

SPECIALE MAZDA-EDITIE

1

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

Niet wat je denkt
Eerste rijtest
Mazda 2 Hybrid



DUBBELTEST
MAZDA 3 - FORD FOCUS

ZELFDE KLASSE - VERSCHILLENDE BENADERING



CREATIEVE
GEESTEN

DUBBELTEST
MAZDA CX-30 - KIA XCEED



STRAK IN TRAININGSPAK



MAZDA CX-30 | FORD PUMA

BOETSEREN VOOR GEVORDERDEN IN HET MAZDA-DESIGNCENTRUM





Mazda CX-30 e-SkyActiv X 186 | 186 pk | €42.290

SPORTEN OP (TE) HOOG NIVEAU



Ford Puma ST Powershift | 170 pk | € 46.220

Van een sportversie van een SUV kijken we anno 2024 natuurlijk niet meer op, maar in het B-segment is de Ford Puma ST een unicum, zeker met automaat. Dat heeft een reden: de prijs is daarmee net zo hoog als een SUV uit een segment hoger.

Tekst Marco Gorter, foto's Chris Schotanus



Ford Puma ST Powershift | top 210 km/h | 0-100 km/h in 7,7 s

Elke fabrikant claimt natuurlijk dat zijn kleine SUV vooral lekker sportief is. Niemand wil immers een saaie auto kopen. Toch blijft het vaak bij woorden. Daden blijven, zeker in het B-segment, vaak achterwege. Uitzondering daarop is Ford, dat met de Puma ST daadwerkelijk de moeite heeft genomen om een dikke motor en een sportonderstel te ontwikkelen voor de kleine SUV. En nu levert Ford ook nog eens een Puma ST met automaat. Nou ja, bijna dan, want het onderstel is weliswaar honderd procent ST, maar de aandrijflijn niet. Daarbij maakt de ST-behandeling de Puma ongelooflijk duur. Duurder nog dan de Mazda CX-30, die nominaal een segmentje hoger speelt.

Stiekem een 1.0

Maar even terug naar de aandrijflijn van de Puma ST met automaat. Je zou op basis van zijn naam verwachten dat deze Puma dezelfde 200 pk sterke 1,5-liter driecilinder turbomotor heeft als de ST met handbak, maar dan zit je ernaast, want die motor is te sterk voor de Powershift-automaat met dubbele koppeling die Ford in de Puma levert. In plaats daarvan krijg je dus een tot 170 pk opgevoerde variant van de 1.0 EcoBoost die in normale Puma's ligt. Nu is 170 pk niet weinig, maar wel aanzienlijk minder dan de 200 pk van de 1.5. Om het een beetje goed te maken, heeft de 1.0 wel een mild hybrid-systeem. Dat betekent dat de startmotor via een riem is verbonden met de 1.0 en daarom ook wat kan meehelpen bij het aandrijven.

Nu heeft die startmotor geen bakken met vermogen, maar zeker in het onderste toerengebied merk je de duw echt wel. In eerste instantie lijkt de 1.0 daarom verrassend snel, maar kom je in de tweede helft van het toerengebied, dan blijft er niet veel meer van die indruk over. De 1.0 mist het eindschot dat de 1.5 wel heeft en de prestaties op de stopwatch zijn dan ook flink minder. Als positieve noot: de automaat kan het allemaal goed bijbenen. Het is dan misschien geen racetransmissie, maar voor een relatief betaalbare auto reageert de automaat wel goed op de flippers en de schakelmomenten zelf duren niet te lang.



OPMERKELIJK

Zó moeten sportstoelen zijn: veel ondersteuning en prettig op lange afstand.

Dat is in de Mazda wel anders. Zoals wel vaker blijkt de zestraps volautomaat hét zwakke punt van de Mazda-aandrijflijn. De transmissie neemt ruim de tijd om een volgende versnelling te selecteren, voelt minder goed de behoefte van zijn bestuurder aan en zelf flipperen is een exercitie in geduld. Ook de motor zelf is niet erg indrukwekkend. Dat wil zeggen: de manier waarop het blok presteert. De techniek zelf namelijk wel. In principe is de e-Skyactiv-X namelijk een benzinemotor, maar door met een kleine compressor de druk in de cilinder flink op te voeren en in een kleine zijkamer een beetje benzine te ontsteken, werkt het daarna (vaak) als een diesel, met zelfontbranding. En dan ook nog, net als de Ford, met mild-hybrid-technologie. Het klinkt indrukwekkend, maar zoals gezegd merk je er in de praktijk niet veel van. De elektro-duw is niet of amper voelbaar en door het gehele toerengebied voelt de viercilinder minder alert en levendig dan de EcoBoost. De stopwatch bevestigt dat beeld.

Natuurlijke behendigheid

Dat is extra jammer, omdat het onderstel van de Mazda nu juist opvallend dynamisch aanvoelt. In tegenstelling tot de Puma heeft de CX-30 geen speciaal ontwikkeld sportonderstel, maar de auto profiteert van de natuurlijke behendigheid waar de meeste Mazda's mee gezegend zijn. Het onderstel beweegt voldoende mee om hem comfortabel genoeg te houden voor iedere dag, maar als het gewicht zich eenmaal op de buitenste



A Echt fraai is de Puma niet vanbinnen. **B** Weinig subtiele pook voor de automaat. **C** Wel een lekker sportief stuur.



