



Nog steeds semi-premium

Mazda is een merk dat bij veel autoliefhebbers in de smaak valt. De strakke Japanse designfilosofie, doordachte techniek en verfijnde rijdynamiek maken het merk geliefd. En terecht - Mazda's zitten op veel punten gewoon goed in elkaar. Dat vinden ze bij Mazda zelf ook. Niet voor niets hanteren ze termen als 'Jinba Ittai', een Japanse uitdrukking die verwijst naar de perfecte symbiose tussen ruiter en paard. Diezelfde eenheid moet elke bestuurder in een Mazda ervaren: een harmonieus samenspel tussen mens en machine.

Hoewel het op het punt van design de CX-60 zeer hoge ogen gooide leek de Japanse ruiter van Jinba Ittai toch wat zand in de ogen te hebben gekregen bij de ontwikkeling van de aandrijflijn en het onderstel van deze fikse SUV. Veel gebruikers merkten op dat de balans niet optimaal was, en die kritiek is Mazda niet ontgaan. Gelukkig is het een merk dat luistert en handelt. Voor modeljaar 2025 introduceert Mazda verbeterde, langere, achterveren en stevigere schokdempers. Ook de aandrijflijn is onder handen genomen. Of deze aanpassingen ervoor zorgen dat de CX-60 nu wél uitblinkt in



techniek en rijndynamiek? Dat zoeken we voor je uit.



Sushi of bratwurst?

In Japan passen ze iets niet zomaar aan. Wat goed is, mag goed blijven. En het design van de Mazda CX-60? Dat zit wel snor. De auto straalt elegantie uit zonder opzichtig te zijn. De lange neus en hoger geplaatste grille geven 'm een chique uitstraling, terwijl de subtiele overhang na de achteras zorgt voor een mooie balans. Een verfrissend alternatief voor de vaak voorspelbare ontwerpen van de Duitse premiummerken - sushi en bratwurst speel je tenslotte ook niet tegen elkaar uit.

Onze testauto van vandaag is uitgevoerd in de trim Takumi Plus, gespoten in de stijlvolle Platinum Quartz-lak. In combinatie met de 20-inch Diamond Cut lichtmetalen velgen staat hier een SUV die qua design moeiteloos meedoet in het premiumsegment. En we zijn niet de enigen die 'm waarderen: Mazda verkocht er al ruim 61.000 in Europa waarvan 2.200 in Nederland.



Voor de modelupdate van 2025 breidt Mazda het kleurenpalet uit met Zircon Sand Metallic, een tint die al bekend is van de CX-5 en nu ook de CX-60 een extra stijlvolle optie geeft. Daarop aansluitend zijn er op design gebied vrijwel geen wijzigingen. Los van de nieuwe lak is het dus een flinke klus om deze modelupdate van de vorige variant te onderscheiden.



Stijlvol en doordacht, maar met kanttekening

Waar het uiterlijk zich moeiteloos kan meten met de premiumklasse, geldt dat zeker ook voor het interieur. De Takumi-uitvoering is een van de meest chique varianten, en dat wordt binnenin direct duidelijk. De doordachte opzet straalt rust uit, terwijl elementen zoals de brede middentunnel zorgen voor een ruimtelijk gevoel. Pure White Nappa-leder, verfijnde stiksels op het dashboard en esdoornhouten accenten laten je kennismaken met Japanse vakmanschap en verfijning.

Handig: Mazda biedt als optie een 150W AC-stopcontact voor de achterbankpassagiers aan, zodat je onderweg je eigen kop koffie kunt zetten en een



tankstationstop misschien net iets langer kunt uitstellen. Ook treffen we opnieuw de 'Driver Assistent' aan, die op basis van je lichaamslengte de optimale zithouding en stuurpositie instelt. Een leuke gimmick, al moet je in de praktijk vaak nog wat finetunen-het systeem zit er soms nÃ©t naast.

Mazda houdt vast aan zijn keuze om het infotainmentsysteem niet via een touchscreen te laten bedienen. In plaats daarvan gebruik je de draaiknop op de middentunnel om het 12,3-inch TFT-kleurendisplay te bedienen. Niet per se de meest intuÃ­tieve oplossing, maar na wat gewenning werkt het prima. Achter het stuur vinden we digitale meters, al zijn die slechts beperkt naar eigen wens aan te passen. Alleen bij het inschakelen van de intelligente cruise control of het wisselen van rijmodi verandert de weergave. Een gemiste kans voor wie graag meer personalisatie ziet.

En nu we toch kritisch zijn: de zitting van de stoelen had net wat langer mogen zijn, of nog beter, verstelbaar. Op korte ritten geen probleem, maar tijdens langere reizen zou iets meer ondersteuning voor de bovenbenen geen overbodige luxe zijn.



Veelbelovende cijfers

Het rijgedrag is natuurlijk een cruciaal aspect voor een semi-premium model uit de Mazda-stal. Zoals eerder aangegeven, heeft Mazda gesleuteld aan het onderstel. Vooral de achterzijde had bij het vorige model nog weleens de neiging om na hobbels en drempels wat lang door te deinen. Om dat te verbeteren, heeft Mazda zachtere achterveren, stevigere schokdempers en een stijvere carrossierestructuur toegepast. En dat merk je-misschien zelfs iets tÃ© goed. De achterkant is nu zo strak geveerd dat de balans doorslaat van overmatig comfort naar bijna tÃ© sportief. Een iets genuanceerdere afstemming had hier beter gepast.

