



Arnold van Schepen
19 september 2011

Familievriend

Mazda's nieuwe 5 is niet een auto die je al in grote getale op de Nederlandse wegen ziet. Sinds zijn introductie vorig jaar werden een kleine 700 exemplaren aan de man gebracht, vrij weinig voor een geheel nieuw model. Zeker als je bedenkt dat de reeds tweemaal gefacelifte VW Touran dit jaar 3.000 keer over de toonbank ging. Een week lang reden we met de Mazda 5 door Nederland om te kijken wat de 5 ons te bieden heeft. Onderweg kwamen we slechts vijfmaal een nieuwe 5 tegen. Waarom eigenlijk?



Eigenzinnig uiterlijk

"Onze" 5 is voorzien van Mazda's 1.6 ciTD diesel, nauw verwant aan de 1.6eHDi in de Peugeot 308 die we kortgeleden testten. Een fijne motor die er in zou moeten slagen om in elk geval de aandacht van de zakelijke rijder te trekken. Qua uiterlijk trekt de Mazda 5 in elk geval de aandacht, de "Nagare" designtaal voorkomt dat de auto als muurbloempje door het leven gaat. De uitgesproken lijnen en glooiingen op de flanken zorgen ervoor dat de 5 onmiddellijk als Mazda herkenbaar is en niet verward wordt met enig ander merk. Dat geldt ook voor het front, de motorkap loopt door tot tussen de koplampen om vervolgens te eindigen bij de brede muil die we kennen van de Mazda 3. De achterzijde is echt Aziatisch en enigszins anoniem. Het is dat de merknaam er op staat, want vanuit deze hoek zou het net zo goed een Toyota Previa kunnen zijn. Toch heeft het kofferklep een sterke troef: hij is ontzettend breed en opent erg hoog. De stahoogte onder de geopende klep is ruim twee meter, je kijkt dan een fikse



bagageruimte in. Met de achterste (optionele) stoeltjes neergeklap bedraagt de kofferruimte 780 liter. Gooi je de achterbank ook plat, dan slikt de 5 maar liefst 1.485 liter. Wanneer de achterste stoelen in gebruik zijn, blijft er nog 112 liter over. Een zevenkoppige huishouding heeft voor vakantietrips een dakkoffer, of een aanhanger nodig. Net als de vorige 5 heeft de nieuwe schuifdeuren, van zijn directe concurrenten heeft alleen de Ford Grand C-Max ze ook. In de praktijk zijn ze dermate praktisch, dat het je eigenlijk verwondert dat ze niet meer toegepast worden. Het wordt snel duidelijk dat Mazda gepoogd heeft een praktische en bruikbare auto op de weg te zetten, en vanaf de buitenkant bekeken kunnen we constateren dat die missie tot zover geslaagd is.



Ruimte voor verbetering

Wanneer we voor het eerst instappen, dan is het toch even slikken. Het dashboard zou

je verwachten in een auto van een jaar of tien oud, niet in een auto die pas een jaar op de markt is. Het is erg overzichtelijk, maar het harde plastic straalt je tegemoet. De pasvorm is overigens boven alle twijfel verheven, alles sluit mooi aan en wijde kieren moet je met een vergrootglas zoeken. Centraal op het dashboard staat een display waar de informatie over de climatecontrol, de audio en de boordcomputer weergegeven wordt. Het alfanumerieke deel ervan heeft maar een beperkt aantal posities, de audio- en bluetooth menu's worden hierdoor afgekort getoond waardoor de gebruiksvriendelijkheid beperkt is. Op de middenconsole hebben de knoppen van het audiosysteem hun plek gevonden. De knoppen zijn lekker groot, zonder leesbril zijn ze bij wijze van spreken nog te bedienen. Het lijkt overigens wel een trucje van de interieurontwerpers om het dashboard wat meer jeu te geven. Zouden de knoppen half zo groot geweest zijn, dan waren ze nog goed te bedienen, maar dan had het dashboard er vrij kaal uitgezien. Onder op de middenconsole staat de pook van de standaard zesbak, laten we die eerst eens ter hand nemen, voordat we een testauto op de gebruikte interieurmaterialen afrekenen.



Toitsu-kan

De 1.6 ciTD start vlot en laat ook in warme toestand horen dat hij geen benzine drinkt. Bij MPV's, en monospaces in het bijzonder, is de motor vaak vlak onder het (diepe) dashboard gebouwd. Zonder dat je een blik onder de motorkap hebt geworpen, zou je vermoeden dat het bij de Mazda 5 ook het geval is. De motor is net iets te duidelijk hoorbaar in het interieur. Kijken we echter onder motorkap, dan zien we dat het blok riant voor het dashboard gemonteerd is, dit roept de vraag op of Mazda's rekenmeesters niet te spaarzaam zijn geweest met geluidsisolatie. Hinderlijk wordt het motorgeluid nooit, tijdens het rijden gaat het op in het totaal aan omgevingsgeluid. Na het wegrijden wordt al snel duidelijk dat Mazda's Zoom-zoom filosofie tot uitdrukking komt in "toitsu-kan"; een harmonieus en dynamisch rijgevoel. De auto is ontwikkeld om zeven personen te vervoeren, maar ook met slechts de bestuurder aan boord rijdt de 5 erg plezierig. Verkeersremmers zoals drempels, versmallingen, chicanes hinderen het