Niet de 1.5 uit de ST met handbak, maar een opgevoerde 1.0 EcoBoost.



Volgens de fabriek voegt deze Megabox 80 liter bagageruimte toe.



Fraaie 19-inch wielen zijn standaard op de ST.



De reactie op de schakelflippers is prima.



Via de digitale tellers kun je volgen wanneer de startmotor meehelpt.



Verwarmbare stoelen én stuur: op dat vlak is een B-segementer tegenwoordig geen straf meer.



Boven de vloer is de ruimte beperkt.



Er past een volwassene op de achterbank, maar niet van harte.

Het sportonderstel van de Puma voél je



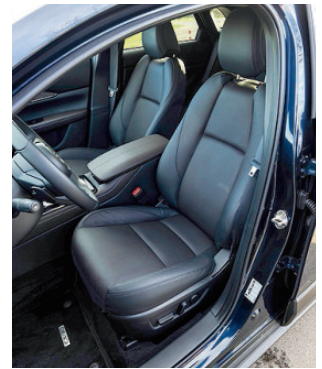
A Vanbinnen speelt de CX-30 anderhalf segment hoger. **B** Het semi-digitale instrumentarium oogt klassiek. **C** Het scherm werkt op aanraking, maar alleen als de auto stilstaat.



Vooral in de lengte is de CX-30 boven de vloer wat groter.



De HMI-knop maakt de bediening een stuk prettiger.



Deze wielen kun je in drie verschillende tinten grijs kiezen.



Voor sportief gebruik is de manual-stand precies goed geplaatst.



OPMERKELIJK

Kennelijk vinden veel mensen de snelheidspiepjes irritant, want Mazda heeft een knop om ze uit te zetten.

Veel meer dan die blauwe 'e' merk je helaas niet van het mild-hybrid-systeem.



Het interieur van de Japanner wekt een premium indruk.

Bijzondere techniek onder de kap, al zijn de praktische voordelen helaas beperkt.



Op basis van zijn lengte zou de CX-30 hier beter moeten scoren.





Mazda CX-30 e-SkyActiv-X 186 A/T | top 204 km/h | 0-100 km/h in 8,8 s

wielen heeft gesettled, houdt de Mazda opmerkelijk goed vast. Zeker gezien het feit dat de gemonteerde winterbanden bepaald niet helpen. Daarbij voelt het geheel mooi in balans en draait de Mazda graag in. Zo zien we het graag.

Zoals gezegd heeft de Puma wél een echt sportonderstel en dat voel je. Dat is zowel een compliment als kritiek. Laten we beginnen met het goede nieuws: ondanks zijn hoge koets rijdt de Puma ST ook met automaat als een echte ST. Hij heeft bizar veel grip en wie hem provoceert, krijgt die heerlijk beweeglijke achterkant waar snelle Fords bekend om staan. Plezier voor tien, zeker omdat de hyperdirecte besturing nog eens extra uitnodigt om er vooral voor te gaan. Het betekent echter ook dat je van elke kiezelsteen precies kunt voelen wat de diameter moet zijn geweest. Alles voel je ongefilterd doorkomen en dat betekent dat het comfort op het randje van acceptabel is. In dat opzicht is het dus zeker een echte ST, alleen heb je eigenlijk niet het vermogen om er ook echt het maximale uit te halen en dat is jammer.

Niet echt fraai

Ook jammer: het interieur van de Puma is nu niet wat je fraai noemt. Natuurlijk helpt het niet dat hij hier tegenover een Mazda staat, maar het oogt allemaal hoe dan ook een beetje te goedkoop. Dat geldt zowel voor het fysieke als voor het digitale aspect van het interieur. Daar staat tegenover dat de bediening wel prettig eenvoudig is. En: de

sportstoelen zijn fantastisch. Ze ondersteunen geweldig en zijn stevig genoeg om langdurig goed in te blijven zitten. Uiteraard is het op de achterbank allemaal wat minder prettig. Het gaat wel, maar lange ritten zijn voor

De CX-30 heeft de natuurlijke behendigheid waar veel Mazda's mee zijn gezegend

volwassenen zeker geen pretje. In de kofferbak heeft de Puma dan wel weer een prettige verrassing in petto, want onder de bagagevloer zit een zogenaamde Megabox, een flinke bak waarin je een nuttige hoeveelheid spullen aan het zicht onttrokken kunt opslaan. Het levert de Puma op papier zelfs een grotere inhoud op dan de CX-30, terwijl die toch echt centimeter langer is. Ford smokkelt er dus wel wat bij onder de vloer, maar toch. Nu is die bagageruimte een ding, maar de ruimte op de achterbank is in de CX-30 echt onder de maat. De hoofdruimte is iets beter, de beenruimte is gelijkwaardig en dat zou in een auto die zoveel langer is niet moeten kunnen. Het zal de premiumgeest wel zijn, want hoewel Mazda zichzelf niet als zodanig in de markt zet, wekt de CX-30 met zijn interieur wel een premiumgevoel. Alles ziet er enorm mooi uit

en is met smaak vormgegeven. Het werkt daarbij ook allemaal nog eens heel prettig. Het HMI-systeem werkt met een fysieke controller die de bediening tijdens het rijden nauwkeuriger maakt en bij stilstand kun je het centrale scherm ook gebruiken als touchscreen. Erg prettig en bijzonder fraai bovendien.

