



Mazda CX-6e

Maatwerk voor een ander

Autotest | Mazda is succesvol met SUV's. De CX-5 is al generaties lang een verkoopsucces en ook de grotere CX-60 en CX-80 slaan wereldwijd goed aan. Waar het tot nu toe aan ontbrak, was een volledig elektrische middelgrote SUV. Die is er nu! En om aan te geven dat Mazda hiermee in alle opzichten meer biedt luistert de elektrisch aangedreven SUV naar de naam "CX-6e". Is dit het model waarmee Mazda het succes ook in de toekomst veilig stelt?

Hoe belangrijk de komst van een elektrisch aangedreven SUV is, is sterk afhankelijk van de markt. In West-Europa is elektrisch rijden inmiddels de norm en wie geen elektrische auto's aanbiedt, speelt geen rol meer van belang. In andere delen van de wereld wordt hybride-aandrijving nog als iets heel moderns gezien en is elektrisch rijden iets voor de verre toekomst. Zelfs in Japan, de thuismarkt van Mazda, komt elektrisch rijden nog maar mondjesmaat op gang.



Een nieuwe auto ontwikkelen is heel kostbaar en met

alleen de West-Europese markt zijn de kosten nauwelijks terug te verdienen. Daarom zag Mazda zich genoodzaakt om samen te werken met een andere fabrikant. Voor de CX-6e zocht Mazda toenadering tot een nieuw Chinees merk: Changang. Deze fabrikant had een SUV die precies aan de wensen van Mazda voldeed: de "Deepal S07".

Mazda neemt de techniek vrijwel ongewijzigd over, maar geeft de auto een eigen uiterlijk. Net als de 6e oogt de CX-6e veel moderner dan de conventionele modellen van Mazda. De vormgevers maken dankbaar gebruik van het feit dat een elektrische auto geen grille nodig heeft en veranderen de neus in een waar kunststukje met al even kunstzinnige verlichting. Rondom de plek waar bij conventionele auto's een grille is te vinden, monteert Mazda namelijk LEDs die kunnen animeren bij het naderen of verlaten van de auto. De achterlichten pulseren tijdens het opladen.



Interieur, ruimte en comfort

De naam CX-6e wijst niet alleen op een nieuwe ontwikkeling van de techniek, maar geeft ook aan dat de auto een maatje groter is dan de CX-5. De CX-6e is langer dan de CX-60 en korter dan de CX-80 en vult dus ook een ruimte tussen de bestaande modellen in. Bij de eerste kennismaking imponeert de CX-6e met een groot stuurwiel, royaal bemeten voorstoelen en heel veel bewegingsruimte voorin. De hoofd- en beenruimte achterin is eveneens goed. Echter, de stoelen bieden niet het comfort van de andere modellen van Mazda. Ook Mazda's unieke functie om de stoelen en spiegels automatisch en optimaal in te stellen op basis van de lengte van de bestuurder

ontbreekt. De CX-6e biedt volop bergruime, inclusief een behoorlijke "frunk" (ruimte onder de motorkap).

De opzet van het dashboard is gewaagd. Veel moderne auto's hebben een beeldscherm achter het stuurwiel, dat tot halverwege het dashboard of zelfs tot de andere kant van de cabine doorloopt. De CX-6e daarentegen heeft een beeldscherm dat van halvewege het dashboard doorloopt tot voor de bijrijdersstoel. Achter het stuurwiel is slechts een decoratief, maar hinderlijk reflecterend, paneeltje te vinden. Alle essentiële informatie voor de bestuurder wordt getoond op een head-up display. Hoe graag ondergetekende het ook zou willen, ook na een week rijden zijn er alleen nadelen en geen voordelen aan deze ongebruikelijke opzet ervaren. Ook passagiers zien weinig meerwaarde in het beeldscherm voor hun stoel.



Infotainment

Dat heeft ook te maken met de typisch Chinese opzet van het infotainment-systeem. De makers streven ernaar het beeldscherm zo leeg en opgeruimd mogelijk te houden, zodat het kan schitteren met een fraaie achtergrondafbeelding ("wallpaper"). De informatie die wel wordt getoond is absoluut niet efficiënt ingedeeld en om iets gedaan te krijgen van dit audio-, communicatie- en navigatiesysteem moet veel vaker door menu's worden gebladerd dan bij de concurrentie. De bediening is steeds niet zoals de bestuurder verwacht, waardoor zeker de eerste dagen veel moest worden gezocht om dingen gedaan te

krijgen. Dat de ontwerpers wel degelijk weten hoe het moet bewijst het head-up display, want daarop wordt informatie juist overzichtelijk en logisch ingedeeld. De spraakgestuurde assistent maakt het leven iets makkelijker, maar reageert na activatie ronduit bot met de vraag: "wat wil je?".

Wie ervoor kiest om de eigen smartphone in te zetten als alternatief brein van de auto loopt ook tegen problemen aan. Een verbinding met Bluetooth, Apple CarPlay of Android Auto komt nooit automatisch tot stand en moet aan het begin van iedere rit opnieuw worden gestart. Bovendien kan er slechts één apparaat tegelijk worden verbonden. Navigeren via Apple CarPlay en tegelijkertijd luisteren naar muziek via Bluetooth van een ander toestel is onmogelijk.



Omdat de Europese Unie geen navigatiesystemen toestaat die een server in China gebruiken, heeft Mazda gekozen voor een alternatief zonder server. Dat is eigenlijk niet meer van deze tijd, want het invoeren van adressen luistert nauw en het invoeren van een bestemming op basis van een bedrijfsnaam is zo goed als onmogelijk. Daarbij heeft het navigatiesysteem geen kennis van files of afgesloten wegen.

