



Michel van Breugel
12 juli 2008

Rijtesten.nl

Sports Crossover

Mazda spreekt bij dit model zelf over een Sports Crossover SUV. De Mazda CX-7 combineert volgens het Japanse merk het gemak en comfort van een SUV met een sportief ontwerp en krachtige krachtbron. In 2007 kwam de CX-7 overvliegen vanuit de VS waar hij al drie jaar op de markt was. De laatste SUV van Mazda, de Tribute, dateert uit 2004 waardoor Mazda drie jaar lang geen speler in dit segment had. De overzeese overtocht geldt alleen voor de CX-7, de zevenzitter genaamd CX-9 wordt hier niet leverbaar.

De opvallende CX-7 is leverbaar met één benzinekrachtbron en er is keuze uit twee uitvoeringsmogelijkheden. In Japan zijn ze druk bezig een diesel te produceren, waarmee deze CX-7 ook mee uitgerust kan worden, maar dan hebben we het zeker over 2009. Dat is wat laat en hopelijk legt deze motorisering Mazda wat meer



Mazda CX-7 2.3 DISI Turbo Executive

windeieren betreft de verkoopcijfers van hun grootste model. In deze test gaan we op stap met de CX-7 in Executive trim en voelen we deze Japanse SUV aan de tand.



© Rijtesten.nl

Aanpassen aan Europa

De CX-7 is zoals gezegd al eerder in Amerika op de markt gebracht. Daar werd dit model gepresenteerd in 2005 tijdens de Detroit Motor Show waarbij de MX-Crossport concept car de basis vormde. Na de Verenigde Staten is Europa aan de beurt voor de CX-7, waarbij Mazda enkele wijzigingen doorvoert. Zo is de SUV in ons land alleen leverbaar met een zesversnellingsbak en zijn er verbeteringen gedaan aan carrosserie en aandrijflijn. De Europese versie heeft verder recht op buitenspiegels met geïntegreerde richtingaanwijzers, een aangepaste voorbumper die meer neerwaartse druk genereert en een gewijzigde flexibiliteit van de ophanging.



Mazda CX-7 2.3 DISI Turbo Executive

De 4,68m lange, 1,87m brede en 1,64m hoge SUV moet zich vooral van z'n inmiddels talrijk geworden concurrenten onderscheiden op het sportieve vlak. Het exterieur heeft een lijnenspel waarin de RX-8 makkelijk herkenbaar is. De opvallend vormgegeven wielkasten worden met 18-duims lichtmetalen velgen gevuld, echter zijn de zijwangen van de band daar ook op aangepast, deze zijn erg â€œedikâ€•. De mooie neus wordt gedomineerd door een grote gretige luchthapper onder de kentekenplaat. In de achterbumper onder de in Lexus-stijl uitgevoerde achterlichten prijken twee dikke uitlaten. Sportiviteit hoeft bij Mazda geen dode letter te blijven, de aandrijflijn wordt immers bij de Mazda 6 MPS geleend en dat is gewoon een bommetje.

Het exterieur van de Mazda CX-7 oogt niet alleen sportief en sterk, maar levert ook uitstekende aerodynamische prestaties die bijdragen aan betere stabiliteit tijdens rechthoek rijden en aan weinig rijwindgeluid. Daarvoor zijn de voorbumperhoeken, de carrosseriehoeken aan de achterzijde, de dwarsdoorsnede van de A-stijl, de buitenspiegels en de achterste dakrand in een nieuwe vorm gegoten voor een lagere luchtweerstand en om de luchtwervelingen langs de zij- en achterkant van de auto te beïnvloeden. Voor Europa wordt een speciale voorbumper geïntroduceerd met een geoptimaliseerde onderspoiler. Deze wordt gecombineerd met winddeflectoren voor alle vier de wielen, een grote onderplaat voor de motorruimte, een afwerklijst langs de zijdorpel en een geoptimaliseerde positie van de achterste uitlaatdemper. Dit alles heeft een gunstige invloed op de luchtstroom onder de auto en vermindert de luchtweerstand en opwaartse druk.