Dat moet eigenlijk ook wel, want de prijs ligt er tegenwoordig niet meer om. Sterker nog, met deze motor en automaat is de CX-30

VERBRUIK

Fabrieksopgave WLTP	
Ford	6,0 l/100 km [1:16,7]
Mazda	6,1 l/100 km [1:16,4]
Test	
Ford	7,8 l/100 km [1:12,7]
Mazda	7,7 l/100 km [1:12,8]
Tankinhoud	
Ford	42 liter
Mazda	51 liter
Actieradius	
Ford	533 km
Mazda	652 km

Uiteraard is het mogelijk om dichter in de buurt van de fabrieksopgave te komen, maar met sportief bedoelde auto's rijd je doorgaans ook wat assertiever. Met dat - en de kou in de testweek - in het achterhoofd is het verbruik van beide auto's redelijk. Wel hadden we op dit vlak iets meer verwacht van de SkyActiv-X-technologie.

● Dubbeltest Ford Puma | Mazda CX-30

GEGEVENS

	Ford	Mazda
Aandrijflijn	benzine, mild hybrid	benzine, mild hybrid
Verbrandingsmotor	3-cil. in lijn, turbo	4-cil. in lijn, mechanische compressor
Cilinderinhoud	998 cc	1.998 cc
Maximumvermogen	125 kW/170 pk bij 5.750 tpm	137 kW/186 pk bij 6.000 tpm
Maximumkoppel	248 Nm bij 2.000 tpm	240 Nm bij 4.000 tpm
Uitstoot CO2 WLTP	136 g/km	137 g/km
Aandrijving	voorwielen	voorwielen
Aantal versnellingen	7, automatisch	6, automatisch
Remmen voor/achter	gev. schijven/trommels	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	456 l	430 l
Gewicht	1.294 kg	1.327 kg
Laadvermogen	546 kg	638 kg
Aanhanger (geremd)	900 kg	1.300 kg

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

Kosten

Vanafprijs	€ 46.220	€ 39.790
Prijs uitvoering	€ 46.220	€ 42.290
Prijs testauto	€ 49.020	€ 48.290
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 163 - € 181	€ 163 - € 181
Energie label/bijtelling	B/22%	C/22%
Garantie	2 jaar, onbeperkt, 12 jaar carrosserie	6 jaar, 150.000 km, 12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	30.000 km/1 jaar	20.000 km/1 jaar

Prestaties

0-50 km/h	3,0 s	3,3 s
0-80 km/h	5,5 s	6,3 s
0-100 km/h	7,7 (7,4*) s	8,8 (8,6*) s
50-80 km/h in D	2,6 s	3,0 s
80-120 km/h in D	5,3 s	5,9 s
Topsnelheid*	210 km/h	204 km/h

Remmen

50-0 km/h	8,9 m	9,5 m
100-0 km/h	34,9 m	40,4 m

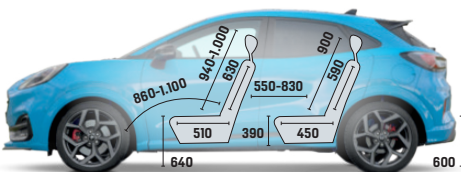
Toerental

130 km/h	2.750 tpm	2.600 tpm
----------	-----------	-----------

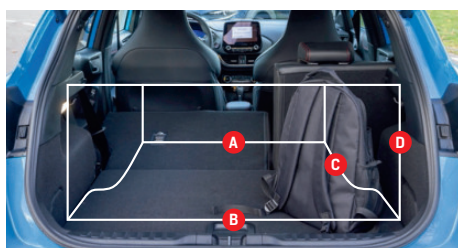
* = fabrieksopgave. Testcondities: temperatuur 4 °C, weer bewolkt, asfalt droog

MATEN in mm

Ford

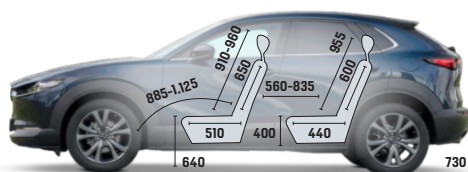


lengte **4.266**, wielbasis **2.588**, breedte **1.805**, hoogte **1.520**, interieurbreedte voor **1.440**, interieurbreedte achter **1.370**, draaicirkel **10,4 m**, banden testauto **Continental SportContact 7 225/40R19**

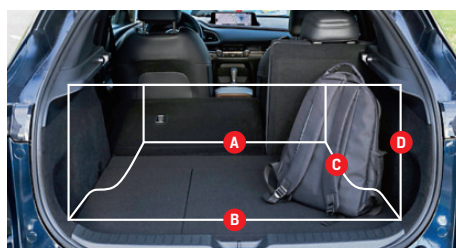


A breedte tussen wielkasten **950**, **B** breedte laadopening **1.000**, **C** lengte tot aan achterbank **810**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **450**

Mazda



lengte **4.395**, wielbasis **2.655**, breedte **1.795**, hoogte **1.540**, interieurbreedte voor **1.540**, interieurbreedte achter **1.440**, draaicirkel **10,6 m**, banden testauto **Toyo Observe S944 215/55R18**



