Johan Baars
27 februari 2021

# Succes in een mooi jasje

De populariteit van hoge modellen blijft toenemen en daar speelt Mazda met de CX-30 goed op in. Maar dan wel op geheel eigen wijze: waar andere merken juist vol inzetten op batterijpakketten en motoren met kleine inhoud, denkt Mazda in andere oplossingen. We gaan een week op pad met Skyactiv-X technologie, de mild- hybride toepassing van Mazda.
In 2019 is de hoge Japanner geÃ¯ntroduceerd en inmiddels is het model de bestverkopende Mazda van Nederland. Destijds hebben wij de handgeschakelde versie gereden. Deze keer halen we de uitvoering met zestraps automaat van stal.

# Z-lijn

De cross-over past goed tussen de andere SUV's CX-3 en CX-5. Je zou juist daarom de naam CX-4 verwachten. Maar dit typenummer is al in gebruik en rijdt in China rond als een soort CX-5 CoupÃ©.

De CX-30 heeft behoorlijk wat raakvlakken met de Mazda 3, qua grootte zijn ze beiden in het C-segment te schalen. Het is dan ook niet verwonderlijk dat er uiterlijke overeenkomsten zijn.

Zeker aan de achterzijde zien we wat gelijkenissen, zoals de langgerekte achterlichten en licht aflopende daklijn.
Maar de cross-over weet zich ook te onderscheiden: aan de zijkanten zien we een Z-lijn lopen, zeker als het licht er goed op valt. En met veel chromen details is de CX-30 eleganter, daar waar de 3 juist een sportieve snaar raakt met veel zwarte accenten.

Mazda heeft opnieuw goed op de details gelet, zoals de subtiel verwerkte keyless entry

module in de handvatten en de dynamische knipperlichten bij het ontgrendelen van de auto. De saaie dagrijverlichting valt daarbij uit de toon; er brandt een enkel ledlampje in de koplampunit.

Punten pakt de auto met zijn fraaie diepe kleur. Het Soul Red Crystal staat de auto ontzettend goed en bovendien is de dikke laklaag een verademing ten opzichte van de sinaasappelschillen die we bij veel directe concurrenten en zelfs auto's uit hogere klasses zien.  Met 1.150 euro is de meerprijs dan ook behoorlijk.

## Less is more

Door de rustige en ruime cabine voelt de Mazda van binnen vertrouwd aan. Het merk verstaat de kunst van het weglaten.
Van binnen onderscheidt de Mazda zich ten opzichte van de andere Aziaten. Waar anderen Oosterse fabrikanten meer knoppen toevoegen, gaat Mazda voor een overzichtelijk ne opgeruimd bedieningspaneel.

Waarin de CX-30 wat achterblijft is de ouderwetse snelheidsmeter, bij diverse concurrenten worden inmiddels digitale display's geplaatst achter het stuur. Gelukkig biedt de CX-30 een head-up display, door Mazda Active Driving Display genoemd. Verschillende rijgegevens en instructies worden mooi op de voorruit geprojecteerd, wat zorgt voor een goede focus op de weg.

Middenop het dashboard vind je het multimediasysteem. Qua schermgrootte kan de CX-30 prima meekomen en de draaiknop op de middenconsole maakt de bediening eenvoudig en doeltreffend. Bovendien projecteer je met hetzelfde gemak je smartphone op het scherm, via Apple Carplay of Android Auto. Onder de ruime middensteun bevindt zich de usbingang voor de aansluiting hiervan. Doordat deze koppeling onder de armsteun is verwerkt zal je niet door je telefoon afgeleid worden. Wel zo veilig.
Muziekliefhebbers kunnen eveneens genieten, want de Luxury-uitvoering is voorzien van een Bose geluidsinstallatie.

De zachte donkerbruine delen zijn toegevoegd aan het interieur om een premium gevoel te ervaren. De voorstoelen zitten comfortabel en zijn gemakkelijk in de juiste zithouding te verstellen. De achterbank is ruimer dan de CX-3, door de scherpe belijning van de auto is de hoofdruimte op de achterbank beperkt.

Ondanks de opgeruimdheid van het interieur, doet de auto niet kil aan. Dat komt mede door de fraaie lederen accenten op onder meer het dashboard en deurpanelen, die met hun bruine kleur mooi afsteken bij de zwarte kunststoffen van de Mazda. De materialen die in het interieur zijn gebruikt, voelen stuk voor stuk goed aan. Bovendien blijft het interieur vrij van kraakjes en piepjes.

Voorin bieden de stoelen een prima ondersteuning en bovendien zijn ze uitgebreid (elektrisch) te verstellen.
Achterin is de auto zeker niet de ruimste in zijn klasse, dat merk je aan de wat karige beenruimte. Hoofdruime biedt de auto dan weer meer dan je door de aflopende daklijn zou verwachten.

Door hetzelfde lijnenspel zou je ook verwachten dat de kofferruimte beperkt is. Maar wat ons betreft beschikt de CX-30 over een prima bagageruime.
De achterbak heeft geen tildrempel door de uitneembare bodemplaat. Deze kan handig opgevouwen worden, maar voelt niet heel stevig aan. Ons vermoeden is dat deze doorbuigt bij een forse belading.

