Martijn Verhoef

Eigenzinnig elektrisch

Elektrisch rijden? Daarvoor moet je niet bij Mazda zijn. Tenminste, dat was jarenlang het credo van het Japanse merk. En de redenen hiervoor waren eigenlijk heel logisch. De merkwaarden garanderen dynamisch rijgedrag en efficiÃ«nte motoren, maar dan net op een eigen manier. Dus verder denken dan de theoretische verbruikcijfers en uitstootgegevens. Het is daarom dat Mazda nog steeds vasthoudt aan atmosferische brandstofmotoren met een relatief grote cilinderinhoud. Toch is er een verandering in de strategie opgetreden, want Mazda komt nu toch met de volledig elektrische MX-30 op de proppen. Maar dan wel elektrisch op zijn Mazda's. Tijdens een korte introductie hebben we ervaren wat dat betekent voor de rijeigenschappen en de praktische bruikbaarheid van deze auto.

Een echte MX?

Eerst de naam: de modelaanduiding MX kennen we natuurlijk van de kleine roadster die Mazda al zeer lange tijd voert. Wat zijn dan de raakvlakken met de cross-over MX-30 die nu voor onze neus staat? Mazda geeft aan dat de aanduiding MX gebruikt wordt voor alle modellen die afwijken van het gebruikelijke gamma, dat bestaat uit hatchbacks, sedans, stationwagons en cross-overs. Aangezien de MX-30 meer op een cross-over coupÃ© lijkt met zijn strak aflopende daklijn en op het oog driedeurs voorkomen vinden we die uitleg plausibel. Het model is duidelijk herkenbaar als Mazda, maar weet een geheel eigen draai te geven aan de huidige Kodo-designvisie.

Qua afmetingen doet de auto denken aan de CX-30, vandaar dat dezelfde nummering is gebruikt. De echte eye catchers zijn natuurlijk de freestyle achterportieren die tegendraads openen. Het speelse karakter dat daarmee uitgestraald wordt is Ã©Ã©n van de redenen waarom we de MX-30 gelijk erg leuk vinden. De strak uitgesneden achterlichten dragen daar ook aan bij, want ze doen de achterzijde dynamisch overkomen. Het model past geheel in de huidige tijd, waarin de hoger op de poten

geplaatste modellen niet aan te slepen zijn. Om die cross-over uitstraling extra te versterken zijn de wielkasten, dorpels en bumpers met zwart kunststof omlijst. De testauto is voorzien van de standaard lakkleur Arctic White, waarbij de aluminium sierlijst met het Mazda opschrift mooi afsteekt. Optioneel kun je het dak ook zwart gespoten krijgen, maar dan moet je wel uit drie duurdere metallic lakkleuren kiezen. De meerprijs kan dan met wel 2.500 euro oplopen.

Creatief met kurk

Ook vanbinnen pakt Mazda het net even anders aan dan bij haar overige modellen. In het oog springt de middenconsole, die met kurk is afgewerkt. Het materiaal vinden we ook terug op de deurpanelen. Het is een pakkende verwijzing naar het ontstaan van Mazda, het merk begon namelijk als vervaardiger van kurk. Voor het verfraaien van het interieur pakt deze versiering in ieder geval goed uit. Daarnaast past het kurk mooi bij de alternatieve aanpak die het merk met de MX-30 wil uitdragen. Als eerste model van Mazda beschikt de MX-30 over liefst drie beeldschermen die in het dashboard zijn verwerkt. Het eerste scherm vind je tussen de tellers en daarop vind je relevante

informatie over onder andere het verbruik en actieve veiligheidssystemen.

Het tweede scherm is het multimediascherm dat bovenop het dashboard is geplaatst. Navigatie, Apple Carplay en digitale radio behoren allemaal tot de standaarduitrusting van de MX-30. Je bedient dit scherm eenvoudig met de centraal geplaatste controller op de zwevende middenconsole. In stilstand is het scherm ook via het touchscreen te bedienen, maar aangezien de draaiknop zo fijn werkt vragen we ons af waarom je vette vingers op het scherm zou willen hebben. Die vette vingers krijg je gegarandeerd op het derde scherm, want via dit touchscreen regel je de klimaatafstelling en zaken als stoel- en stuurwielverwarming. Dit scherm ziet er mooi uit en weet snel op commando's te reageren.

Voor de volledigheid wordt de MX-30 ook nog standaard (net als tegenwoordig iedere nieuwe Mazda) van een head-up display voorzien, dat onder andere navigatie-instructies op de voorruit projecteert.
De ruime instap, de afwijkende interieurlijsten en hightech displays zorgen er gezamenlijk met de zwevende middenconsole en driekleurige interieurbekleding voor dat iedereen die instapt, merkt dat de MX-30 niet zomaar een auto is. De kunststof materialen op onder meer de deurpanelen en middenconsole zijn voor een groot gedeelte vervaardigd uit gerecyclede PET-flessen. De bekleding van de stoelen, het stuur en de pookhendel is op haar beurt van 100 procent vegan-kunstleder, zodat er geen dierlijke materialen voor de MX-30 benodigd zijn.

Opgesloten

Je zit daarmee nog iets lekkerder op de stoelen van de auto, want door het toepassen van materialen die relatief schoon kunnen worden geproduceerd, weet Mazda ook bij het productieproces de uitstoot te beperken. De stoelen zitten sowieso best goed, hoewel de zitting aan de korte kant is. Aangezien de auto ook niet gemaakt is om ellenlange afstanden op Ã©Ã©n dag af te leggen, denken we dat de zetels voorin voldoende comfort bieden tijdens het dagelijks gebruik. Achterin is het ondanks de brede instap minder goed uit te houden. Door de kleine zijruiten voel je je redelijk opgesloten, wat in feite ook zo is. Als je achterin zit en de zijdeuren slaan dicht, heb je namelijk een behoorlijk gymnastiekniveau nodig om weer uit de auto te geraken.