A breedte tussen wielkasten **1.110**, **B** breedte laadopening **1.100**, **C** lengte tot aan achterbank **850**, **D** hoogte tot aan onderzijde hoedenplank **480**



er pas vanaf een kleine veertig mille. Wil je vervolgens de Exclusive-Line die wij rijden, dan ben je minimaal €42.290 kwijt en inclusief opties komt de teller zelfs op €48.290. Voor dat geld zet Mazda dan wel een compleet uitgeruste auto voor je deur neer. Dat betekent dat alle luxe die een moderne automobilist mag verwachten erop zit, van verwarmbare zetels tot een elektrisch bedienbare achterklep en van 18-inch wielen tot leren bekleding. Daarbij is de Mazda ook goed voorzien van de gangbare actieve veiligheidssystemen en op het gebied van autonoom rijden doet de CX-30 het eigenlijk best goed. Zet alle systemen aan en hij rijdt verdienstelijk autonoom in de file.

Nou is 170 pk niet weinig, maar wel aanzienlijk minder dan de 200 pk van de 1.5

Op dat vlak is Ford simpelweg wat minder ver. Sowieso zijn er in de Puma minder geavanceerde systemen aan boord, maar het werkt allemaal ook net even wat minder verfijnd. Waar de CX-30 je rustig tussen de lijntjes houdt, stuiter je aan boord van de Puma van links naar rechts. Niet erg, maar op dit vlak merk je wel dat de Puma in een lager segment speelt. Dat zie je overigens niet perse terug in de uitrusting, want als het op luxe aankomt, hoeft het je aan weinig te ontbreken. De Puma ST is dan ook niet noemenswaardig minder luxe dan de CX-30, maar wel duurder. Zoals getest kost de Ford namelijk €49.020. Nog eens een kleine €1.000 meer dus dan de toch al niet goedkope CX-30. En dan sport de Puma wel op erg hoog niveau. **AW**



Auto Week OORDEEL

- 1 Mazda
32 punten
- 2 Ford
31 punten



Marco Gorter

Een groot deel van de charme van de Ford Puma ST blijft ook met de nieuwe aandrijflijn overeind. De auto is enorm speels en ligt geweldig op de weg, maar daar doe je veel concessies voor op het vlak van comfort en daar wringt de schoen een beetje. Het onderstel kan namelijk duidelijk meer dan de motor, waarmee de vraag rijst waarom de auto zo knetterhard moet zijn. Puur gekeken naar prestaties en funfactor is de CX-30 dan ook de onderliggende partij, maar voor bijna een halve ton wil je wellicht meer dan alleen fun. Op vrijwel alle andere vlakken is de CX-30 de betere keuze en daarmee de winnaar.

Concurrenten



Volkswagen Taigo 1.5 TSI 150 pk, vanaf € 44.490. In de basis is de Volkswagen Taigo een bijzonder fijne auto, maar niet zo dynamisch als de CX-30 en zeker niet zo dynamisch als de Puma. En zoals bij veel producten van Volkswagen betaal je er flink voor.



Kia Xceed 1.6 T-GDI, vanaf € 36.200. De Xceed ziet er lekker dynamisch uit en is sinds de facelift leverbaar als een wat sportiever aangeklede GT-Line. Daarbij krijg je vrij veel waar voor je geld. Het nadeel is dat het in de praktijk wel erg dicht bij de normale Ceed blijft.

SCOREKAART



FORD



MAZDA



AANDRIJFLIJN

Heeft niet het karakter of de prestaties van de 1.5, maar doet het redelijk.
●●●●○

De bijzondere motor voelt wat tam, maar het is vooral de automaat die het leven eruit zuigt.
●●●●○



RIJDEN

Ligt geweldig op de weg, maar het comfort is matig. Het onderstel is de motor zo wel erg de baas.
●●●●○

Dit kan Mazda erg goed. De CX-30 voelt dynamisch en lichtvoetig, zonder oncomfortabel te zijn.
●●●●○



UITRUSTING/PRIJS

Bizar veel geld, maar dan heb je wel een rijke uitrusting.
●●●●○

Ook de CX-30 kost behoorlijk wat, maar is nog wat completer dan de Puma.
●●●●○



RUIMTEGEBRUIK

De megabox onder de vloer is een meerwaarde, maar verder is het allemaal matig.
●●●●○

Voor dit segment is de achterbank echt te krap. Wel iets meer hoofdruimte.
●●●●○



INTERIEUR

Fords zijn nooit echt mooi en deze is ook al een paar jaar op de markt. Pluim voor de stoelen.
●●●●○

Erg mooi afgewerkt en met smaak vormgegeven. Prettige bediening.
●●●●○



MULTIMEDIA

Functioneel, maar naar moderne maatstaven niet echt mooi of snel.
●●●●○

Mooi en mede met dank aan de centrale controller erg gebruiksvriendelijk.
●●●●○



VEILIGHEID

Iets minder scheutig met actieve systemen. Ook staat er minder op de optielijst.
●●●●○

Zit standaard ruim in zijn voorzieningen. Lange remweg, maar dat ligt vooral aan de gemonteerde winterbanden.
●●●●○



GEBRUIKSKOSTEN

Moedigt aan tot doorrijden en dat zie je terug in het verbruik.
●●●●○

Niet zo zuinig als we van de unieke techniek hadden gehoopt.
●●●●○



FUNFACTOR

Verdient op dit onderdeel de volle mep.
●●●●●

De automaat haalt een hoop pret weg, maar verder een erg aangename allrounder.
●●●●○



Wie durft te beweren dat wij, autojournalisten, niet met de poten in de klei staan, krijgt het écht met ons aan de stok. Bij Mazda Research Europe mogen we daadwerkelijk zelf met klei aan de slag, al is er in Mazda's designcentrum in het Duitse Oberursel nog veel meer te ontdekken.

