos voor deze nieuwe midi-MPV van Mazda. Als opvolger van de vijfzits Premacy heeft Mazda in mei 2005 de 5 geïntroduceerd. Eigenlijk mag je geen 5 zeggen van Mazda, dat is ook de reden waarom er tussen Mazda en 5 geen spatie staat. In tegenstelling tot de Premacy heeft de Mazda5 (behalve als Exclusive) zeven zitplaatsen. Over dit vernuftige systeem verderop meer. Doormiddel van deze testrit mag de Mazda5 zich bewijzen. Is het inderdaad een multifunctionele familieauto?



## Het exterieur

Als een van de weinige MPV's is de Mazda5 eerst aan de binnenkant vormgegeven. Zo konden alle passagiers een ruime zitplaats krijgen. Een tweede voordeel van deze ontwerpstrategie betreft de veiligheid. De gordijnairbags lopen bijvoorbeeld door tot de derde zitrij. Dit is bij veel concurrenten, zoals de Volkswagen Touran, niet het geval. Ook is de kreukelzone aan de achterkant steviger waardoor passagiers op de derde zitrij niet meer risico lopen op verwondingen bij een aanrijding dan degene op een van de andere stoelen. Een groot voordeel voor het instapgemak zijn de licht te bedienen schuifdeuren. Zodoende is op krappe parkeerplaatsen de kans op schade kleiner.

De eerste generatie midi-MPV's had een lengte van rond de 4,3 meter.

Tegenwoordig groeit elk nieuw model in lengte. De Mazda5 zit nu rond de 4,5 meter. Zijn design ziet er geslaagd uit. De spitse koplampen lopen door in de spatborden, de daklijn is mooi afgerond en aan de achterkant vallen vooral de grote lichtunits op. Ook het Mazda-logo is niet met zuinigheid vormgegeven!



## Het interieur

De eerste indruk is dat je niet zo op de bok zit als in bijvoorbeeld een Renault Sc nic. De bestuurdersstoel is zodanig laag in te stellen dat bijna niet is tevoelen met een MPV op pad te zijn. De voorstoelen zijn prettig van formaat en steunen voldoende. Best lekkere stoelen voor een flinke rit. Het stuur laat zich over een grote afstand in hoogte en lengte instellen. De versnellingspook staat op een verhoging in de middenconsole.



Zo zit deze op precies de goede hoogte om je hand er op te laten vallen. De armsteun van de bestuurdersstoel zit eveneens op de juiste hoogte om niet in de weg te zitten bij het schakelen. Opbergruimte is er in overvloed, zoals het een echte MPV betaamt. In de middenconsole zit zelfs een vak met twee ruimtes onder elkaar. Bekerhouders, een vakje voor de mobiele telefoon, deurvakken, alles aanwezig. De afwerking van het dashboard is prima, evenals de gebruikte materialen. Enigszins onrustig oogt het vele reliëf waaruit het dashboard is opgebouwd. Overal waar je kijkt komt wel een deel omhoog of zit er een hoekje in. De meters zijn duidelijk te overzien en worden in de duisternis mooi groen verlicht. Bovenin de middenconsole is een smalle strook geplaatst voor de gegevens van de boordcomputer, radio en airco. Onder veel omstandigheden, vooral met een zonnebril op, zijn deze vaak kleine cijfertjes ontzettend moeilijk afleesbaar. Precies naast deze balk zitten de knopjes voor de boordcomputer. Deze hadden ergonomisch gezien beter in een van de hendels aan de stuurkolom geplaatst kunnen worden of, zoals de bediening van de radio, op het stuur. Links onder het stuur zitten nog een paar loze schakelaars en de hoogte verstelling van de koplampen, buiten het blikveld dus.

De achterbank is een verhaal apart. Ik ga hier niet het hele scala aan mogelijkheden opsommen, maar enkele zijn toch wel het vermelden waard. De smalle middelste zitplaats komt namelijk te voorschijn uit een ruimte onder de zitting van de linkerstoel. De rugleuning dient normaliter als armsteun. Vanuit de rechterzitting komt een groot opbergnest. Nu kan onder deze zitting bijvoorbeeld een laptop opgeborgen worden. Aan de voorstoelen zitten in deze Executive-uitvoering de inmiddels bekende vliegtuigtafeltjes. Deze beperken gelukkig niet zodanig de beenruimte dat je er tegen aankomt met je knieën. Been- en hoofdruimte zijn er in overvloed en de leuning kan in hoek versteld worden. De derde rij is in één handomdraai te voorschijn te toveren. De ruimte is hier nu niet in zodanige mate aanwezig dat iemand hier fijn 100 kilometer kan vertoeven, maar kinderen van een jaar of acht zullen het er op een ritje naar opa en oma wel uithouden. De beenruimte is erg afhankelijk van de stand van de tweede zitrij. Is de instap naar deze kleine stoeltjes niet verkeerd, uitstappen gaat een stuk moeizamer. Met de achterste zitplaatsen in gebruik blijft er logischer wijze niet veel bagageruimte over. Maar door alle zitplaatsen omlaag te klappen, wat overigens zeer

