



Pawel Piotrowski
16 oktober 2009

© Rijtesten.nl

Eindelijk ook als diesel

In het algemeen zijn de levenscycli van Japanse automodellen korter dan gewoonlijk. Binnen vijf of zes jaar volgt vaak een wisseling van wacht, bij Mazda vormt alleen de MX-5 een uitzondering daarop. Een geniaal concept en het chronische gebrek aan serieuze concurrenten maken dat mogelijk. Hoe anders gaat het er aan toe in druk bevochten segmenten, kijk bijvoorbeeld naar de Mazda CX-7. In de laatste jaren schoten kleine SUV's als paddenstoelen uit de grond, en zo moet Mazda dus scherp blijven. Twee jaar na de Europese introductie volgt nu een opfrisbeurt inclusief een nieuwe motorvariant. Gaat deze 2.2 CiTD voor een verkoopimpuls zorgen?



Gezichtscorrectie

Meer dan een jaar geleden schreven wij over de CX-7: De mooie neus wordt gedomineerd door een grote gretige luchthapper onder de kentekenplaat. Let vooral op het laatste zinsdeel, want wat wij toen groot vonden is nu immens. Mazda vond het namelijk nodig om het front wat aan te pakken. Een nieuw gemodelleerde voorbumper is het resultaat, met als opvallendste element een bredere vijfhoekige familiegrille. Ook zonder de volledig chromen omlijsting van de luxere GT-L zorgt dit voor een stoerdere look. Ondanks ongewijzigde afmetingen oogt de CX-7 namelijk breder dan voorheen, de masculiene wielkasten worden door de anders gepositioneerde mistlampen sterker benadrukt. Zodoende heeft de voorkant veel meer body en karakter gekregen, terwijl de nieuwe oude achterzijde wat teleurstelt. De lelijke vierkante mistlampen zijn weliswaar verdwenen, maar behalve wat chromen opsmuk voor de GT-L is er weinig veranderd aan de inspiratieloze derrière.

Toch is de Mazda bestwel dik van achteren, wat ook wel zijn charme heeft. Door de unieke proporties en afmetingen oogt de CX-7 vanuit veel hoeken energiever dan zijn hogere soortgenoten. In plaats van een blokkendoos op stelten is de CX-7 eerder een opgepompte RX-8. De auto heeft immers de breedte en lengte van een compacte SUV, de hoogte van een MPV en het design van een volbloed sportwagen. Niet alleen door zijn wielkasten, maar ook door de platte A-stijl, oplopende raamlijn en omhoog knikkende heuplijn is de Mazda een interessant ontwerp. Deze onorthodoxe benadering is een sterk staaltje Japans design. Er wordt dan ook met geen woord over een SUV gerept, crossover is de ingeprente term. Hoewel deze benaming te pas en te onpas wordt gebruikt, is het in het geval van de CX-7 volkomen terecht.



© Rijtesten.nl

Beter, maar niet perfect



Op het eerste gezicht lijkt aan het dashboard niet veel gewijzigd te zijn, maar een grondige inspectie toont aan dat de veranderingen toch behoorlijk ver gaan. Neem bijvoorbeeld de middenconsole, behalve mooiere decoratielijsten zijn alle knoppen naar een hoger niveau getild. Het zijn er wel heel veel, maar de functionaliteit laat te wensen over. Verrassing nummer één is dat het nieuwe infodisplay met navigatie slechts met knoppen op het stuur bediend kan worden. Op zich een prima idee, maar door de overvloed van knopjes op en aan het stuur gaat de bediening nogal omslachtig. Verrassing nummer twee is de beperkte instelmogelijkheid van de klimaatregeling, die nog steeds geen gescheiden temperatuurregeling voor bestuurder en passagier kent. Voor een auto van ruim veertig duizend euro is dat ronduit onacceptabel. Voor de rest is de CX-7 voldoende goed uitgerust, de meest luxe GT-L laat zelfs weinig te wensen over.

Over het algemeen heeft Mazda een duidelijke inhaalslag met het verbeterde interieur gemaakt. Sommige materialen zijn hoogwaardiger dan voorheen, op bepaalde plekken is nu ook soft touch kunststof toegepast. Dat zorgt voor een luxer sfeer aan boord, wat de vorige duidelijk miste. Helaas kan de CX-7 op detailniveau niet volledig overtuigen. Het centraal geplaatste infodisplay met navigatie – bekend uit de nieuwe Mazda3 – was hard nodig, maar aan de rechter zijkant vergezellen twee andere monochrome displays het kleine scherm. Het groot display zou niet alleen mooier zijn, maar ook beter afleesbaar. Op het scherm wordt namelijk ook het beeld van de achteruitrijcamera weergegeven, potentiële obstakels zijn echter lastig herkenbaar. Ook bij de afwerking laat de CX-7 een paar steekjes vallen. Sommige aflegvakken zijn nu gestoffeerd, het dashboardkastje en de kaartbakken in de deuren echter niet. Je mag het mierenneukerij noemen, maar bij een auto in deze klasse verwacht je wel een tot in de puntjes verzorgde afwerking.

Door de hogere bouw is de zitpositie merkbaar hoger dan bij een willekeurige MPV. Je hebt echt het gevoel met een SUV onderweg te zijn, wat met name door het goede overzicht over het verkeer komt. Qua bewegingsruimte zijn er weinig redenen tot klagen, zowel aan hoofd- en beenruimte is geen gebrek. De stoelen zijn lekker breed en bieden een voldoende mate aan steun. Slankere personen glijden wel tussen de

wangen heen en weer. Een ander minpuntje is de relatief korte zitting, die meer geschikt is voor Japanse benen. De bagageruimte kent een lengte van meer dan een meter, langere spullen kunnen dankzij de omklapbare rugleuningen worden ingeladen.