MET DE POTEN IN DE KLEI

📷 Jan Lemkes 📷 Maurice Volmeyer



▲ Deze RX-Vision is helemaal van klei, maar alleen bij de linkerhelft is dat nog te zien. De rest is gespoten en oogt heel 'echt'.

Kijk nou eens naar deze vorm. Die auto is bij de dorpel eigenlijk breder dan bij de schouderlijn en dat is echt ongehoord in autoland, dat is iets wat je eigenlijk nooit ziet. Als je erop afloopt, is dat aanvankelijk heel vreemd. Het klopt niet met je verwachtingen, het is anders dan anders. Echt uniek!” Luca Zollino, Design Innovation and Operations Manager, raakt bijna niet uitgepraat over het Mazda-design dat onder meer door zijn team tot stand kwam. Niet in Japan, maar ‘gewoon’ in Oberursel, direct boven Frankfurt, zo’n vier uurtjes rijden vanaf het midden van Nederland. Hier zit sinds 1990 Mazda Research Europe (MRE) ofwel Mazda’s Europese ontwikkelingscentrum. Het complex is zo’n 75.000 vierkante meter groot, maar je zou er zo voorbij rijden. Beter gezegd: wij reden er zo voorbij. Ergens is dat wel knap, want behalve een watertoren die in deze regio tamelijk legendarisch is, staat er ook nog een flinke toren met de merknaam ‘Mazda’ op het terrein. Toch is het ontwikkelingscentrum niet heel opvallend. Niet alleen is het hooguit enkele verdiepingen hoog, maar het ligt ook nog enigszins verscholen achter een hek én bovendien direct naast een verhoogde doorgaande weg, die precies naast het pand het spoor oversteekt.

Om bij Mazda te komen moet je al eerder, bij het al even onopvallende station, van die weg af. Niet dat er veel bezoekers komen, want de Japanse fabrikant houdt de poorten liever dicht voor publiek. Dit is immers een van de vier wereldwijde R&D-centers van het merk en daarmee een plek waar met name voor de Europese markt belangrijke ontwikkelingen plaatsvinden. Hoe belangrijk, dat hopen we vandaag uit te zoeken. Daarbij richten we ons vooral op design, want dat doen veel Mazda-medewerkers hier ook. Uiteraard zijn we met de enige geschikte auto, onze Mazda CX-60 duurtester. Met zijn Duitse LEV-kenteken – van

▼ Sebastian Scharnagl haalde in 2019 zijn bachelor Product Design, maar ging al voor die tijd als modelmaker aan de slag. Het is een vak, maar ook bijna een kunstvorm.

▼ Achter het Mazda-gebouw heb je een waanzinnig uitzicht over de skyline van Frankfurt.



Leverkusen, waar Mazda Motor Europe is gevestigd – valt de witte SUV hier net zo min op als de verzameling gebouwen van Mazda zelf. Maar in het normale verkeer is dat wel anders, want de CX-60 is een markante en stoere verschijning. Niet zo gek, stelt Luca Zollino, want de CX-60 heeft die naar onderen toe uitwaaiende flanken dus ook. Dat was ons in alle eerlijkheid nog niet opgevallen, maar hier in Oberursel hebben ze wel kijk op dat soort zaken.

‘MOTION IN TIME’

Eén van de grootste uitdagingen van auto-design is misschien wel dat het wereldwijd in de smaak moet vallen, terwijl smaken wereldwijd sterk verschillen. Dat verklaart wellicht mede waarom Europeanen het liefst Europees kopen en Japanners het liefst Japans, al gaat het bij die keuzes om meer dan alleen design. De in de basis oer-Japanse Mazda’s van de Kodo-generatie (zie kader) lijken hier in Europa echter uitzonderlijk goed te worden gewaardeerd en dat is minstens deels het gevolg van het beleid om ook in Europa een designstudio te hebben. In Oberursel komen eveneens auto’s

van de tekentafel, al gaat dat altijd wel in samenspraak met ‘Japan’. Zollino, die al 22 jaar voor Mazda werkt, legt graag uit dat het meestal zo is dat het ontwerpen grotendeels in Japan plaatsvindt, maar dat elders gevestigde designstudio’s er wel altijd een bijdrage aan mogen leveren.

Maar soms is het andersom. Dat was bijvoorbeeld het geval bij de in 2019 gelanceerde CX-30, een middelgrote cross-over die als geen ander Mazda-product geknipt zou moeten zijn voor de Europese markt. De auto kreeg in Oberursel zijn strakke pak aangemeten, inclusief die typische vouw die van bovenin het voorportier tot bij de achterste wielkast de flank van de auto in zijn greep houdt. Het levert bijzondere reflecties op, net als die breed uitwaaiende dorpels die Zollino eerder zo enthousiast omschreef. Dit wulpse, glooiende plaatwerk, zonder overbodige tierlantijnen, is volgens de kunstenaars hier het geheim van Mazda’s design. Het is een speciale kijk op ‘surfacing’, ofwel de kunst van het juist invullen van wat in feite de huid van de auto is, de oppervlaktes van het plaatwerk. De bijzondere glooiingen in de flank van onder





▲ Die Mazda-toren is niet te missen, maar toch is het MRE-complex als geheel behoorlijk onopvallend. Ongetwijfeld bewust.