Touring of Executive

Deze Japanse SUV kent een ruime opzet van het dashboard. Overall overheerst het 'opgeruimde' gevoel aangezien je geen wirwar van knopjes aan zult treffen op de middenconsole van de CX-7. Een sportieve touch van het interieur is vooral het dubbel overkapte instrumentenpaneel van de CX-7; Ã©n kap overspant het gehele dashboard van links naar rechts en werpt een praktische schaduw op het informatiedisplay. De tweede kap ligt boven de instrumentengroep voor de bestuurder. De kenmerkende 'rood-op-zwart' meters zijn bij elke lichtinval goed af te lezen. Het grote centrale instrumentenpaneel loopt tot laag door, zodat het bijna de bovenkant raakt van de hoge vloerconsole met de versnellingspook. Het dashboard doet niet denken aan een terreinauto, maar aan een luxe personenauto. De donkere materialen geven een chique uitstraling. Een blik over de knoppen en hendels leert dat de CX-7 van alle gemakken is voorzien en gemakkelijk te bedienen is.



In de CX-7 zit je lekker hoog, de bestuurdersstoel is elektrisch verstelbaar. De instelmogelijkheden zijn redelijk te noemen maar de stoel kan in hoogte nauwelijks variëren. Daarbij zijn de zittingen aan de korte kant, hier hebben de Japanners hun SUV dus niet aangepast aan de langere Europeanen! De ruimte voorin is in overvloed, niet alleen hoofd- maar ook de beenruimte is riant. Daarbij is de bewegingsruimte ook voldoende. Achterin is het allemaal wat minder rooskleurig. De achterbank zit goed, hoofdruimte is er in voldoende mate aanwezig, echter de beenruimte is minder dan je in eerste instantie zou denken. Daarbij zijn de gordels achterin nog wel veernoemenswaardig, deze zijn erg hoog geplaatst en niet verder instelbaar. Vooral kleine kinderen krijgen de gordel in hun nek wat als vervelend ervaren kan worden.

De bagageruimte van de Mazda CX-7 is typisch voor een SUV, groot, veelzijdig en stevig. Met de achterstoelen rechtop is de bagageruimte meer dan een meter lang en heeft een laadvolume van 455 liter (tot de ramen). De achterstoelen zijn onafhankelijk van elkaar neer te klappen in een verhouding 60:40 door middel van Mazda's Karakuri systeem; de rugleuningen van de achterstoelen worden ontgrendeld met één druk op de knop die zich bevindt in de bekleding van de bagageruimte, zodat een grote platte laadvloer ontstaat, zonder dat het nodig is om de achterportieren van de auto te openen. Met de stoelen omlaag is de laadruimte 1.348 liter. Een kanttekening bij de bagageruimte is de klep die maar opent tot een hoogte van circa 180 centimeter. Echt te laag voor menig Nederlander.

Mazda biedt in de Executive 'keyless entry', maar dit systeem is te scherp afgesteld. De CX-7 was in eerste instantie alleen bedoeld voor de Amerikaanse markt en dat is nu merkbaar. Wanneer de bestuurder zich een paar meter van de auto verwijdt, gaan de portieren vanzelf op slot en begint de auto irritant vaak te piepen.

Mazda levert zoals gezegd de CX-7 in twee uitvoeringen, de Touring (vanaf €44.495) met stoffen bekleding en een standaarduitrusting die je bij een auto in deze prijsklasse mag verwachten. Daartoe behoort onder meer automatische airco, ESP, traction control, cruisecontrol met bediening op het stuur, een audio-installatie met



Mazda CX-7 2.3 DISI Turbo Executive

mp3-functie en twee 12-voltaansluitingen. Verder zijn 18-inch lichtmetalen wielen standaard. De gereden Executive (vanaf â,-47.495) is de luxere uitvoering met onder andere leren bekleding. Deze heeft ten opzichte van de Touring ook zaken als metallic lak, een Bose audiosysteem met zes-cd-wisselaar en negen speakers, een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel, verwarmde voorstoelen, regensensor, getint glas, xenon koplampen en mistlampen vÃÃr.



Vis in het water

De CX-7 ziet er niet alleen sportief uit, ook onderhuids is hier wel degelijk iets aan de hand. In deze SUV huist namelijk de krachtige 2.3 liter turbo benzinemotor, dezelfde motor als wordt gebruikt voor de sportieve Mazda 6 MPS en Mazda 3 MPS. De grote viercilinder turbomotor onder de neus levert een specifiek vermogen van meer dan 100pk per liter, wat hem ontegensprekelijk een plaats bij de sportievelingen oplevert.