onderstel en de besturing niet. De besturing is licht en precies en het hoge zwaartepunt resulteert niet in heftig rollende koets tijdens stuurbewegingen. Nee, onderstellen bouwen en afstellen is aan Mazda wel toevertrouwd. Uiteraard beweegt de 5 wel meer om zijn lengteas dan een normale personenauto, maar de eerste herfststorm van het jaar kon de 5 op de snelweg door de polder niet echt van zijn stuk brengen. Als het minder hard waait, rijdt de 5 op de snelweg als op de spreekwoordelijke rails. Zijn relatief lange wielbasis strijkt deiningen en hobbels mooi plat, terwijl andere middenklassers zichtbaar meedeinen, beweegt de 5 rustig en zonder drama op zijn veren. Zijn wegligging blijft gehandhaafd zodra er meer inzittenden aan boord zijn. Een goede wegligging is ook de basis voor een veilige auto, mochten de rijvaardigheid van de bestuurder en/of de grenzen van het onderstel overschreden worden, dan heeft de Mazda 5 standaard tractiecontrole, remkrachtverdeling, dynamic stability control en een remassistent aan boord om de boel in goede banen te leiden. Voor het uiterste geval dat de actieve veiligheid geen soelaas kan bieden, heeft Mazda de 5 voorzien van voor- en zijairbags voor de voorste inzittenden, en gordijnairbags voor de achterste inzittenden. In het geval van de zevenzits uitvoering loopt door gordijnairbag helemaal naar achter door.



Ruim(t)e mogelijkheden

Eigenlijk heeft de Mazda 5 geen achterbank. Direct achter de voorstoelen zijn twee volwaardige stoelen geplaatst waarvan de zitting naar voren openklapt. Aan de linker stoel is de middelste zitplaats bevestigd. Is die - oncomfortabele - zitplaats overbodig, dan klap je de zittingen van de beide naburige stoelen voorover; de middelste zitting verdwijnt onder de linker zitting, terwijl uit de rechter zitting een opbergvak annex bekerhouder omhoog geklapt kan worden. In onze testauto bleek deze constructie niet erg degelijk, het stalen scharniermechanisme en de kunststof houder zijn niet voor de eeuwigheid aan elkaar verbonden. Dit geheel kan ook achterwege gelaten worden, in dat geval kan de rugleuning van de middelste zitting omgeklapt worden en als arMLEuning dienen. Deze kan op zijn beurt weer opzij geklapt worden waardoor tussen de stoelen een doorloop naar de achterste stoelen ontstaat. Het opklappen van die stoelen is door Mazda's Karakuri systeem kinderlijk eenvoudig. Bovendien is het aardig



uit te houden op die zitplaatsen.

Wat wel jammer is, is dat Mazda weinig keuze biedt aan interieur- en bekledingskleuren. Het is allemaal zwart wat de klok slaat, in combinatie met de getinte ramen is het achterin een donkere boel. Maar als je het door een praktische bril wilt bekijken: de bekleding is van een sterke stof gemaakt waarop je vlekken niet snel ziet en die bovendien goed schoon te maken is. Dat geldt ook voor de kunststof panelen: vochtig doekje erover en schoon is het...

Wat overigens wel bijdraagt aan de sfeer in de auto is de audio-installatie. Voor een standaard systeem heeft deze een opvallend goede geluidskwaliteit. De Mazda heeft zo nog een aantal kenmerken die op het oog zo simpel lijken, maar die door de productontwikkelaars tegenwoordig wel eens vergeten worden. Zo is de draaicirkel kleiner dan je aanvankelijk zou denken, bovendien is de carrosserie naar achteren goed te overzien. De achterste zijruiten bieden, ondanks de forse D-stijl, goed zicht. Deze beide factoren geven bestuurders met wat minder zelfvertrouwen toch het gevoel "in control" te zijn. Wat dan wel weer jammer is, is dat parkeersensoren aan de voorzijde niet leverbaar zijn, en comfortknipperlichten (1 tik, 3 knippers) ook ontbreken.



Dubbel gevoel

Tot slot rijst de vraag wat de 1.6 ciTD er van bakt in de 1.400 kilo zware Mazda 5. Om kort te gaan: het houdt niet over. De motor bouwt zijn vermogen mooi lineair op, maar blinkt niet uit door vermogen. Met enkel de bestuurder aan boord gaat het prima, maar zijn alle zitplaatsen bezet door volwassenen, dan is deze diesel een maatje te klein. Het gros van de testkilometers werd afgelegd met slechts ondergetekende aan boord. Volgens de boordcomputer bedroeg het verbruik 7,3 liter per honderd kilometer. Maar na het aftanken bleek dit te pessimistisch: 6,8 liter was het werkelijke verbruik. Niet gek, maar het wijkt teveel af van de opgegeven 5,2 liter. Na een week sturen in de Mazda 5 overheerst een dubbel gevoel. Het concept is goed uitgekend; hij rijdt erg goed, is geweldig praktisch en veilig. Maar de uitvoering van het concept laat ruimte voor verbetering. Mazda lijkt vergeten dat we de meeste tijd ã-n de auto doorbrengen en juist op die plek zitten de verbeterpunten, vooral wat het materiaal en kleurgebruik



betreft. Totdat Mazda deze punten aanpakt, wellicht als de Sky Active motoren in de 5 komen, is deze auto een goede keuze voor praktisch ingestelde, bovengemiddeld grote gezinnen, die veel kilometers maken en zich qua uiterlijk van de massa willen onderscheiden. En een beetje bochtenwerk niet schuwen.

Plus

- + Zeer praktisch interieur
- + Wegligging
- + Schuifdeuren

Min

- Motor is net aan
- Materiaalgebruik interieur
- Geen start/stop systeem