



Michel van Breugel
25 januari 2009

© Rijtesten.nl

Leasekandidaat

Er komt de laatste tijd genoeg nieuws uit het land van de rijzende zon. Zo heeft Mazda het laatste jaar de nieuwe 6 en de nieuwe 2 bij ons op de weg gezet. Daarnaast is de Mazda 5 gefacelift, echter is dit bij velen ongemerkt voorbijgegaan. De 5 ging alweer vanaf begin 2005 mee en was destijds de opvolger van de kleurloze Premacy. De Mazda 5 werd vooral gezien als een meer dynamische opvolger en kreeg daarbij ook een frissere look mee. Toch vonden de Japanners het na dik drie jaar tijd de 5 meer in de nieuwe designrichting van Mazda te laten vallen en geven de MPV diverse verbeteringen mee.

De Multi Activity Vehicle van Mazda krijgt een aantal wijzigingen mee die niet direct opvallen. Er zijn een aantal subtiele wijzigingen aangebracht in het exterieur, echter is er meer nieuws te melden vanuit de auto zelf. Zo waren er kritische geluiden over de

vering en het geluidsniveau te melden waarbij Mazda opmerkt dit aangepakt te hebben. De 5 is leverbaar met een sterk onder de loep genomen tweeliter benzine en twee diesels. Wij kregen de sterkste diesel "als "Business" uitvoering" mee, wat op papier een geschikte kandidaat in het leasesegment lijkt te zijn.



Scherpere lijnen

De optische wijzigingen van de 5 zijn subtiel. Verrassingen zijn er daardoor niet bij. De grootste wijziging aan de voorzijde zit hem in de bumper welke licht is aangepast. Er zijn wat scherpere lijnen in aangebracht waardoor de blik van de 5 wat agressiever lijkt. De grille heeft daardoor ook iets moeten wijken, heeft nu een meer vijfhoekige vorm meegekregen en wordt standaard voorzien van sportief ogend honingraatgaas. Overigens zien we dit in meer modellen van Mazda terug. Ook de koplampen zijn iets veranderd van vorm waarbij de Japanners steeds vaker xenonverlichting in dit model



monteren.

Bij de Mazda 5 kunnen we er gewoon niet omheen: de schuifdeuren aan beide zijden. De keuze hiervoor is eigenlijk kinderlijk simpel: meer ruimte voor het in- en uitstappen en minder ruimte nodig als de auto tussen geparkeerde auto's staat. Tijdens de testperiode heeft dit zich dan ook meerdere malen positief bewezen. Het enige grote nadeel wat de schuifdeuren met zich meebrengen zijn de grote open sleuven achter de deuren wanneer ze gesloten zijn. De koets wordt daar helaas niet fraaier van.

Ons testexemplaar heeft achter de B-stijl donkergetint glas wat bij de 5 fraai en luxueus overkomt. De grote lichtunits aan de achterzijde zijn op dit gedeelte van de carrosserie de grootste nieuwkomers. Betreft de afmeting is niets veranderd " ze blijven enorm " alleen de indeling van belichting is gewijzigd. Naar onze mening is er nu wat meer structuur in het geheel te vinden. Ook de achterbumper schijnt nieuw te zijn, onze aandacht heeft hij er echter niet door getrokken. Mazda heeft naast deze kleine carrosseriewijzigingen enkele nieuwe lichtmetalen velgen als optie beschikbaar. Daarnaast kan de koper kiezen uit elf kleuren voor zijn nieuwe MPV.



Hoog schakelen

Mazda nam de facelift van de 5 direct aan voor wat subtiele wijzigingen in het interieur. Zo is er voortaan een nieuw dvd-navigatiesysteem leverbaar welke is voorzien van een 7-inch multifunctioneel touch screen beeldscherm. Deze is dan geïntegreerd in het centrale deel van het dashboard. Daarnaast kan als optie een Bluetooth systeem voor de telefoon besteld worden en een 6 cd-wisselaar. Standaard is de 5 voortaan voorzien van een AUX-ingang voor het aansluiten van een MP3-speler. Verder is er aan de centraal en hoog gelegen middenconsole niets gewijzigd. Eigenlijk wel zo prettig, de bediening en layout hiervan was al iets om geen commentaar op te hebben. De hoog gesitueerde versnellingspook blijft een ideale plaats om deze te bedienen. Helemaal in combinatie met de armsteun welke Mazda aan de zijkanten van de voorstoelen monteert. Hierdoor kan de arm lekker steunen tussen de schakelmomenten door. Het instrumentarium is goed afleesbaar wat betreft de verlichting, de schaalverdeling van

de snelheidsmeter vergt in het begin gewenning.