Mazda CX-7 2.3 DISI Turbo Executive

Het ganse arsenaal van 260 paarden komt bij 5.500tr/min vrij, terwijl bij 3.300 toeren per minuut een respectabel koppel van 300Nm ter beschikking is. Hiermee accelereert de toch dik 1.700 kilogram zware CX-7 in iets minder dan acht seconden naar de 100 km/h. Deze acceleratie gaat niet geheel geluidsloos, vooral boven de 3.000 toeren per minuut is de viercilinder nadrukkelijk aanwezig waarbij het geluid niet past in de lijn der verwachtingen van de CX-7. Het geheel gaat gepaard met een handgeschakelde zesbak die zeer zuiver z'n stek in het schakelrooster opzoekt. Een zestrapsautomaat is leverbaar in de VS, maar helaas niet in Europa. Toch een gemiste kans vinden wij. Het vermogen wordt naar vier wielen gestuurd, al is dat niet permanent. In ideale omstandigheden zijn het de voorwielen die al het werk doen, maar de elektronische sturing roept zeer snel de hulp van de achterwielen in. Een elektromechanisch bediende Haldex-koppeling net voor de achteras dirigeert maximaal 50% van de trekkracht naar de achterwielen.

Tijdens de testperiode ontpopt de Mazda zich als comfortabele reisbeul. Op de snelweg kan de CX-7 al vanaf 80 km/h gemakkelijk in het zesde verzet versnellen, maar pas boven de 120 km/h is kracht weer helemaal terug. Dan wijst de toerenteller ook weer de 3.000 toeren aan, daar waar deze krachtbron zich als een vis in het water bij voelt. Zoals gezegd zijn we te spreken over de versnellingsbak, daarin tegen is de koppeling minder geslaagd. Deze is tÃ© gevoelloos en geeft hierdoor te weinig informatie door aan de bestuurder. Het rempedaal geeft de benodigde informatie wel redelijk door, aan de remmen zelf zal het niet liggen met een diameter van bijna dertig centimeter.

De kruising tussen MPV, SUV en stationwagon is naar onze smaak goed gelukt. De zithoogte is comfortabel, maar echt een hoge auto is de CX-7 niet, wat vaak diverse nadelen met zich meebrengt. De CX-7 stuurt en rijdt gewoon goed voor een â€œSUVâ€• in dit segment. De besturing geeft redelijk wat feedback af aan de bestuurder, waarbij de vierwielaandrijving zorgt voor een neutraal weggedrag en met het redelijk sportief gestemde onderstel weet hij best wat sportieve gevoelens op te roepen.



Mazda CX-7 2.3 DISI Turbo Executive

Rijgend in de CX-7 ga je niet ongemerkt de weg op, menig weggebruiker valt het op dat hier een auto rijdt die in Nederland nog niet vaak in het wild te zien is. Enthousiaste blikken is hetgeen wat je het meest te zien krijg, mede door de toch wat aparte styling van de CX-7 waardoor hij niet direct met een andere auto wordt vergeleken. Daarbij valt het op dat men verwacht een zescilinder in het vooronder van de CX-7 aan te treffen, geen onlogische gedachte.



Ideale combinatie

De CX-7 is een aparte auto, en Mazda heeft het voor elkaar gekregen een auto op de markt te brengen die echt anders is als de concurrentie. De rijeigenschappen zijn goed waarbij sportiviteit wordt gecombineerd met comfort. De lovende woorden mogen een compliment richting het Japanse merk zijn. Ook wij zijn enthousiast over de CX-7, zo stuurt deze direct, heeft voldoende pit, schakelt fijn en het is bepaald geen straf een



Mazda CX-7 2.3 DISI Turbo Executive

dag lang in deze auto rond te rijden.

Prijstechnisch gezien moet je zoeken naar dergelijke concurrenten. Voor â,~47.495 rijd je in een prima aangeklede CX-7. Een Nissan Murano, ook zoâ€™n opvallende verschijning overgewaaid uit Amerika, is met zijn â,~70.000 toch een stuk duurder. Daarbij heeft deze laatste wel een fijn lopende zes cilinder uit de 350Z. Concluderend is de CX 7 is een ideale combinatie tussen een sportwagen en een gezinswagen. Zeker in vergelijking met zijn directe concurrenten die veel duurder zijn in aanschaf en onderhoud. Daarnaast is de betrouwbaarheid prima, alleen jammer dat een automaat en af fabriek navigatie niet leverbaar zijn.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Strakke wegligging
- + Comfortabel
- + Fijne versnellingsbak

Min

- Vage koppeling
- Gordels achterin beknellend
- Fors verbruik