Schone oliestoker

De belangrijkste vernieuwing zit onder de kap. Naast de bekende 2.3 DISI motor uit onder andere de Mazda 3 MPS komt nu eindelijk een dieselmotor voor de CX-7 beschikbaar. Deze gemodificeerde 2.2 CiTD kennen wij ook uit de Mazda6, waar hij in de topuitvoering maar liefst 185pk en 400Nm levert. Voor de CX-7 is het vermogen iets terug geschroefd naar 173pk, voor een gunstigere koppelkromme. Twee tegenovergesteld draaiende balansassen moeten voor minder trillingen en vibraties zorgen. Dat lukt zeer goed, tijdens het rijden is de dieselmotor nauwelijks waarneembaar. Ook de geluidsproductie ligt door een verbeterde isolering op een

aangenaam niveau.

Een ander highlight is het SCR-systeem, dat tot nu toe alleen door bekende premiummerken werd ingebouwd. Achter het roetfilter huist een injector die ureum – beter bekend onder de commerciële naam AdBlue – in het uitlaattraject inspuit. In een speciale katalysator vindt vervolgens een chemische reactie plaats, waardoor giftige stoffen zoals stikstofoxiden worden afgebroken tot stikstof en water. Daardoor voldoet de CX-7 aan de EU5 norm, maar weegt hij tevens meer dan zijn benzinebroeder. Doordat de AdBlue-tank achter de achteras is geplaatst werd de gunstige gewichtsverdeling slechts miniem verstoord.



Magneetbaan

Deze gunstige gewichtsverdeling dient als basis voor een uitgekiend onderstel en



aandrijfsysteem. De Mazda is namelijk voorzien ATS AWD, wat in het kort erop neerkomt dat tot 50% van het koppel naar de achterste wielen kan worden gestuurd. Op glad wegdek of modderpaden heb je dus feitelijk de beschikking over automatisch bijschakelende achterwielaandrijving. In het bos of op een bergachtige helling zul je de CX-7 echter niet tegenkomen. De Mazda is namelijk veel meer een comfortabele crossover met een verrassend goed weggedrag. In snel genomen bochten registreert het systeem via diverse sensoren optredend onderstuur zodat de achterwielen met veel plezier de auto om de bocht smijten. Het is werkelijk verrassend hoeveel grip de auto op nat wegdek heeft, je zou bijna denken dat er geleidende magneten onder het asfalt verscholen zitten.

Maar hoe zit het met de overige aspecten? Een goed gebalanceerd onderstel is leuk, maar als de besturing of motor niet meewerkt heb je er vrij weinig aan. Gelukkig is daar bij de CX-7 geen sprake van. Het nieuwe stuur voelt niet alleen lekker aan, maar geeft commando's ook superdirect aan de voorwielen door. Een bocht insturen gaat met veel precisie, maar helemaal perfect is het niet. Daarvoor is de weerstand in het stuurhuis iets te beperkt, waardoor je het stuur niet mooi in een bepaalde positie kunt houden. Rond de middenstand is het ook een beetje vaag, maar op Autobahn snelheid is dat juist weer prettig. Met één vinger aan het stuur hou je de CX-7 ook bij topsnelheid makkelijk op koers. Het gaat zelfs zo vanzelfsprekend dat je bijna denkt met een Duits product op stap te zijn. Autobahn-fähigkeit ten top!

Daarvoor zorgt ook de fijne dieselmotor die weinig moeite met het gewicht van de CX-7 lijkt te hebben. Op papier vallen de 11,3 seconden weliswaar enigszins tegen, maar eenmaal op de weg ervaar je het blok als heel levendig. Van een turbogat is nauwelijks sprake, tussen 1.500 en 3.000 toeren blijven de vierhonderd newtonmeters onophoudelijk aan de auto trekken. Ook bij flinke hellingen blijft de Mazda maar gaan, zolang je niet in een al te hoge versnelling terecht komt. Schakelen gaat trouwens prima, de zes verzetten liggen dicht tegen elkaar aan en de pook vliegt als een mes door de boter door de schakelcoulisse heen.



Waarom niet meteen zo?

Naar twee dagen rijden blijft slechts een vraag hangen. Waarom niet meteen zo? Dertigduizend verkochte exemplaren zijn voor Europa een prima resultaat, maar het hadden er al veel meer kunnen zijn. De CX-7 is namelijk een echte allrounder die de voordelen van een gewone personenauto, MPV en SUV met elkaar weet te combineren. De nadelen zijn niet meegenomen, zo zijn bijvoorbeeld de rijeigenschappen SUV atypisch. Ook de nieuwe dieselmotor past mooi in het plaatje van een echte allrounder. Hij weet prima te presteren en maakt indruk met zijn finesse. Aan de pomp betaal je echter slechts een gedeelte van wat de 2.3 DISI je zou kosten, en het milieu wordt ook nog eens gespaard. Maar het is niet allemaal hosanna. Het interieur is zichtbaar opgewaardeerd en op aanzienlijk veel punten verbeterd. Op detailniveau zijn echter nog een aantal missers van niet onbelangrijke aard aanwezig. Mazda zou er goed aan doen om zich daar nog eens over te buigen, want dat verdient de CX-7 gewoon.



Plus

- + Geraffineerde dieselmotor
- + Fijn gebalanceerd onderstel
- + Prima uitrusting

Min

- Weinig liefde voor details
- Functionaliteit laat te wensen over
- Geen gescheiden temperatuurregeling