



Martijn Verhoef

Geeft smaak

Jarenlang wist Mazda op geheel eigen wijze de markt te bestormen. Ongeacht de carrossievorm werd hetzelfde recept geboden: atmosferische blokken met een groot slagvolume. En hoewel tijden veranderen en emissienormen steeds strenger worden, houdt Mazda hieraan vast. Maar niet zonder gebruik te maken van de nieuwste technieken. Wat er allemaal mogelijk is, hoopt het Japanse merk duidelijk te maken met het nieuwste topmodel voor de Europese markt: de CX-60. We maakten tijdens de statische onthulling al kennis met deze grote SUV, maar nu kunnen we er ook echt mee op pad. De zescilinders volgen op een later moment, maar de meest interessante optie voor Nederland staat al voor ons klaar. We maken de eerste kilometers met de CX-60 plug-in hybride en in deze autotest lees je hoe dat bevalt.



Het oog wil ook wat

Voordat we de deur achter ons dichtgooien, is het goed om het uiterlijk van de grote SUV van dichtbij te bekijken. Voor onze neus staat de CX-60 in Homura trim, wat betekent dat er sportieve zwarte accenten op de auto zijn aangebracht. De wielen zijn in dezelfde zijdeglans kleur gespoten, terwijl de voorbumper afwijkt van die van andere uitvoeringen. Het Rhodium White is een metallic lak, die door de laktechnologie bij een bepaalde lichtinval wel mat lijkt te zijn. Het staat de auto bijzonder goed en bovendien worden de lijnen van de CX-60 in deze kleur mooi geaccentueerd, zeker als de zon gaat schijnen. Het ontwerp heeft trekken van bijvoorbeeld de CX-5, maar biedt ook zeker ruimte voor een geheel eigen DNA. Door de plaatsing van onder andere zescilinders in lengterichting is een lange neus vereist. Door de sierstukken op beide voorflanken heeft die neus van de zijkant gezien wel iets weg van een Jaguar F-Pace. Je kan het slechter treffen, zullen we maar zeggen. Want we kunnen stellen dat het model elegantie uitstraalt, terwijl er door de hoge neus en strak aflopende raampartijen een imposante SUV is gecreëerd. Door die neus is de auto een stuk langer dan de CX-5, al komt dat ook door de grotere wielbasis en overhang op de achterwielen. De koets lijkt



druppelvormig naar achteren te leunen, wat het zijaanzicht heel dynamisch maakt. Alsof de stilstaande auto al in beweging is. Naast de sportieve Homura en de twee standaardversies kun je ook voor de meer klassieke Takumi opteren. Die uitvoering zagen we bij de onthulling en weet zich te onderscheiden door chromen of hoogglans accenten en gepolijste wielen.



Bijna premium

Mazda zet met haar modellen volop in op een bijna premium beleving in het interieur. Of je nu in een 2 of CX-30 stapt, je weet dat het goed in elkaar steekt. Bij een auto die moet concurreren met een BMW X3 of Volvo XC60 verwacht je dit des te meer. Gelukkig stelt de CX-60 niet teleur, want in deze auto schuilt het mooiste interieur dat de Japanners op dit moment bieden. En dan rijden we nog niet eens in de Takumi, waar echt Esdoornhout en Nappaleder voor een weelderige ervaring zorgen. In de geteste Homura is het even zo goed toeven, met zachte materialen en leuke accenten. Zo lopen er bronzen stiksels over het dashboard door in de luchtroosters en zijn er mooie stiksels in dezelfde kleur te vinden in de stoelbekleding en op de middenconsole.



Achter het stuur prijkt een digitaal scherm, dat samen met het standaard aanwezige head-up display zorgt voor een rustige weergave van alle rijgegevens. Het scherm is niet zo vergaand te personaliseren als in directe concurrenten, maar door de complete en duidelijke projectie van audio-, navigatie- en rijdetails heb je die behoefte ook helemaal niet. De stoelen bieden een stevige houvast en zijn uitgebreid te verstellen om een ideale zitpositie te garanderen.

En daar hoef je niet eens zelf naar op zoek, want de auto biedt een automatische zitpositiehulp. Hiermee worden op basis van het invoeren van wat gegevens en de check door camera's stuur en bestuurdersstoel in een positie gebracht, die jou als bestuurder de beste beleving moet bieden. Hoe dat werkt in de praktijk? Niet echt naar onze smaak, omdat de rugleuning wel erg ver naar achteren klapt en we iets hoger uitkomen dan we zouden willen.

Maar met een paar kleine aanpassingen zit je als een vorst en kun je de gecreëerde positie samen met multimedia- en spiegelinstellingen opslaan in een bestuurdersprofiel. Door middel van gezichtsherkenning worden jouw favoriete instellingen automatisch geactiveerd als je instapt, terwijl vier anderen hun profiel ook kunnen opslaan. En die functie werkt uitstekend, ideaal als je de auto deelt met bijvoorbeeld gezinsleden.

Als je eenmaal zit, valt op hoeveel extra ruimte je krijgt ten opzichte van de CX-5. Voorin zit je breed, terwijl de grote middenarmsteun een fikse scheiding tussen bestuurder en bijrijder betekent. Achterin vinden twee volwassenen een prima plek, want er is geen gebrek aan hoofd- en beenruimte. En dat ondanks het aanwezige panoramische schuifdak, dat overigens voor het eerst in een Europese Mazda wordt geplaatst. De middenpassagier achterin heeft het niet zo breed, maar kan door de lage middentunnel wel heel goed zijn voeten kwijt. De kofferruimte is ook ruim genoeg en bijvoorbeeld flink groter dan die van een XC60 PHEV. De dubbele bodem betekent een handige opbergplek voor de laadkabel, terwijl de vlakke laadvloer het makkelijk maakt grote bagagestukken in te laden.