▲ Het maken van kleimodellen is bepaald niet nieuw, al speelt het nu wel een grote rol. Dit is een voorloper van de Mazda 323F die in 1993 verscheen.



▲ Lang niet gek voor een eerste poging, toch?

meer de CX-30 noemt Mazda 'Motion in Time'. De reflecties in die holle en bolle vormen bepalen daarbij voor een belangrijk deel hoe de auto in de praktijk eruitziet, zegt Zollino, en dat effect kun je niet geheel digitaal nabootsen. Daarom werken deze ontwerpstudio's heel veel met kleimodellen, precies wat ik vandaag ga doen.

KAASRASP

Nou ja, 'doen' ... Zo'n kleimodel maak je niet zomaar. En dan niet alleen omdat het ondergetekende compleet ontbreekt aan de daartoe benodigde vaardigheden, maar ook omdat het maken van één model zomaar weken tot zelfs maanden in beslag neemt. We mogen er echter wel even aan proeven. Dat doen we onder begeleiding van kleimodelleur Sebastian Scharnagl en Head of

Het complex is zo'n 75.000 vierkante meter groot, maar je zou er zo voorbij rijden

Modelling Anders Fuessner. Zij blijken een veel grotere verantwoordelijkheid te dragen dan gedacht. Het modelleren behelst niet alleen het klei-ambacht zelf, maar speelt juist bij Mazda wel degelijk een rol in het ontwerpproces. De modelleurs maken al in een heel vroeg stadium sculpturen, nog zonder wielen en andere typische auto-kenmerken, ter inspiratie. Ze zijn in feite zelf designers, die in nauwe samenwerking met het echte designteam naar het einddoel toewerken. Het team van Fuessner krijgt mede dankzij de eigen input een vrij wilde, onrealistische schets van de designafdeling en moet dat vertalen naar een model dat er veel realistischer uitziet, met bruikbare verhoudingen en haalbare hoeken. Die voor autoliefhebbers welbekende overgang tussen schets en concept-car of tussen concept-car en realiteit vindt dus grotendeels hier plaats.

Uiteraard wordt het model van Scharnagl en zijn collega's behandeld als een voorstel en mag het designteam er uitgebreid naar kijken, maar daarna is het weer aan de kleimodelleurs om de eventuele kritiek letterlijk concreet vorm te geven. In de meeste gevallen wordt er gewerkt met modellen van ongeveer schaal 1 op 4, al is het uiteindelijke doel een 1 op 1-model. Als basis wordt een platform gebruikt waarvan de

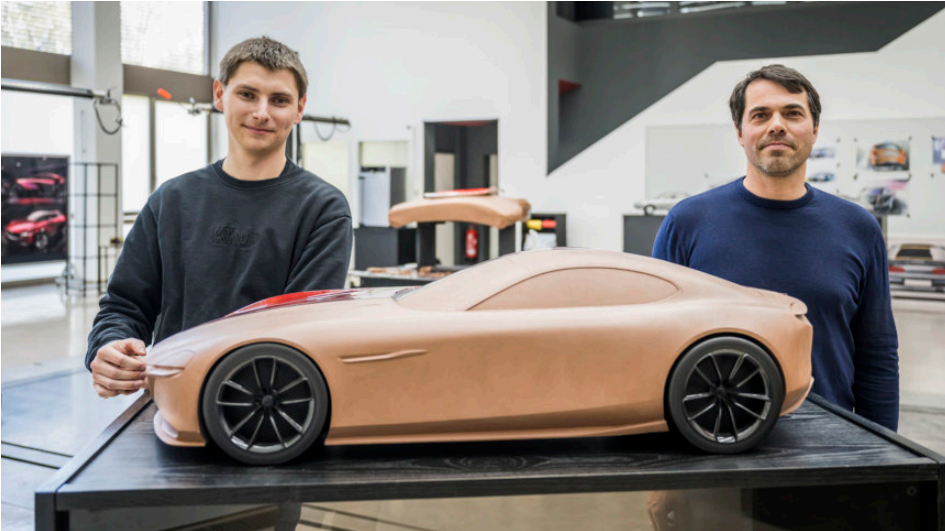
spoorbreedte en wielbasis kunnen worden aangepast, zodat de modelleurs met die variabelen nauwkeurig kunnen spelen. Met de hand werken ze eigenlijk maar aan één helft van het model, de andere helft is een kopie die tegenwoordig in een soort 3D-printer geautomatiseerd tot stand komt.