Veiligheid en software

Ook de veiligheidsvoorzieningen zijn overduidelijk achteraf aangepast om te voldoen aan de Europese wetgeving. Ze lijken te zijn ontwikkeld door Chinese programmeurs die de richtlijnen heel goed hebben begrepen, maar nooit een meter in Europa hebben

gereden. De systemen zijn daarom veel te scherp afgesteld en drijven de gemiddelde bestuurder al snel tot wanhoop met een onophoudelijke stroom van waarschuwingen, belletjes en zoemers (zoals bij veel Chinese auto's). Uitschakelen kan, maar dit moet één voor één en via verschillende submenu's. Ook wanneer de systemen zijn uitgeschakeld blijven ze in de achtergrond actief en daarom is de CX-6e als vermoeiend en betuttelend ervaren. Mazda moet hiervoor echt met een software-update komen!

Elektrische auto

Afgaande op de specificaties deugt de CX-6e: een LFP-batterij met een capaciteit van 78 kWh levert zijn energie aan een 260 pk / 290 Nm sterke elektomotor die de achterwielen aandrijft. In de praktijk is het karakter van de aandrijflijn geheel op de Chinese bestuurder afgestemd. De CX-6e voelt groot en zwaar, terwijl de voordelen van elektrisch rijden nauwelijks worden benut. De auto is stil, vlot en soepel, maar levert niet de verpletterende prestaties of zen-achtige rust die veel concurrenten bieden. Het superieure gevoel dat hoort bij elektrisch rijden ontbreekt daarom.



Rijden met één pedaal is verboden in China, en Chinezen houden er niet van om op de motor te remmen. Daarom kan de CX-6e alleen in de individuele modus afremmen op de motor wanneer het stroompedaal wordt losgelaten, maar komt de auto daarbij nooit tot stilstand.

Tijdens de test onder gematigde weersomstandigheden (koud en zonnig) kwam het verbruik iets gunstiger uit dan Mazda belooft. Volgens de specificaties verbruikt de CX-6e 18.9 kWh per 100 km, na een week rijden meldde de boordcomputer een testverbruik van 16.7 kWh per 100 km. Desondanks kwam de actieradius in de praktijk uit op 415 km, terwijl de brochure 484 km vermeldt. Omdat het navigatiesysteem geen internetverbinding heeft en dus ook geen kennis van laadstations, wordt de batterij niet automatisch voorverwarmd op weg naar een snellaadstation. Desondanks wist de testauto met een koude batterij met een snelheid van 130 kW op te laden vanaf 10% lading. Onder ideale omstandigheden is een laadsnelheid van 195 kW mogelijk.

Weggedrag

Jarenlang bestormde Mazda de markt met de term "Jinba Ittai" om aan te geven dat de band tussen een Mazda en de bestuurder is als de band tussen een man en zijn paard. Dat is te danken aan de zithouding, het stuurgevoel, de manier waarop de motor het vermogen opbouwt en natuurlijk de verfijning van het onderstel. Omdat het weggedrag van elektrische auto's grotendeels wordt bepaald door de zware accu en het lage zwaartepunt, zou Mazda zich met "Jinba Ittai" perfect kunnen onderscheiden van het bestaande aanbod. Echter, omdat de CX-6e is gebaseerd op een auto van een ander merk komt dit niet tot uiting.

Wanneer sportief wordt gereden, worden de grenzen iets eerder bereikt dan bij de concurrentie. In alle andere situaties is de CX-6e een prima rijdende auto.

"Technisch gezien deugt de CX-6e: de accutechniek is goed, het bereik is groot, de prestaties zijn voldoende en het opladen gaat vlot"



Conclusie

Kan de CX-6e de elektrische toekomst van Mazda veiligstellen? Vooralsnog niet. Na een week rijden is de Mazda CX-6e het beste te omschrijven als maatwerk voor een ander. De CX-6e is overduidelijk afgestemd op de Chinese markt en het Mazda-gevoel ontbreekt daarom. Technisch gezien deugt de CX-6e: de accutechniek is goed, het bereik is groot, de prestaties zijn voldoende en het opladen gaat vlot. De ruimte is goed, de uitrusting is compleet en de prijs is marktconform.

Daarmee is de CX-6e een goede aanvulling op het bestaande aanbod van Mazda. In de huidige vorm biedt de Mazda CX-6e nauwelijks meerwaarde boven het bestaande aanbod van andere merken. Alleen met het uiterlijk, de vertrouwde naam en het goede dealernetwerk biedt de Mazda CX-6e meerwaarde boven het Chinese donormodel.

Toch is er een lichtpuntje. Veel van de kritiekpunten zijn met software-updates weg te nemen. De bemoeizuchtige veiligheidsvoorzieningen en omslachtige bediening van het infotainment-systeem zijn eenvoudig te verbeteren. Met aanpassingen aan het motormanagement kan het karakter levendiger worden en kunnen meer mogelijkheden worden toegevoegd om energie terug te winnen tijdens het rijden (afremmen op de motor). Andere Chinese fabrikanten hebben inmiddels bewezen dat met de bandenkeuze en aanpassing van de software van de stuurbekrachtiging veel meer gevoel in een auto is te

brengen. En als één merk de expertise in huis heeft om dat te realiseren, dan is het Mazda wel! ■



Specificaties

Mazda CX-6e

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

485 x 0 x 162 cm
290 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

2.205 kg
n.b.
1.500 kg

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

78 kWh
468/1434 l
R19

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

259 pk @ 0 rpm
290 Nm @ 1 tpm
achterwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

7.9 sec.
185 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

19.40 kWh / 100 km
n.b.
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

468 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 49.990,-
€ 48.190,-