soepel verloopt, is er een balzaal aan ruimte beschikbaar. Onder de bagagevloer is nog een kleine ruimte voor het opbergen van klein grut. Met de openingshoek van de achterklep is rekening gehouden met lage garages en dergelijke. Door de klep nog een zet na te geven opent deze nog een aantal centimeters verder om voor een goede stahoogte te zorgen.



## Het rijden

De Mazda5 staat op een verlengd onderstel waar ook veel andere producten van de Ford Motor Company op staan. Ergens in de verte is inderdaad een kleine gelijkenis met de Ford Focus te voelen. Zo actief als de Opel Zafira is deze Mazda niet, het is eerder een echte auto voor veel zorgeloze en comfortabele familiekilometers.



Oneffenheden en slecht wegdek worden keurig glad gestreken en er komen nooit harde stoten het interieur in. Alleen op verkeersdrempels is te merken dat de demping behoorlijk soft is, de voorkant deint dan nog even na. Deze afstelling van de dempers komt ook aan het licht bij optrekken of remmen. Dan trekt de auto zijn neus de lucht in of duikt hij naar het asfalt. Traction controle is hierbij wenselijk. Dit is, samen met ESP (bij Mazda DSC genoemd), alleen standaard op de sterkste benzine- en dieselmotor.

De 1.8-motor met 115 pk doet zijn werk meestal in alle rust, alleen tijdens vol accelereren zet hij een keel op. Het uitlaatgeluid klinkt overigens best aardig. Een scheurneus is het zeker niet, maar dat is ook helemaal niet de opzet van deze family-car. Heel merkwaardig is dat het gaspedaal een loze slag van ongeveer een centimeter heeft. Je went er wel aan, maar fijn wordt het niet. De versnellingen laten zich stevig en duidelijk inleggen en het aangrijppunt van de koppeling is redelijk goed te traceren. Bij optrekken is te merken dat de eerste versnelling behoorlijk kort is, je komt al snel boven de 3.000 toeren in dit soort situaties. Cruise-control is op de benzinemotoren gek genoeg alleen leverbaar accessoire. De besturing voelt zeker voor zo'n relatief hoge auto behoorlijk strak aan, dat hebben de Japanners netjes voor elkaar. Met het met leer beklede stuur worden dijkweggetjes met plezier genomen. Niet al te vlot natuurlijk, dan schuift de Mazda5 heel gecontroleerd over zijn voorwielen weg, maar nogmaals, een auto als deze is uiteraard gemaakt om een heel gezin en hun bagage comfortabel te vervoeren.

Tenslotte het zicht rondom. Door het grote glas oppervlak is dit prima in orde. Als de hoofdsteunen van de tweede zitrij omlaag zijn geschoven zijn zelfs de derde zijruiten ook goed te gebruiken bij het kijken over de schouder. De zijspiegels zijn bijna vierkant en lekker groot van formaat, perfect. Een puntje van kritiek; de tiptoets van de knipperlichten is niet voorzien van de â€œdrie keer knipperfunctie bij een keer aanrakenâ€•. Overigens zijn wel alle zijruiten met een druk op de knop te openen en te sluiten.



## Slot

De Mazda5 maakt zijn titel als gezinsauto van het jaar volledig waar. Hij is ontzettend multifunctioneel, heeft veel opbergruimte, een nette uitrusting en presteert voldoende. De functionaliteit is ook erg simpel te gebruiken door de zeer lichte bediening van alle stoelen en bijbehorende trucs. De auto bezit comfortabele rijeigenschappen en ziet er ook nog eens goed uit. Wat wil een gezin nog meer?

Een lage prijs uiteraard. Wat dat betreft is er vanaf â,- 23.495 een Mazda5 leverbaar, alleen dan zonder derde zitrij. Door â,- 1.800 extra te besteden is die wel standaard, even als bijvoorbeeld elektrische ramen achter, automatische airco en een boordcomputer.



## Plus

- + Ruimte en flexibiliteit
- + Comfort
- + Zitpositie

## Min

- Erg kleine stoelen 3e zitrij
- Nadeinen bij verkeersdrempels
- Loze slag in gaspedaal