Plaatje in de herkansing

Mazda heeft het lang weten uit te stellen, maar zoals blijkt uit autotesten van de MX-30 en 6e is de weg naar elektrificatie inmiddels flink ingezet. De 6e is een oogstrelende hatchback, maar wel Ã©Ã©n op Chinese basis van Changan. Zoals je in onze test kunt lezen betekent dat wel het nodige voor de rijbeleving, zitpositie en bediening die we altijd zo konden waarderen van Mazda, maar die bij de EV ver zijn te zoeken. Het is dan ook niet voor niets dat het merk al snel met een gewijzigde versie van die auto komt en in de basis profiteert de CX-6e waarmee we vandaag op pad zijn direct van die wijzigingen. Is het daarmee meer een Mazda geworden en hoe goed zijn de elektrische prestaties eigenlijk?

Met cameraspiegels

Het ontwerp van de 6e is al zeer goed gelukt, maar de CX-6e vinden we helemaal een plaatje. De auto is een door Mazda ontworpen cross-over, die qua maatvoering tussen de CX-5 en CX-60 is gepositioneerd. De C-stijl doet ons denken aan de 3 en ook de rest van de kenmerken zijn onmiskenbaar Mazda. Het was dan ook niet nodig geweest om de merknaam groot in de deurpanelen te stansen, maar het misstaat niet.
Geheel in lijn met de trend zien we een doorlopende lichtbalk tussen de koplampen, die de nodige lichtanimaties geeft bij ontgrendelen. De achterlichten lopen in dunne lijnen naar elkaar toe, maar de uitschreven naam voorkomt dat ze elkaar raken. Het geheel is stijlvol en imposant, zonder overdreven lijnen of drukke details. We rijden de Takumi Plus die standaard is voorzien van de cameraspiegels, over de werking hiervan later meer.

Ze maken het design in ieder geval nog meer hightech, al hoorden we de wind wel langs de spiegel fluiten tijdens het rijden. De daklijn loopt vrij snel af, zodat het silhouet van de CX-6e krachtig en gestroomlijnd overkomt, we vermoeden echter wal dat dit de

nodige bagageruimte kost. Of zou Mazda daar iets op bedacht hebben?
Verder springt de grote laadklep in het oog, die de AC en DC-aansluiting afschermt. Als je die opent zien we de twee rubber doppen die je uit de laadpoorten moet trekken en daar zijn we geen fan van. Veel concurrenten hebben inmiddels voor een meer praktische afdekking van de laadpoort gekozen.

Attentie!

Binnenin laat de Mazda zien helemaal bij de tijd te zijn, met een heel groot verticaal scherm dat zowel de bestuurder als bijrijder aanspreekt. Het scherm heeft een fraaie resolutie en biedt een enorme hoeveelheid aan mogelijkheden. De opbouw van de menu's is echter niet zo eenvoudig en er is behoorlijk wat tekst om door te nemen, waardoor je tijdens het rijden snel afgeleid bent. De snelheid wordt bijvoorbeeld ook op het centrale scherm geprojecteerd, zodat je ogen snel richting het multimediasysteem afdwalen. Een strenge Engelse dame roept je vervolgens op om attentie op de weg te houden en laat zich niet snel de mond snoeren.

Andere hulpsystemen zijn eenvoudiger uit te schakelen, maar het blijft zoeken naar instellingen en we vinden de werking van de hulpsystemen erg paniekerig op zijn tijd. Als je bijvoorbeeld voor een verkeerslicht stilstaat, raakt de auto al snel in paniek als er achteropvolgend verkeer nadert en hoewel dat verkeer overduidelijk afremt om aan te sluiten, schakelt de Mazda de alarmlichten al in. Er is dus nog wat finetuning in de software nodig, maar we vinden de bediening en uitstraling al stukken beter als bij de 6e het geval was. Zo vinden we het head up display heel duidelijk, hier worden onder andere de actuele snelheid en navigatie-instructie op geprojecteerd. Het paarse en witte interieur van de Takumi Plus met echt nappaleder vinden we heel uniek, maar wel smaakgevoelig en bovendien vrij besmettelijk.

Altijd paars

Je hebt in de duurste uitvoering echter geen keuze in interieurkleur, een gewaagde beslissing van Mazda. In de Takumi en Takumi Business Edition kun je wel voor wat behoudendere kleuren gaan, je moet het dan wel zonder nappaleer en de digitale buitenspiegels stellen. Of je daar rouwig om moet zijn? Dat hangt af van hoe

tech-savvy je bent. Persoonlijk vinden we het snel wennen. Diepte inschatten blijft een ding en het automatisch inzoomen bij het inschakelen van de richtingaanwijzer ronduit onhandig, maar daar staat tegenover dat je onder alle omstandigheden ontzettend helder beeld hebt, ook in het donker of bij felle lampen van medeweggebruikers. Heb je de gewoonte zoals ondergetekende om je arm op het deurpaneel te laten rusten, dan blokkeer je wel vaak het beeld van de linker cameraspiegel.