VERGEVINGSGEZIND

Het kleien is zonder meer een vak apart, zo blijkt als Scharnagl de boetseermirette en kaasrasp – echt waar! – ter hand neemt. Niet dat we iets anders vermoedden, maar de auto's die hier ter wereld komen, zijn echt nauwelijks van echt te onderscheiden. Wie deze heren bezig heeft gezien, kan zich bovendien helemaal voorstellen dat die aparte welvingen in de flanken van de huidige Mazda's op zo'n manier tot stand zijn gekomen. Met vaste hand en rustige, ritmische bewegingen schrapen ze de klei weg voor een basisvorm, vervolgens strijken ze die eindeloos glad en tot slot wordt het materiaal zo behandeld en gespoten dat de klei niet van plaatwerk te onderscheiden is. Dat is erg belangrijk, want het gaat tenslotte voor een belangrijk deel om de reflecties bij dat 'Motion in Time'. Dan ga ik zelf aan de slag. Ik probeer verschillende gereedschappen en stort me heel even op de grote, glooiende basisvorm, maar ook op een koplamp-achtig detail. Veel meer dan wat lukraak geschraap zit er in zo'n korte tijd niet in, maar mijn ontzag voor de professionele kleimodelleurs wordt

REIZEN PER CX-60

We zijn met de CX-60 al flink verder geweest dan Frankfurt, maar met dik 850 kilometer in iets meer dan een etmaal was het retourtje Oberursel toch niet niets. Op zo'n lange rit vallen de nadelen van de CX-60, die in het dagelijks leven helaas iets te duidelijk naar boven komen, aanzienlijk minder op. Zijn vreemd springerige achteras komt op hoge snelheid wat tot rust en de nukken van de aandrijflijn verdwijnen naar de achtergrond als het toerental grotendeels constant blijft. Wat juist wel opvalt bij zo'n lange rit zijn het prachtige interieur, de goede rechthoekige stabiliteit, de fijne zitpositie en – ook niet onbelangrijk – voldoende kracht.



▲ De kleimeesters: Sebastian Scharnagl (links) en Andreas Fuessner.



▲ De Italiaans-Zwitserse Luca Zollino (50) begon in 2001 bij Mazda en ging er nooit meer weg. De passie en liefde voor het merk druipert er nog altijd van af en Zollino praat veel en graag over waar Mazda voor staat. Juist die passie is volgens hem onmisbaar. Bij Mazda werken volgens hem geen rekenaars, maar mensen die echt het verlangen hebben om iets bijzonders neer te zetten.



▲ Kijken we even mee? De naar onderen toe breed uitwaaiende flank is volgens Zollino uniek voor Mazda.

KODO DESIGN

De grote gemene deler tussen alle verschillende Mazda-ontwerpen van de laatste jaren is wat het merk zelf 'Kodo Design' noemt. Die designtaal beleefde in 2010 publiekelijk zijn vuurdoop met de Shinari Concept, een voorloper van de huidige 6, en kreeg in 2012 een productierijpe vorm dankzij de CX-5. 'Kodo' betekent letterlijk hartslag, maar wordt volgens Mazda in het Japans zo geschreven dat er ook iets van 'bezieling' in zit. Dat moet de wulpsse, organische en bijna levende vormen verklaren.



▲ Boetseren in een studio vol inspiratie: aan het werk in Oberursel.

er bepaald niet kleiner door. Los van de technische kant van de zaak moeten zij immers ook nog in staat zijn om de vorm die zij en de ontwerpers in gedachten hebben te vertalen naar een homp klei. Eén voordeel is er wel: klei is vrij vergevingsgezind. Een foutje kun je eenvoudig wegwerken door er een nieuw stuk klei overheen te plakken en opnieuw te beginnen, al krijgen we de indruk dat dit hier maar zelden nodig is. Rest ons nog één ding en daarvoor moeten we bij Zollino zijn. Bij AutoWeek hebben we namelijk ook een echte design-expert in de gelederen, Niels van Roij. Die was in zijn designreview over de CX-60 op AutoWeek.nl bepaald niet mals over Mazda's grootste SUV en is vooral niet te spreken over wat hij de 'slappe surfacing' noemt. Te veel vlakke, ietwat vormloze oppervlaktes dus, zeker – aldus Van Roij – in vergelijking met de CX-30 en de CX-5. Zollino is het uiteraard niet met Niels eens. "Zo'n CX-60 is een veel grotere auto en die heel dynamische en vrij extreme vormen van zo'n CX-30 passen daar in onze ogen gewoon niet bij. De wat neutralere vormen zijn dus een doelbewuste keuze, maar door die lange neus en de glooiing in de deuren heeft hij toch een geheel eigen uitstraling." En die unieke, brede flank ter hoogte van de dorpels, natuurlijk! **AW**

Mazda 3 2.0 E-SkyActiv-G 150 Sportive | 150 pk | € 31.990



Ford Focus 1.0 EcoBoost Hybrid 125pk ST-Line X | 125 pk | € 33.400



STILLE KRACHT VERSUS BUITENBEENTJE

Is het de compacte Fiesta? Diens SUV-broertje Puma? De elektrische Mustang Mach-E misschien? Nee, de bestverkochte Ford in ons land is nog altijd de vrij onopvallende Focus, de stille kracht van het gamma. In herziene vorm mag deze verkooptopper de strijd aanbinden met de Mazda 3, die juist als opvallend buitenbeentje geldt.

