Martijn Verhoef
2 oktober 2024

CX-XL

Met de Mazda CX-60 heeft het Japanse merk sinds jaren weer een flinke SUV in het gamma. Hoewel de auto qua binnenruimte niet eens heel veel groter is dan een CX-5 zorgen de luxe afwerking en krachtige aandrijflijn er voor dat je direct doorhebt dat dit het vlaggenschip van Mazda moet zijn.

Tot nu dan, want blijkbaar kan het nog veel groter. Het merk introduceert de CX-80, die in ons land enkel met dezelfde plug-in hybride aandrijflijn wordt geleverd als zijn iets kleinere broer.
Bij onze eerste kennismaking met die PHEV bleek dat de techniek, die Mazda normaliter tot in de puntjes op orde heeft, toch nog wat te wensen over liet. We zijn inmiddels alweer een paar jaar verder, dus hoog tijd om erachter te komen of de kinderziektes uit het geheel zijn. En of het doorsparen voor de CX-80 werkelijk loont.

Bijna MPV

We zien direct de grote gelijkenis met de CX-60, want feitelijk ontdek je tot aan de b-stijl geen enkel verschil ten opzichte van die auto. Pas vanaf het achterportier gaat de vergelijking niet meer op. We tellen een extra raampartij, om uiteraard de passagiers van de achterste zitrij wat licht te gunnen.

De dakstijl loopt minder steil af, om zo de bagageruimte nog wat intact te laten. Juist daardoor vinden we de achterzijde minder krachtig overkomen dan bij de CX-60, hij lijkt er iets meer opgeplakt. Welke CX-80 je ook kiest, je kunt er zeker van zijn dat het nodige chroom rond raamlijsten en grille wordt aangebracht. We rijden de Takumi, de exclusieve topuitvoering van de CX-80. Maar de Homura, meer gericht op sportiviteit, heeft bijna net zoveel chroom op de koets zitten. Het maakt de auto een blikvanger, zeker in combinatie met het Melting Copper van onze testauto. De flinke raampartijen zorgen voor een boel licht in het interieur, maar geven de auto ook wat MPV-karakteristiek die wellicht niet zo bij een grote SUV passen. Toch moet je de CX-80 wel zo zien, dit is de meer praktische en op gezinnen gerichte versie van de

CX-60. Juist in een tijd waarin niemand meer in een busje wil rijden, maar wel het liefste veel ruimte heeft, is dat een slimme zet van Mazda.
Je kunt dat MPV-gehalte verminderen door voor geblindeerde ramen te kiezen, het is alleen jammer dat dit een forse meerprijs betekent doordat ze in een pakket zijn ondergebracht.
De CX-80 opereert in een groot segment, waar zowel de Aziatische als Westerse concurrentie vergelijkbare auto's als PHEV aanbieden. De Mazda is wel een stukje groter dan de directe concurrentie en schurkt met zijn buitenmaten tegen de Volvo XC90 aan.

Flinke standaard

In het interieur gaan de verschillen ook pas opspelen vanaf de tweede zitrij. Het dashboard vind je ook in de CX-60, al vinden we dat zeker niet erg. De ergonomie is tiptop in orde, door nog lekker wat fysieke knoppen, een centraal geplaatste controller en goed afleesbare displays te bieden.

Geen vette vingers op het touchscreen, al kun je het multimediasysteem desgewenst gewoon met vingeraanraking bedienen. Maar door de draaicontroller in de middenconsole denk je daar geen seconde aan, want die werkt gewoon veel fijner (tenzij je Apple Carplay inschakelt). Standaard beschikt de CX-80 al over een head-up display en een geÃ¯ntegreerd navigatiesysteem. Spraakopdrachten werken via Amazon's Alexa en zowel internetradio als smartphoneprojectie via Android Auto of Apple Carplay behoren tot de standaarduitrusting. Mazda kiest ervoor om de naamloze instapper van de CX-80 te skippen, zodat je minimaal een Exclusive-Line krijgt voorgeschoteld als je voor dit model gaat. Naast de standaard zaken op Multimedia-gebied, wordt er daardoor veel luxe geboden met onder meer stoelverwarming, keyless entry en een verwarmd stuurwiel.

We zitten op dezelfde voorstoelen als in de CX-60, die uitgebreid zijn te verstellen en een goede zijdelingse steun bieden. We vinden de zitting nog steeds kort en wat vlak, dat hebben concurrenten met een uitschuifbare zitting beter voor elkaar.

Hier koop je 'm voor

Waar je bij de concurrentie nog wel eens moet bijbetalen om daadwerkelijk een zevenzitter van een grote SUV te maken, dien je bij Mazda juist geld bij te leggen om minder zitplaatsen te krijgen.

Huh? Nou goed, daar moeten we wel een uitleg bij geven. Standaard is de CX-80 een zevenzitter, met een verschuifbare achterbank op de tweede zitrij en twee opklapstoelen op de derde rij. Tegen bijbetaling wissel je de achterbank in voor twee separate zetels, zodat je zes personen kunt plaatsen in de Mazda. Maar de tweede zitrij verandert dan wel in een directeurspositie, met verwarmbare en ventileerbare Captain Seats. Het kan echter alleen op de duurste uitvoeringen gekozen worden en vergt dan nog een extra investering van minimaal 850 euro.

