



Mazda MX-30

Het nieuwe normaal

Autotest | Geef een team van enthousiaste techneuten een opdracht en er gebeurt iets bijzonders. De opdracht wordt uitgevoerd en het product doet wat het moet doen. Maar waarschijnlijk doet het nog veel meer dan dat, omdat de technici niet van ophouden weten. Dat is vooral merkbaar in elektrische auto's, waarbij techniek een hoofdrol speelt. Toch kan het ook anders: maak kennis met de Mazda MX-30.

Elektrische auto's onderscheiden zich met hun techniek. Voordat er ook maar een woord wordt gesproken over de ruimte, het comfort of de veiligheid zijn er daarom al hele hoofdstukken besteed aan het bereik, de prestaties en de accu-capaciteit. Die zaken zijn belangrijk voor technici, maar voor de automobilist spelen andere zaken.



Een andere aanpak

Daarom heeft Mazda de ontwikkeling van de MX-30 anders aangepakt. De ontwerpers zijn begonnen met gesprekken met klanten. Daarbij werd niet gevraagd wat voor auto zij wilden, maar wat het probleem was dat met de auto moest worden opgelost. Om de wensen heen, werd vervolgens een auto ontworpen. Daarbij werd bovendien rekening gehouden met de milieuvriendelijkheid vanaf de productie tot het einde van de levensduur van de auto.

Omdat de MX-30 voor veel kopers de eerste elektrische auto zal zijn, wilde Mazda de drempel zo laag mogelijk leggen. Daarom is niet gekozen voor een futuristisch ontwerp uit de windtunnel, maar juist voor een stoere uitstraling. De MX-30 is een SUV omdat veel vraag was naar een eenvoudige instap en hoge zit. Dankzij elementen zoals het dak in een contrasterende kleur en de dik aangezette beschermranden aan de zijkant lijkt de MX-30 minder hoog. De achterportieren openen tegen de rijrichting in en een B-stijl ontbreekt. Daardoor oogt de MX-30 als een driedeurs coupé, terwijl de toegang tot het interieur juist ruimer is.



Uitrusting

Het interieur is vernieuwend, maar tegelijkertijd vertrouwd. Zo is de MX-30 aan het einde van de levenscyclus 95% recyclebaar en zijn waar mogelijk gerecyclede materialen toegepast. Zo maakt Mazda gebruik van vegan-leder, waarmee volgens de fabrikant al meer voor het milieu wordt bereikt dan

met vele duizenden kilometers elektrisch rijden. Het grijze deel van de bekleding is gemaakt uit gerecyclede PET-flessen. Let ook op het gebruik van kurk in de middentunnel en op de deurpanelen: dat is een hint naar de herkomst van Mazda, dat ooit begon als kurkfabrikant. Niet ondanks, maar juist dankzij deze materialen is de sfeer in het interieur warm en uitnodigend.

De ruimte voorin is prima. Ondanks de makkelijke instap naar achteren, is de beenruimte achterin matig. De bagageruimte is redelijk, maar zeker niet zo groot als die van andere SUV's van deze omvang. Dat is niet vanwege de batterijen, maar vanwege de schuin aflopende achterzijde.

De uitrusting is precies zoals mag worden verwacht in deze prijsklasse. De MX-30 is voorzien van alle gangbare voorzieningen op het gebied van luxe en veiligheid. Daarbij is wederom een balans gezocht tussen het vertrouwde en het vernieuwende. Zo bestaan de klokken achter het stuurwiel uit een centraal beeldscherm met daarom omheen analoge meters. Het klimaatcontrolesysteem heeft een eigen beeldscherm, met rondom traditionele knoppen.



Het audio-, communicatie- en navigatiesysteem wordt bediend middels een breed beeldscherm dat bovenop het dashboard staat. De bediening ervan vraagt soms enig zoekwerk, maar uiteindelijk biedt het alle standaard functionaliteit (inclusief ondersteuning voor Apple Carplay en Android Auto). Autozine heeft vaak

kritiek op audiosystemen van Bose, maar in de MX-30 is ook hier opnieuw over nagedacht. Dankzij een andere plaatsing van de luidsprekers en een harmonieuzere fijnregeling is het geluid van het optionele Bose-audiosysteem heel verdienstelijk.

Prestaties

Bij veel elektrische auto's is alle beschikbare ruimte gebruikt om een zo groot mogelijke accu te kunnen plaatsen. Alhoewel het platform van de MX-30 ruimte biedt aan een grote accu, heeft Mazda doelbewust gekozen voor een relatief kleine batterij (35,5 kWh). Dat heeft drie redenen: het maakt de auto lichter, voordeliger en minder milieubelastend.

Nog iets bijzonders: Mazda verwacht dat de MX-30 voor de meeste kopers hun eerste elektrische auto zal zijn. Daarom is er naar gestreefd om de MX-30 waar mogelijk het karakter van een auto met verbrandingsmotor te geven. Dat klinkt onlogisch, want een belangrijke reden om voor een elektrische auto te kiezen is het superieure karakter van een elektromotor.



En wees gerust: Mazda benut de voordelen van elektrische aandrijving volop, maar kiest slechts voor een andere presentatie. Net als iedere andere elektrische auto heeft de MX-30 zijn volledige vermogen direct paraat, voor een rappe start bij het verkeerslicht en meer souplesse dan zelfs de beste verbrandingsmotor. De MX-30 doet het werk echter niet in volmaakte stilte, maar laat in de achtergrond een lichte, kunstmatige roffel horen (die niet is uit te

schakelen). Daarmee zou de bestuurder het vertrouwde gevoel hebben dat er wordt gewerkt onder de motorkap. Bovendien zou het zorgen voor minder wagenziekte bij passagiers, omdat ze dankzij het motorgeluid beter zouden kunnen voorspellen wat de auto gaat doen.