## Groter en beter?

Concurrenten zoals Peugeot 3008 en de Nissan Qashqai zijn voorzien van kleine turbomotoren, Mazda denkt juist groter met deze CX-30. Je hebt namelijk de beschikking over een ongeblazen 2.0 liter en 186 PK, het vermogen wordt losgelaten op de voorwielen. De uitstoot van 143 gram ligt hoger dan hierboven genoemde modellen. De relatief hoge uitstoot komt mede door de zestraps automaat, wat deze transmissie extra duur maakt. Naast de grotere motorinhoud is de Mazda zonder turbo uitgevoerd. Bij de meeste auto's in deze klasse zie je een extra turbo toegevoegd, als compensatie van de missende vierde cilinder. Door de toepassing van mild-hybridetechniek beschikt

de CX-30 wel over een extra elektrische boost, al zal je dat in de praktijk bijna niet merken.

Het rijden zelf voelt prima aan. De Mazda ligt vast op de weg en stuurt goed in de bochten. De sportieve inborst merk je niet alleen in het directe en meeslepende rijgedrag. De 18 inch wielen van 'onze' Luxury-uitvoering en de ietwat straffe afstelling maken de auto schokkerig op oneffen binnenwegen.

De sportstand is met Ã©Ã©n druk op de knop te bedienen, deze modus heeft direct invloed op het rijgedrag. De gasrespons is gretiger en de auto stuurt net iets zwaarder. Bovendien is in deze stand de reactie van de schakelflippers aan het stuur net iets sneller, om eenvoudig op en af te schakelen. Dit komt bij vakantieritten door de bergen goed van pas, maar in het lage Nederland heb je aan de automatische versnellingsbak voldoende. De bak is niet gemaakt om stevig te accelereren, maar gedijt heel goed bij een rustige en comfortabele rit. Nadeel van dit karakter is dat je niet snel het idee hebt dat de auto daadwerkelijk 186 pk heeft.
De souplesse van de motor, die zonder resonanties en bijgeluiden zijn werk doen, valt ook op bij het stationair draaien: je hoort bijna niet dat de krachtbron gestart is.

Ondanks de grotere motorinhoud zou de Skyactiv-X voor een gecombineerd verbruik van meer dan 1 op 20 moeten zorgen. Zo zuinig werd het bij ons niet, mede door de koude weersomstandigheden. Toch is het testverbruik van 7,0 liter op 100 km voor een tweeliter met dit vermogen prima te noemen. Daarmee is de auto zuiniger dan het testverbruik van minder potente concurrenten.
Door de automaat liggen uitstoot en verbruik wel significant hoger dan bij de handgeschakelde versie.

# Niet alleen

De Mazda CX-30 is verkrijgbaar in drie uitvoeringen, met een vanafprijs van 33.490 euro.
De basisuitvoering is al behoorlijk compleet met DAB+ en zelfs led-koplampen en parkeersensoren achter.
Wij reden in de Luxury uitvoering met 18 inch lichtmetalen wielen en een Bose audiosysteem. Ook qua veiligheid loopt Mazda keurig in pas, door zijn vijfsterren NCAP veiligheidsscore. Vanaf de basisuitvoering zijn opties als rijbaanhulp, dodehoekdetectie en oplettendheidassistent standaard.

Al is de Mazda CX-30 niet de goedkoopste, de comfortabele rijeigenschappen maken veel goed. In vergelijking met de CX-3 is de CX-30 een stuk volwassener en ruimer en wordt er bovendien nog meer luxe geboden.

Door zijn bescheiden formaat en luxe aankleding valt de auto eigenlijk tussen verschillende segmenten in, wat het lastig maakt om een vergelijk met concurrenten te

maken. Waar de Peugeot 2008 of de Toyota C-HR goedkoper zijn, zijn auto's als een Mercedes-Benz GLA juist weer een stuk duurder. Dat maakt het een groot concurrentieveld voor de CX-30, al houdt de Mazda zich goed staande.

## Hardloper?

De scherpe belijning en sportieve look maken de auto onderscheidend en onmiskenbaar een Mazda. De CX-30 is niet alleen qua uiterlijk goed gelukt. Het rijgedrag is aansprekend direct en de geboden luxe aan boord is prettig. Bovendien weet de mild-hybridetechniek zich te bewijzen in souplesse.
Hoewel de prijs in lijn ligt met die van concurrenten, ligt deze dichtbij die van de succesvolle CX-5. Hierdoor ligt interne concurrentie in het verschiet.

Al is de CX-30 uniek genoeg om juist een heel ander publiek aan te spreken.
Kortom een fijn rijdende cross-over van Mazda in een markt vol keuze.

## Plus

+ Fijn infotainmentsysteem
+ Opgeruimd en toch warm interieur
+ Uitstekende veiligheidsuitrusting

## Min

- Ruimte op de achterbank houdt niet over
- Automaat zorgt voor hoger verbruik en uitstoot
- Bodemplaat kofferbak niet stevig