



Mooi verpakte technologie

De populariteit van crossovers en SUV's neemt nog steeds toe en inmiddels kun je in elk segment wel een model op hoge poten krijgen. Van het A-segment met auto's als de Suzuki Ignis tot de absolute top met de Rolls-Royce Cullinan. Ook bij Mazda kun je al jaren terecht voor deze carrosserievorm, al ging het dan de eerste periode om grote SUV's als de Tribute en CX-7. Met de CX-5 brachten de Japanners een meer handzame en zelfs dynamische auto op de markt. En dat bleek het merk geen windeieren te leggen, want de auto geldt al lange tijd als meest succesvolle Mazda in Europa.

Niet gek dus dat enige jaren later ook de compacte CX-3 volgde. Met dezelfde filosofie ontworpen en dat staat garant voor fijne rijeigenschappen en een strak design. De twee crossovers van het merk die reeds op de markt zijn, hebben alleen één probleem. De een is vrij groot en daarmee voor veel geïnteresseerden te duur, terwijl de B-segmenter juist weer snel aan de kleine kant is. De ruimte tussen de twee modellen wordt nu opgevuld door de CX-30. Wij reden ermee tijdens de introductie, om te



ontdekken of deze gatenvuller het beste van twee segmenten bundelt.



Geen CX-4

Waarom de auto die we testen niet CX-4 is gaan heten, vraag je? Die vraag is simpel te beantwoorden met het feit dat de CX-4 aan de andere kant van de aardbol al rondrijdt en meer een CX-5 coupé is. Eerlijk gezegd was het makkelijker geweest als de kleinste crossover CX-2 was gaan heten, dan had de testauto als CX-3 door het leven kunnen gaan. Met de Mazda 3 heeft de CX-30 namelijk veel raakvlakken, zonder dat het een opgehoogde versie van die hatchback is geworden. Allereerst delen ze beiden het ontwerp dat een hernieuwde visie op het KODO design is.

Voor de CX-30 betekent dat een scherpe neus met flink wat chroom, zonder dat dit protserig over komt. De flanken hebben weer een volledig andere reflectie, wat logischerwijs pas opvalt als het licht er goed op schijnt. Er verschijnt een vloeiende S-vorm, wat de auto nog dynamischer doet overkomen. Een ander designtrucje zijn de kunststof omlijstingen van de portieren en wielkasten, die vloeiend doorlopen in de



voor- en achterbumper. Als de auto langsrijdt, moet het effect ontstaan dat de carrosserie boven het asfalt zweeft.

De omlijstingen zijn natuurlijk smaakgevoelig, maar ze passen wel bij het stoere karakter dat de CX-30 is aangemeten. Het Soul Red Crystal is met 1.150 euro de duurste lakkleur, maar ook de enige echt sprankelende waarin je de Mazda kunt laten spuiten. De rest van het kleurenpalet bestaat naast wit voornamelijk uit stemmig donkere kleuren.



Net een maatje groter

Hoewel de CX-3 in Nederland niet slecht verkoopt, is een veel gehoorde klacht dat het model wel erg klein is. De CX-30 zal die klagers de mond kunnen snoeren, want hoewel de auto aan de buitenkant nog bescheiden in omvang oogt, heb je zowel voor- als achterin meer ruimte. Voorin merk je dat met name door de flinke hoofdruimte en grotere bewegingsvrijheid. Hoewel de CX-30 een echte wereldauto is, valt op dat de verstelbaarheid van stuur en stoelen de Europese consument zeker aanspreekt. Je



vindt al snel een positie waar je je goed bij voelt.

Hoewel de zittingen vrij kort zijn, ondervind je daar door de goede ondersteuning van de rest van het zitvlak als langere bestuurder - zoals ondergetekende - geen hinder van. Achterin biedt de CX-30 zoals gezegd beduidend meer hoofd- en beenruimte dan de CX-3, maar als we de auto vergelijken met directe concurrenten, dan kunnen we stellen dat de auto geen ruimtewonder is.

De hoofdruimte is voldoende, maar om achterin voldoende beenruimte te bemachtigen is een goede relatie met de inzittenden voorin een vereiste. Pas als die inschikken, kun je ook langere volwassenen (vanaf 1,85m) op een respectabele manier kwijt op de achterbank. De kofferbak is met 430 liter inhoud niet uitzonderlijk groot voor dit segment en bovendien is de tildrempel behoorlijk.



Mooi interieur

Het interieur bestaat uit zeer mooie materialen, waar Mazda alle lof voor verdient. De



Mazda CX-30 SkyActiv-X 1.80 2WD Luxury

unieke uitstraling wordt versterkt door het tweekleurige kunstleder dat bovenop het dashboard is aangebracht. Naast de zwart-bruine combinatie uit de testauto, kun je voor zwart-blauw opteren. Ook de bedieningsknoppen en het leer voelen hoogwaardig aan. Het valt op dat het binnenin de auto lekker stil blijft. Naast de enorm soepele loop van de motor, is de goede geluidsisolatie daar debet aan. Zoals het Mazda betaamt, is de auto wars van trillingen en dissonanties.