Krachtigste ooit

De CX-60 wordt als eerste Mazda leverbaar als plug-in hybride, waarbij een 17,8 kWh batterij zorgt voor de opslag van energie. Een flinke batterij, waarmee de auto zo'n 63 km volledig elektrisch moet kunnen rijden. Het theoretisch verbruik ligt dan op 1,5 liter per 100 kilometer terwijl slechts 33g CO₂ per km wordt uitgestoten. De praktijk zal weerbarstiger zijn, maar het zijn toch prima prestaties. Voor de aandrijving werken een elektromotor en 2,5 liter viercilinder samen, wat resulteert in een systeemvermogen van 327 pk en een koppel van 500 Nm.

We stappen dan ook in de krachtigste Mazda in serieproductie, die ooit is gemaakt. De uit de kluiten gewassen SUV accelereert in 5,8 seconden naar de 100 km/h en is elektronisch begrensd op 200 km/h. Bovendien heeft de auto een trekvermogen van 2.500 kg geremd. In de praktijk voelt de Mazda absoluut snel aan, zeker als je de wagen in Sport-modus zet. De auto beschikt over een nieuwe achttraps automaat met dubbele koppeling, die in de genoemde sportmodus wel erg lang in de versnelling blijft hangen. Het neemt niet weg dat de auto er serieus snel van doorsprint en ook op



Mazda CX-60 2.5 E-Skyactiv PHEV AWD Homura

tussensprintjes een stuk sneller accelereert dan met de oude zesversnellingsbak met koppelomvormer het geval zou zijn geweest.

Alle hybridetechniek en de niet malse buitenmaten zorgen echter wel voor een zwaarlijvige auto. Verwacht dan ook niet dat de auto net zo direct stuurt als een CX-5, hoewel de iets lichtere maar toch doeltreffende besturing van de CX-60 voor een boel rijplezier zorgt



Finetunen gewenst

De auto is goed te plaatsen en voelt nooit massaal aan bij het doorkruisen van stadsverkeer. In bochten wil de auto zich nog wel eens zetten, waardoor je merkt dat je niet met een kleine jongen op stap bent. Het gewicht is echter goed verbloemd, mede door de toch wel straffe afstelling van het onderstel. De auto is niet zo comfortabel geveerd als je zou verwachten, zeker als je de grote wielen hebt die onder de Homura zijn geplaatst. Voor de rijbeleving is het mooi, maar bekijk goed van tevoren of dat sportieve bij je past.



Bij de persintroductie valt verder op dat het samenspel tussen elektro- en benzinemotor niet zo verfijnd is als bij veel PHEV-concurrenten. Afremmen en optrekken gaat nog wel eens met wat schokken gepaard, maar met wat software-aanpassingen moeten de uiteindelijke seriemodellen een stuk geraffineerder rijden lijkt ons.

Naast de plug-in hybride kun je in de nabije toekomst ook kiezen voor een drieliter zes-in-lijn benzinemotor en 3,3 liter zescilinder dieselmotor, die door de toepassing van milde hybridetechniek niet vervuilender zijn dan de huidige generatie viercilinders. Prijzen en specificaties van die krachtbronnen zijn nog niet bekend.



Bereikbaar totaalpakket

De toepassing van plug-in hybridetechniek betekent dat de BPM-toeslag op de CX-60 beperkt blijft. De auto staat voor nog geen 52.000 euro in de boeken, waarvoor je al een behoorlijk complete Prime meekrijgt. Je rijdt dan in de sterke PHEV weg, die bovendien



Mazda CX-60 2.5 E-Skyactiv PHEV AWD Homura

profiteert van de nieuwe achtbak en vierwielaandrijving. Met de MyMazda app kun je de auto ook voorverwarmen en het oplaadproces in de gaten houden.

Wil je meer luxe, dan kun je de Exclusive (53.190 euro) kiezen. Met speciale verlichting, keyless entry en stoelverwarming heb je weinig te wensen over.

De gereden Homura is op deze uitvoering gebaseerd, maar biedt een complete afwerking van het interieur met leder, de speciale details in het exterieur en sfeerverlichting in het interieur. Je betaalt voor deze uitvoering 55.690 euro. Het huzarenstukje is de Takumi, die vanaf 57.190 euro met je meegaat. Opties zijn er in de vorm van het panoramisch schuifdak, een comfort pack (met onder meer stoelventilatie) en een Convenience en sound pack (Bose geluidsinstallatie). Opties zijn dus overzichtelijk ondergebracht in pakketten, maar dit betekent toch dat de geteste Homura inclusief extra's en metaallak een prijs van 64.890 euro heeft.

De CX-60 laat zien wat Mazda in huis heeft op zowel motorisch als esthetisch vlak. De auto zit gewoon heel goed in elkaar en hoewel er de nodige finetuning voor de serieproductie moet plaatsvinden, durven we wel te stellen dat je heel veel auto krijgt voor de aanschafprijs van deze SUV.

Plus

- + Imposant en toch benaderbaar ontwerp
- + Luxueuze afwerking
- + Biedt rijplezier en kracht

Min

- Erg stug geveerd
- Samenspel benzine- en elektromotor nog niet optimaal