Met hendels achter het stuurwiel kan worden bepaald hoe sterk de auto inhoudt bij het loslaten van het stroompedaal danwel hoe gretig de reactie is op het stroompedaal. Zo kan worden gekozen tussen sterk inhouden bij het loslaten van het pedaal tot niet inhouden en juist een sterkere acceleratie bij het intrappen van het pedaal. Ondanks het feit dat de prestaties op papier niet indrukwekkend zijn (0-100 km/u in 9.7 seconden, topsnelheid 140 km/u), is de MX-30 in de praktijk lekker fel en komt de auto nooit vermogen tekort.

Bereik en laden

Op papier kan de MX-30 op een volle accu 200 km (WLTP) afleggen. Tijdens de testrit, onder gunstige weersomstandigheden maar met een baldadige rijstijl, was dit zelfs iets meer dan 200 km. Indien thuis kan worden geladen is dat ruim voldoende. Wie op straat moet laden en dagelijks moet zoeken naar een vrij laadpunt (of onderweg noodgedwongen moet stoppen bij kostbare snelladers), zal dit als een belangrijk nadeel ervaren.

"Zoals het weggedrag van een coupé superieur is aan dat van een hatchback, is de MX-30 superieur aan een conventionele SUV"



De batterij is vloeistof gekoeld, waarbij de leidingen van de airconditioning doorlopen van het interieur naar de accu's. De MX-30 kan met een snelheid van 6.6 kW opladen aan wisselstroom (laadtijd ongeveer 4.5 uur). Snelladen kan ook, en wel met 50 kW. Na de test is de redactie aan het rekenen geslagen en dat leidt tot een interessante conclusie: dankzij de recent ingevoerde subsidie op elektrische auto's is de MX-30 in Nederland vrijwel altijd goedkoper in gebruik (incl. aanschaf, afschrijving en belasting) dan Mazda's eigen CX-30!

Weggedrag

De relatief kleine batterij zorgt voor een lagere aanschafprijs, maar het grootste voordeel is het superieure weggedrag. De MX-30 is weliswaar zwaarder dan een vergelijkbare SUV met verbrandingsmotor, maar het extra gewicht bevindt zich op de ideale plek: centraal onder de auto.

Zelfs de beste SUV is vanwege de hoge bouw nooit zo stabiel als een traditionele hatchback. En een elektrische auto heeft vanwege het hoge gewicht altijd een langere remweg en moet meer gewicht in goede banen leiden in de bocht. Met de MX-30 heeft Mazda die nadelen in voordelen weten om te zetten. De MX-30 is stabielere dan iedere andere SUV in dit segment, en is op de koop toe ook nog eens

levendiger. Zoals het weggedrag van een coupé superieur is aan dat van een hatchback, is de MX-30 superieur aan een conventionele SUV. Op die manier voelt de bestuurder zich niet alleen thuis in de MX-30, maar wordt deze elektrische auto geaccepteerd als het nieuwe normaal.



Conclusie

Technici denken vaak in oplossingen, maar vergeten niet zelden om eerst de problemen in kaart te brengen die met hun techniek moeten worden opgelost. Veel elektrische auto's zijn daarom als rijdende etalages van de techniek die fabrikanten in huis hebben. Ze imponeren de bestuurder met futuristische vormgeving en verpletterende prestaties. Maar niet iedereen is daarvan gediend of wil daar voor betalen. Mazda laat met de MX-30 zien dat het ook anders kan.

Mazda is daarom begonnen om de wensen en eisen van de klant in kaart te brengen en heeft daar een auto omheen gebouwd. Bovendien heeft Mazda niet alleen gekeken naar de milieubelasting tijdens de gebruiksduur van de auto, maar vanaf de productie tot het einde van de levensduur. Het resultaat is een praktische gezinsauto met een ongebruikelijk kleine batterij. Dat laatste is in de praktijk geen nadeel, maar juist een voordeel (indien thuis kan worden geladen). Dankzij de kleine accu is de MX-30 minder milieubelastend bij de productie en veel voordeliger in aanschaf. Het grootste voordeel zit in de rijeigenschappen: dankzij het relatief lage gewicht is

de MX-30 bovengemiddeld vlot, levendig en stabiel.

Tenslotte doet Mazda er alles aan om de MX-30 waar mogelijk het vertrouwde karakter van een auto met verbrandingsmotor te geven. Op die manier ervaart de bestuurder de MX-30 als een heel gewone auto, maar dan wel een met heel veel voordelen. Het nieuwe normaal dus! ■



Specificaties

Mazda MX-30

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

440 x 180 x 157 cm
266 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.720 kg
n.b.
n.b.

Batterij
Bagageruimte
Bandenmaat

36 kWh
341/1146 l
215/55R18

Motor en prestaties



Vermogen
Koppel
Aandrijving

143 pk @ 1 rpm
0 Nm @ 0 tpm
voorwielen

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

9.7 sec.
140 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg

19.00 kWh / 100 km
14.50 kWh / 100 km
n.b.

Actieradius
CO2 uitstoot

200 km
0 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 33.990,-
€ 36.440,-