Bovendien beschikt de auto over het nieuwe infotainment, wat betekent dat er een grote controller op de middenconsole is geplaatst. Daarmee scroll je gemakkelijk door de menu's en met de knoppen rond de controller schakel je vliegensvlug tussen de functies. Voordeel is dat je door het split screen bijvoorbeeld de navigatie en de muziekbron tegelijkertijd op het grote scherm kunt projecteren. Wanneer je de 360 graden beelden voor het inparkeren gebruikt, kun je het zeker waarderen dat de camera's stuk voor stuk een scherp en gedetailleerd beeld geven.



Krachtig en dynamisch



We beginnen de testrit met een CX-30 die is voorzien van de 122 pk sterke SkyActiv-G met zestraps automaat. Mazda doet de zaken lekker op haar eigen manier en plaatst nog steeds een atmosferisch blok met twee liter inhoud in het vooronder, waar concurrenten veelal voor kleinere motoren gaan waar dan een turbo op wordt geschroefd. Bij deze motor merk je dat veel toeren maken het devies is om goed vooruit te komen, want anders voelt de auto simpelweg loom aan. De conventionele zestraps automaat helpt daar vrolijk bij, door bij de minste aanraking van het gaspedaal al voor de zekerheid twee verzetten terug te gaan. Met de nodige inhouding en lawaai tot gevolg. In het vlakke Nederland zal de combinatie veel beter uit de verf komen, maar in de Spaanse testomgeving komen we kracht te kort.

Hoe anders is dat met het huzarenstukje van onze reis, wanneer we met de SkyActiv-X op pad gaan. De motor is een verfijnd stukje techniek, waar we een hele dag aan zouden kunnen wijden. Maar het opvallende is dat je er tijdens het rijden niet veel van merkt en dat is positief bedoeld. Hybride hulp, het uitschakelen van cilinders en het terugwinnen van energie bij remmen. De auto biedt het allemaal, maar je merkt er zelden iets van. Wat wel goed te merken is ten opzichte van de SkyActiv-G, is dat de auto direct al veel krachtiger aanvoelt. De motor biedt dezelfde verfijnde loop en de kracht die over een groot toerenbereik is uitgesmeerd als de minder sterke variant.

In alles voelt de SkyActiv-X alerter en gretiger. Het is geen overdreven strepentrekker, die je met veel bombarie achterin de stoel drukt. Maar in souplesse en gemak blinkt de CX-30 met deze motorisering echt uit. Het helpt natuurlijk ook dat we nu de beschikking hebben over de strak schakelende handbak, die zich dienstbaar opstelt. Meer vermogen, maar door de hulp van elektriciteit een lager verbruik en uitstoot dan de minder krachtige SkyActiv-G. Het prijsverschil tussen de motorisaties is dan ook gering, waardoor we zeker voor de SkyActiv-X zouden kiezen.

Welke motor je ook kiest, je hebt altijd het fijne rijgedrag van de CX-30. Het sturen gaat direct, zonder dat het onrustig aanvoelt. De demping is comfortabel, zonder dat het een zweverige bedoening wordt. Onderstuur en overhellen worden tegengegaan, waardoor je met een veilig gevoel de bocht om kunt.



Geringe meerprijs

Instappen in de CX-30 kan vanaf net geen 30 mille. Zaken als LED koplampen met grootlicht-assistent, een head-up projectie op de voorruit en allerhande veiligheidssystemen zijn dan standaard. Met het uitrustingsniveau Comfort krijg je ook een elektrisch bedienbare achterklep, automatische klimaatregeling en een achteruitrijcamera voorgeschoteld. Het meest uitgebreide uitrustingsniveau Luxury voorziet vervolgens nog in lederen bekleding, een 360 graden camerazicht en Bose audio. Doordat de 180 pk sterke SkyActiv-X in verhouding niet veel extra kost, zouden we die motorisering met handbak kiezen. Voor 35.000 heb je dan een krachtige en zeer compleet uitgeruste crossover, die ook nog eens erg goed op de weg ligt.

Omdat Mazda de zaken graag in eigen huis ontwikkelt, is het uitbrengen van een nieuwe automaat op dit moment nog te kostbaar. Zonde, want een meer geraffineerde automaat zou goed bij de auto passen en is bovendien in dit segment steeds meer gewenst. Op dit vlak doen concurrenten het dus beter, maar als totaalpakket heeft de CX-30 heel veel te bieden. En ook nog eens in een mooie verpakking.



Plus

- + Krachtig en geraffineerd
- + Standaard al heel compleet
- + Fijne wegligging

Min

- Automaat laat steken vallen
- Niet veel sprankelende lakkleuren
- Hoge tildrempel