De binnenruimte voor inzittenden is ontzettend goed, zowel voor- als achterin zit je uitstekend. De zitpositie voor de bestuurder is stukken beter dan bij de hatchback en de ondersteuning en verstelbaarheid van de sportzetels is erg uitgebreid. De zitting is lang en bovendien beschik je altijd over stoelverwarming en -ventilatie, ook een elektrische verstelling met geheugenfunctie biedt Mazda al vanaf de instapversie. Wat we al vermoedden bij een blik op de steil aflopende daklijn, wordt bij het openen van de bagageruimte werkelijkheid: de CX-6e is geen ruimtewonder als het om kofferruimte gaat. 468 liter is niet overbemeten, gelukkig biedt het merk ook een frunk voor de laadkabel.

Geen strepentrekker

De CX-6e beschikt zoals gezegd over de nieuwe basis, die de 6e later nog krijgt. Dat betekent dat je geen keuze meer hebt in aandrijflijn of batterij: je hebt altijd een 78 kWh batterij en 258 pk op de achterwielen. Vierwielaandrijving is niet leverbaar, je beschikt overigens in elke uitvoering al over 1.500 kg trekvermogen. De fabrieksopgave van 19,4 kWh per 100 km maakt dat de auto een WLTP rijbereik van 484 km heeft.

Zeker niet verbluffend, ook gelet op het accutype LFP. Dat maakt dat je zonder problemen altijd tot 100 procent kunt opladen, maar ook dat seizoensinvloeden als kou of hevige warmte flink wat actieradius opsnoepen. Houd er rekening mee dat je in de winter best eens minder dan 300 km haalt met de Mazda, al zijn er heel veel dagen dat we het niet achter elkaar rijden. Overigens is de CX-6e geen auto waarin je eens flink gaat boenderen. De wegligging is vertrouwenwekkend, je helt niet over en de auto is koersvast. Maar de aandrijflijn is verre van vlot, de opbouw van vermogen gaat erg gemoedelijk en zeker bij invoegen zouden we ook geloven dat de Mazda de helft van het papieren vermogen had. Het veranderen van rijmodus brengt daar niet erg veel

verandering in, de CX-6e is gewoonweg geen strepentrekker. Is dat erg? Niet bepaald, maar het onderstel doet overkomen alsof een sportieve rijstijl passend is.

De auto is redelijk stug geveerd, zeker bij korte oneffenheden is dat goed merkbaar. Het is niet hinderlijk, je krijgt alleen wel veel meer door van het wegdek onder je dan we hadden verwacht van een midsize SUV die in alles uitschreeuwt dat het vooral om comfort te doen is. De auto is er gerieflijk genoeg voor en weet zijn inzittenden te verwennen.

Beter gelukt

En dat verwennen begint al vanaf 45.990 euro, terwijl we zelf hadden ingeschat dat het feest pas vanaf iets meer dan 50 mille zou beginnen. Zelfs de duurste Takumi Plus blijft daar nog onder, al moet je dan voor het gratis parelmoer wit als lakkleur gaan. De goedkoopste versie, de Takumi Business Edition grossiert al in luxe: 23 speakers, een elektrische achterklep, het panoramadak en nog veel meer andere zaken zijn gewoon al aanwezig. De Takumi biedt mooiere wielen, maar daarmee ook minder

rijbereik. De Takumi Plus heeft als enige de cameraspiegels en het paarse, nappalederen interieur.

Wij zouden het wel weten: juist als Takumi Business Edition heb je ontzettend veel auto voor je geld. De Mazda-dealer biedt ook een boel accessoires, zoals grotere wielen, waarmee de auto qua exterieur 'af' is te maken. Het is overduidelijk dat Mazda veel meer tijd heeft genomen om de CX-6e een echte Mazda te laten zijn. Op veel vlakken weet de auto ons snel te doen vergeten dat hij uit de Changan-Mazda fabriek in China rolt, maar zeker de overijverige hulpsystemen en de vrij omslachtige menustructuur bieden nog ruimte voor verbetering. Het design is onmiskenbaar Mazda, terwijl de prijs juist weer erg Chinees is.

Plus

+ Qua ontwerp echt een Mazda
+ Ontzettend veel luxe en comfort voor dit geld
+ Rijbeleving merkbaar beter dan bij 6e

Min

- Bemoeizuchtige hulpsystemen
- Menu-opbouw met veel tekst mist logica