Kies je dat niet, zoals wij met onze zevenzits CX-80, dan krijg je dus een achterbank die verschuifbaar is en waarvan de leuning in meerdere standen gezet kan worden. Met Ã©Ã©n druk op de knop ontgrendel je de bank, zodat je ruimte schept om op de derde zitrij te komen. De doorstapruimte is niet groot, maar om een beetje comfortabel plaats te nemen achterin moet je sowieso een bescheiden maatje hebben. En vooral goed overweg kunnen met de personen op de achterbank, want als die in de voorste stand wordt geschoven kan zelfs ondergetekende met zijn 1,92m prima zitten op een stoeltje van de derde zitrij. Er is hoofdruimte genoeg en je beschikt er over eigen bekerhouders en een USB-C poort. Met opgeklapte achterstoelen blijft er natuurlijk niet heel veel ruimte over.

Gelukkig heeft Mazda gedacht aan een apart vak waar je de laadkabel en rolhoes in kunt opbergen. Overigens klap je in een handomdraai zowel de twee achterste stoelen als de achterbank neer, zodat er een ruimte van liefst 2.000 liter ontstaat. Is dat je nog niet genoeg, dan kan de CX-80 een aanhangwagen van 2.500 kg trekken.

Massa in beweging

En daarvoor heb je heel wat vermogen en trekkracht nodig, niet in de minste plaats omdat de CX-80 van zichzelf al geen lichte jongen is. De Mazda weegt minstens 2.140 kg, dus het is maar goed dat 327 paarden staan te trappelen om met de SUV aan de haal te gaan. Dan hebben we het wel over het gecombineerde vermogen, dus wanneer de batterij ook is opgeladen.

Het blijkt in de praktijk meer dan voldoende om een groot gevoel van snelheid te bieden in de kolossale auto. In 6,8 seconden is de 100 km/h bereikt, een seconde trager dan de CX-60. Toen we het kleinere broertje reden, merkten we dat er nog wat strubbelingen waren in de samenwerking van elektro- en brandstofmotor. Het in- en uitschakelen van de krachtbron ging niet onopgemerkt en zorgde voor haperingen in de aandrijflijn. Inmiddels zijn die problemen grotendeels opgelost, al merken we nog steeds dat rijden met de CX-80 enige gewenning vraagt. Je moet de auto een beetje leren begrijpen, zo ontdek je dus dat het gaspedaal volledig intrappen niet heel bevorderlijk is voor de comfortervaring aan boord. De motor gaat flink loeien, de

versnellingsbak lijkt het allemaal niet echt bij te kunnen benen en pas na een seconde of twee komt de boel op gang. Je kunt veel beter halfgas accelereren, waarbij de auto nog steeds ontzettend snel blijkt te zijn en de versnellingsbak veel vloeiender presteert. Het is dus geen auto die je als een jas aantrekt en volledig doorhebt na de eerste testkilometers. Los van de aandrijflijn heeft de auto juist wel alle capaciteiten om dat voor elkaar te krijgen. Zo is de wegligging voor een zware auto als deze echt goed, remt de auto lekker trefzeker en stuur je zwaar en direct, waardoor de auto heel goed te plaatsen is. Van overhellen is zelden sprake en eenmaal op pad met de CX-80 vergeet je snel dat je met een forse auto onderweg bent. Hoe anders is dat met manoeuvreren op lagere snelheid, want bij inparkeren of op rotondes merk je wel dat dit geen kleine jongen is. Een ander kritiekpuntje dat we op de CX-60 hadden was de vrij starre achteras.

Op slecht wegdek stuiterde de achterkant van de auto bijna en dat was weinig gerieflijk. De CX-80 gedraagt zich keuriger, al merk je op korte oneffenheden nog steeds dat de achteras vrij stug is geveerd. Maar over de gehele linie merken we duidelijke verbeteringen in aandrijflijn en onderstel, zodat je (misschien na wat gewenning) een prima balans tussen rijbeleving en comfort hebt met de CX-80.

Unieke waarden

Zoals we al zeiden opereert de CX-80 in een felbevochten segment, waar bovendien uitzonderlijk veel plug-in hybrides leverbaar zijn. Net als veel andere Aziatische merken biedt Mazda in ieder geval een heel uitgebreide garantie van zes jaar of 100.000 kilometer. En uiteraard is het grote trekvermogen een unieke eigenschap van zowel CX-60 als CX-80.

De vanafprijs van de CX-80 is met 62.390 euro fors, al is de auto zoals gezegd standaard In Exclusive-Line uitgevoerd. Eigenlijk heb je aan die uitvoering ruim voldoende, al kun je met optiepakketten nog wel de getinte achterruiten en een elektrische achterklep selecteren. Kies je dan ook nog een metallic lak, dan kom je voor een compleet uitgeruste Exclusive-Line op zo'n 68 mille uit. Het kan veel duurder, bijvoorbeeld door de geteste Takumi van 69.690 euro te kiezen. Een fraai interieur, zoals je ziet aan het esdoornhout en het fraaie weefsel op het dashboard, is dan inbegrepen. Als je de witte bekleding iets te besmettelijk vindt, kun je voor de bijna even dure Homura gaan die juist bijna helemaal zwart vanbinnen is.

De CX-80 heeft dus best wat factoren die de auto uniek en zijn prijs waard maken. De aandrijflijn is nog steeds niet perfect, al kun je de eerste 61 kilometer in ieder geval volledig elektrisch genieten van de weelde aan boord. De wegligging is top en de luxe afwerking is uitzonderlijk voor dit geld, dus er zijn best wat argumenten om juist voor de CX-80 te gaan.

Plus

+ Complete uitrusting
+ Grote trekkracht door flink vermogen
+ Flink meer ruimte dan in CX-60

Min

- Korte zittingen
- Aandrijflijn vergt gewenning
- Onrustige achteras bij korte oneffenheden