Plaatsgenomen op de voorstoelen zitten we lekker in de 5. Toch een stuk hoger dan in de gemiddelde middenklasser, maar ook weer niet direct "op de bok". De stoelen zijn "traditiegetrouw in Japanse auto's" aan de korte kant, zowel de zitting als de rugleuning. Het zitcomfort is prima in orde. Samen met het verstelbare stuurwiel is snel een fijne zithouding te creëren. Zoals gezegd is de achterbank toegankelijk door middel van twee schuifdeuren. De grootte van de toegang is hierdoor opmerkelijk aangenaam. In de Business uitvoering zijn de schuifdeuren overigens elektrisch bedienbaar. Ook achterin is de ruimte riant te noemen wanneer de achterbank op de achterste stand staat. Met het interieur is wat te spelen, zo kan de middelste stoel van de tweede zitrij achterwege gelaten worden en kunnen de buitenste stoelen naar voren worden geschoven om bij de derde zitrij te komen. Deze derde zitrij is gemakkelijk uit de vloer van de bagageruimte te klappen. De ruimte is hier voor volwassenen erg klein, kinderen zullen hier hun weg voor de korte ritjes wel kunnen vinden. Het laadvolume met zeven personen in de auto is echter gedaald tot een zeer magere 112 liter. Wanneer alles plat gaat kan dit uitgebreid worden tot 1566 liter. Bij de normale opstelling, dus voor vijf personen, is de bagageruimte prima bruikbaar en van een knappe grootte.



Verbeteringen

Volgens Mazda is de rijdynamiek verbeterd wat wij natuurlijk graag zelf willen ervaren. Voor deze test kregen we de beschikking over een 143pk sterke tweeliter diesel gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak. Nieuw is dat de Japanners nu ook een automaat in de 5 leveren, echter niet op de twee oliestokers. Dat klinkt niet erg handig. Zoals gezegd zijn er twee diesels leverbaar, de tweeliter is ook leverbaar met 110pk. Daarnaast is er een 1.8 en 2.0 benzinemotor leverbaar in de MPV. Mazda kreeg bij de 5 nogal eens kritiek over de stugge ophanging waarbij ze nu een aanpassing hebben doorgevoerd. De voorophanging krijgt opgewaardeerde dempers terwijl de geometrie van de achterwielophanging werd aangepast om vooral onder belasting voorspelbaarder uit de hoek te komen. Een tweede kritiekpunt was het geluidsniveau wat hoger lag dan gemiddeld. De Japanners hebben ook dit ‘probleem’ aangepakt, en de 5 her en der voorzien van beter isolatiemateriaal. Toegegeven, de Mazda is op snelwegniveau een lekker stille cruiser. Negatief geluid komt er echter uit



het vooronder, de tweeliter diesel is niet van het meest subtiel met zijn geluid.

In de bochten is de Mazda stabiel en voorspelbaar. De nieuwe ophanging lijkt zijn effect niet voorbij te zijn gegaan. Ook op hogere snelheden ligt de 5 strak op de weg waarbij de hogere opbouw weinig last heeft van de wind. De handgeschakelde zesbak is geen fijn werkende transmissie. Vooral bij het wegrijden â€™s ochtends lijkt de bak nog te slapen waarbij de verzetten lastig zijn te vinden en in te schakelen. Eenmaal onderweg wordt het gedurende de rit beter. Koppeling en rempedaal werken naar behoren, waarbij direct opvalt dat er menig Newtonmeter in het vooronder zit bij het op laten komen van de koppeling. De druk is hierin goed merkbaar. Het verbruik is volgens Mazda met enkele procenten verlaagd waarbij de fabriek zelf gemiddeld 6.1l/100km opgeeft. Tijdens de testperiode kwamen we bij het rijden van veel stadsverkeer dichtbij de 8.0l/100km en dat is alleszins nog een acceptabele score.



Aantrekkelijk aanbod

Feitelijk zien we de Mazda 5 niet op elke straathoek staan. Toch wel vreemd, want deze MPV is een prima rijdende auto en Mazda heeft diverse kritiekpunten bijzonder serieus genomen. Gebleven zijn het communicatieve stuurgedrag en de grote flexibiliteit van het interieur. Na de facelift kijkt de 5 nÃ©t even wat beter en volwassener de wereld in. De vorige versie bleek minder vriendelijk geveerd, de huidige 5 staat strak op zijn onderstel maar is tegelijkertijd erg comfortabel. Het geluidsniveau is goed binnen de perken, echter gooit de diesel bij hogere toerentallen roet in het eten.

Voor â,- 33.190,- kunnen we deze â€œBusiness-5â€• zo naar buiten rijden. Dat is relatief gezien een aantrekkelijk aanbod, de Mazda komt immers niets te kort. De instapprijs voor de 5 ligt nog eens 8-mille lager. Ook het ruimteaanbod voor deze prijs is voor menig gezin een vooruitgang. Vooral voor een ouders met twee kinderen lijkt



deze MPV op het lijf geschreven. De schuifdeuren zijn een echt voordeel en komt pas goed aan het licht bij regelmatig gebruik. Voor ons blijft de prettige ervaring met de Mazda 5 ons lang bij.

Plus

- + Riante standaarduitrusting
- + Ruimteaanbod
- + Dubbele schuifdeuren

Min

- Hakerige versnellingsbak
- Rumoerige diesel
- Geen automaat leverbaar bij de diesels