De e-Skyactiv PHEV plug-in hybride wordt aangedreven door een 2.5-liter viercilinder met directe injectie, gecombineerd met een 129 kW sterke elektromotor. Samen levert dit een indrukwekkend systeemvermogen van 327 pk en 500 Nm koppel-de krachtigste wegauto die Mazda ooit heeft gebouwd. Klinkt geweldig op papier, maar in de praktijk voelt het niet altijd zo flitsend. Trap je het gaspedaal stevig in, dan duurt het even voordat de aandrijflijn zich volledig schrap zet om al dat vermogen op de wielen te



krijgen. De respons is minder scherp dan bij sommige concurrenten, en echt bloedsnel wordt het nooit; al is 5,8 seconde naar de 100 km/u zeker geen waarde om je voor te schamen. Eenmaal op gang gaat het prima, al gaat dat gepaard met flink wat motorgeluid.

Een groot pluspunt is het lage zwaartepunt, te danken aan de batterij die slim tussen de voor- en achteras is geplaatst. Dit draagt bij aan een solide, stabiel weggedrag zonder noemenswaardige overhelling. Bovendien maakt Mazda gebruik van een slim stabilisatiesysteem: door het binnenste achterwiel af te remmen in bochten, wordt de carrosserie als het ware naar beneden getrokken, wat zorgt voor extra stabiliteit en controle. Een fraaie techniek die zich in de praktijk echt bewijst.

Caravantrekkers, paardentrailer-rijders, bootliefhebbers en degenen die op zaterdagochtend met een aanhanger naar de milieustraat rijden, vinden in de CX-60 PHEV een betrouwbare trekauto. Met een geremd trekgewicht van 2.500 kg en vierwielaandrijving staat deze Mazda stevig zijn mannetje voor iedere klus.



Premium looks, premium prijs?

Mazda kiest bewust voor een prijspositionering nÃ©t onder premiummerken als de Volvo XC60, Audi Q5 en BMW X3, terwijl de CX-60 zich aan de bovenkant van het segment bevindt ten opzichte van de Volkswagen Tayron, Hyundai Santa Fe en Kia Sorento. De instapprijs ligt op â¬55.290 voor de Prime-Line, een uitvoering met een degelijke standaarduitrusting. Voor â¬1.500 extra biedt de Exclusive-Line onder andere 20-inch lichtmetaal, keyless entry en stoelverwarming.

Voor modeljaar 2025 breidt Mazda het aanbod uit met twee nieuwe uitvoeringen: de Homura Plus (â¬67.040) en de Takumi Plus (â¬68.040). Wij reden met de Takumi Plus en constateren dat de uitrusting en afwerking goed aansluiten bij het hogere segment-maar dan wel voor een aanzienlijke lagere prijs.

Mazda wil naast particuliere kopers ook zakelijke rijders beter bedienen. In Nederland introduceert het merk daarom twee Business Editions van de CX-60: de Exclusive-Line Business Edition en de Homura Business Edition. Deze modellen behouden de



uitrusting van de reguliere versies, maar worden standaard geleverd met het Convenience & Sound Pack. Dit omvat onder meer Bose Premium audio, een elektrische achterklep, een 360°-camera en stopcontactaansluitingen, terwijl de fiscale waarde aantrekkelijk blijft. Of deze strategie leidt tot een sterkere positie in de zakelijke markt, zal de tijd uitwijzen.



Ambitie

Met de modeljaarupdate van 2025 verfijnt Mazda de CX-60 op meerdere fronten. Het design blijft een sterk punt, met elegante lijnen en een uitstraling die moeiteloos meekan met de premium concurrentie. Binnenin draait het om luxe en vakmanschap, met hoogwaardige materialen en slimme details. De verbeteringen aan het onderstel maken de rijervaring strakker, al neigt het geheel nu meer naar sportief dan comfortabel. De PHEV-aandrijflijn klinkt indrukwekkend op papier, maar heeft in de praktijk wat bedenktijd nodig voordat alle 327 pk's zich echt laten gelden.

Mazda blijft echter trouw aan zijn strategie: premium rijden zonder de hoofdprijs te



vragen. Met de nieuwe Takumi Plus en Homura Plus is er meer keuze dan ooit, en voor zakelijke rijders biedt Mazda met de Business Editions een slimme instap. De CX-60 weet zich qua uitrusting en uitstraling prima te meten met duurdere concurrenten, terwijl de prijs net wat vriendelijker blijft.

Is Mazda dan helemaal premium? Misschien niet volgens de boekjes, maar het merk bewijst wel dat luxe, rijplezier en een aansprekende prijs prima samengaan. En zeg nou zelf: een auto die zowel een stijlvolle uitstraling heeft als een stopcontact voor je koffiezetapparaat, heeft sowieso iets goed gedaan.

Plus

- + Verbeterd onderstel
- + Veel luxe,
- + tegen een schappelijke prijs

Min

- Slaat door in hardheid
- Mist directe power