Zowel been-en hoofdruimte houden ook niet over, deze auto is echt gemaakt voor huishoudens bestaande uit maximaal twee volwassenen en wellicht nog twee jongere kinderen. Het meenemen van buggy's en dergelijke zou dan een tweede uitdaging betekenen, want door de aflopende daklijn is de bagageruimte niet noemenswaardig praktisch. Dit zijn kenmerken die je verwacht van een lifestyle cross-over als de MX-30,

maar ze zijn toch het benoemen waard.

Eerlijk uitstootverhaal

We benoemden het productieproces al even in het vorige onderwerp, maar juist dat productieproces is Ã©Ã©n van de redenen waarom Mazda veel zaken anders aanpakt dan andere autoproducenten. Je kunt namelijk een op papier heel schone elektrische auto op de weg zetten, maar als de accu, elektromotor en gebruikte materialen veel fossiele grondstoffen vragen, stoot je onder aan de streep nog heel veel uit. Daarnaast zijn veel elektrische auto's zwaar, zodat banden en remmen bovengemiddeld snel afslijten. Dit terwijl vaak maar een fractie van het gewicht benodigd is voor het dagelijks gebruik. Mazda heeft bij de gehele levenscyclus van de MX-30 rekening gehouden met klantwens, maar ook naar het praktijkgebruik van de auto. Doordat iemand in Europa gemiddeld zo'n 45 kilometer aflegt op een dag, kunnen veel automobilisten met een geringe actieradius uit de voeten. Dit betekent dat er een kleinere batterijcapaciteit benodigd is, wat niet alleen de prijs drukt. Het zorgt er namelijk voor dat de auto lichter blijft en dat er voor het vervaardigen van het

lithium-ion batterijpakket veel minder fossiele grondstoffen benodigd zijn. Zo blijft de uitstoot gedurende de gehele levenscyclus veel lager dan die van een auto met ouderwetse verbrandingsmotor.

Het voordeel van het lichtere gewicht van de MX-30 merk je natuurlijk ook tijdens het rijden. Natuurlijk is de auto alsnog zwaarder dan een vergelijkbare cross-over met benzinemotor, maar doordat de batterij laag geplaatst is, ligt de auto uitzonderlijk goed op de weg.
Overigens pakt Mazda het elektrisch rijden an sich ook anders aan dan menig andere fabrikant. De Japanners gaan er namelijk vanuit dat de MX-30 voor veel kopers hun eerste elektrische auto zal zijn. Daarom dient de algehele beleving ook weer niet enorm af te wijken van de andere modellen van Mazda. Je hebt natuurlijk de voordelen van de snelle acceleratie en de naadloze versnelling, maar je hoort op de achtergrond een lichte brom die in de verte doet denken aan een verbrandingsmotor. Dit kunstmatige motorgeluid moet mensen op hun gemak stellen en bovendien wagenziekte voorkomen.

Op papier komt de MX-30 niet over als een uitzonderlijk snelle auto, maar doordat de bediening van zowel motorpedaal als besturing zo gemakkelijk gaat, heb je toch het idee dat je sneller bent dan de rest van het verkeer. Die lichtvoetigheid die we als kenmerk van de MX-30 ontdekken, is passend bij de rijdynamiek die Mazda telkens weer nastreeft. Het maakt dat de elektrische cross-over voor hetzelfde - zo niet meer - rijplezier zorgt als de rest van het gamma.

Niet voor iedereen

Omdat het batterijpakket met een capaciteit van 35,5 kWh als relatief klein bestempeld kan worden, blinkt de auto nu eenmaal niet uit in actieradius. De filosofie hierachter hebben we al toegelicht, maar het komt er in de praktijk op neer dat je zo'n 200 kilometer ver komt. Tijdens de korte persintroductie haalden we een rijbereik van 180 kilometer, waarbij het snel optrekken voor het maken van de foto's en het testen van de elektrische aandrijving natuurlijk meegeteld moet worden. We verwachten dus dat de WLTP actieradius dicht bij het realistische rijbereik zit. Het betekent dat de MX-30 zeker niet voor iedereen geschikt is. Zit je veel op de weg, dan kun je met dit rijbereik niet snel uit de voeten. Het zou resulteren in veel snelladen onderweg en dat brengt tegenwoordig ook de nodige kosten met zich mee.

Maar voor heel veel andere mensen zou dit rijbereik meer dan voldoende moeten zijn. En dan denken we ook aan particulier gebruik, want met de nodige subsidieregelingen en de relatief lage aanschafprijs kan de MX-30 al snel voordeliger zijn dan een vergelijkbare benzineauto. Je rijdt vanaf 32.990 euro weg in de MX-30, die als First

Edition dan al is voorzien van ongeveer elke optie je kunt krijgen. Je rijdt dan een auto die over de gehele levenscyclus een lage uitstoot heeft en bovendien is voorzien van alle hightech en rijplezier die je van een nieuwe Mazda mag verwachten.

Of dit voldoende is om veel verstokte diesel- en benzinerijders uit zowel de zakelijke als particuliere markt in de MX-30 te krijgen, kunnen we alleen maar afwachten.

Plus

+ Rijdt als een echte Mazda
+ Uniek en kloppend design
+ (Met subsidieregeling) ook particulier interessant

Min

- Maar niet voor iedereen geschikt
- Beperkte ruimte achterin