📷 Jan Lemkes 📷 Chris Schotanus

De Ford Focus zie je overal. Dat valt pas op als je erop gaat letten. Wie dat niet doet, loopt zomaar voorbij aan de veelal zwarte en grijze stationwagens die voor de aantallen zorgen. Wie wel oplet, kan vanaf nu op zoek naar de gefacelifte exemplaren. Die laten zich het gemakkelijkst herkennen aan het logo voorop, dat voortaan in de grille huist. Ook de scherpere en hoger geplaatste koplampen, de bredere en hogere grille en de anders ingedeelde voorbumper zijn goed herkenbaar. Aan de achterzijde zijn de wijzigingen lastiger waarneembaar. De led-strepen in de lichtunits zijn nu net iets anders van vorm, maar je moet beide varianten naast elkaar zetten om het verschil te zien. Het is best opvallend dat in een wereld die in toenemende mate wordt gedomineerd door SUV's, cross-overs en EV's een nuchtere alleskunner als de Focus nog steeds zo populair kan zijn. De laatste jaren is hij steevast ergens rond de tiende plek in de Nederlandse verkoopranglijst te vinden. Dat is weliswaar achter een aantal EV's en SUV's, maar vóór de rest van het Ford-aanbod én al zijn directe concurrenten. Keurig. De Mazda 3 behoort juist tot de

De beide fabrikanten communiceren de milde hybride-techniek heel verschillend

hekkensluiters in zijn segment, maar Mazda is in de loop der jaren dan ook uitgegroeid tot een soort nichespeler, die met een mooi, maar vrij beperkt aanbod minder op de aantallen lijkt te sturen dan voorheen. Dat verklaart wellicht ook waarom de 3 wel als hatchback en sedan, maar niet als stationwagon leverbaar is, terwijl zo'n variant beslist kansrijk zou zijn in Europa. De huidige 3 werd net als de vierde generatie van de Focus in 2018 gelanceerd, maar een facelift hoeven we hier niet te verwachten. In plaats daarvan voert Mazda jaarlijks kleinere, minder zichtbare updates door.

'HYBRID'

Op technisch vlak is het grootste nieuws bij Ford dat de 125 pk sterke milde hybride nu ook met een automaat leverbaar is. Dat nemen we in deze test voor kennisgeving aan, want wij rijden de hatchback gewoon

met een handgeschakelde zesbak. De 1,0-liter driecilinder EcoBoost-motor blijkt een uitstekende keuze in de Focus. Hij helpt hem op een beschaafde manier aan vlotte prestaties, kan worden gecombineerd met alle beschikbare uitrustingsniveaus en blijkt ook nog eens lekker zuinig. De elektrohulp levert ook een bijdrage aan het rijplezier, want het extra koppelduwte is best prettig. Wel is het opvallend hoe verschillend deze fabrikanten de milde hybride-techniek communiceren. Ford schreeuwt het bijna van de daken en plakt trots 'EcoBoost Hybrid' op de achterklep van de Focus, wat eigenlijk wat te hoog gegrepen is voor een oplossing met een starter-generator. Mazda houdt het bij een heel bescheiden 'e' voor de motoraanduiding, in dit geval SkyActiv-G. Dat kan twee dingen betekenen: 122 of 150 pk. Wij rijden de laatste, die exclusief leverbaar is in combinatie met de Sportive-uitvoering. In Nederland kiest zo'n 20 tot 25 procent van de kopers voor deze motor, waarmee hij populairder is dan de instapversie. De populairste 3 is die met de bijzondere SkyActiv-X-motor, maar die is met zijn 186 pk toch echt te zwaar voor de Focus. Ook met de 150 pk sterke versie





▲ Het digitale instrumentarium is blauw, behalve in de sportstand. ▼ De achterlichten hebben een nieuwe led-signatuur.



▲ Nieuw met de facelift: een opvallend groot touchscreen. Standaard vanaf het tweede uitrustingsniveau. B De knoppen voor de klimaatregeling zijn verdwenen. C Het stuurwiel is opvallend dik.



▲ Deze startknop vult onder meer het voormalige cluster voor de klimaatregeling op. ◀ 65 liter ruimer met de bank omhoog, maar liefst 335 liter ruimer met de bank plat: de Ford is veel praktischer. ▼ Home-screen met verschillende 'velden', dat is altijd fijn.

OPMERKELIJK

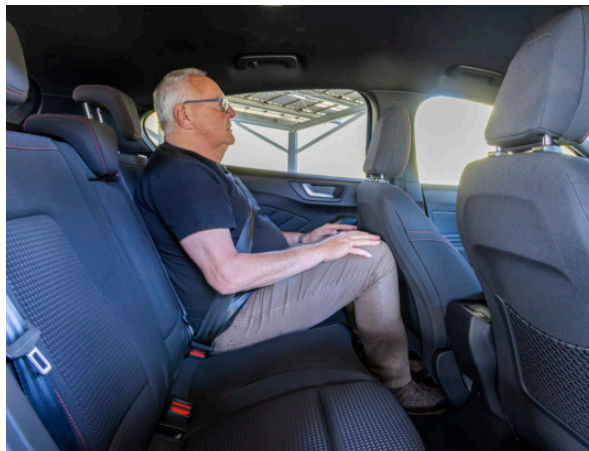


◀ Deze beschermers klappen uit als de deur wordt geopend. Een leuke vondst, wel wat fragiel.

▼ 'Eco-Boost Hybrid' is bij Ford mild hybride technologie.



▲ Doordat de temperatuur onderin het scherm direct bereikbaar is, blijft ergernis uit. ▼ Duidelijk meer ruimte, maar ook meer licht dan in de Mazda.



▼ Nieuwe, scherpere en plattere koplampen. Led is standaard, deze adaptieve exemplaren niet.

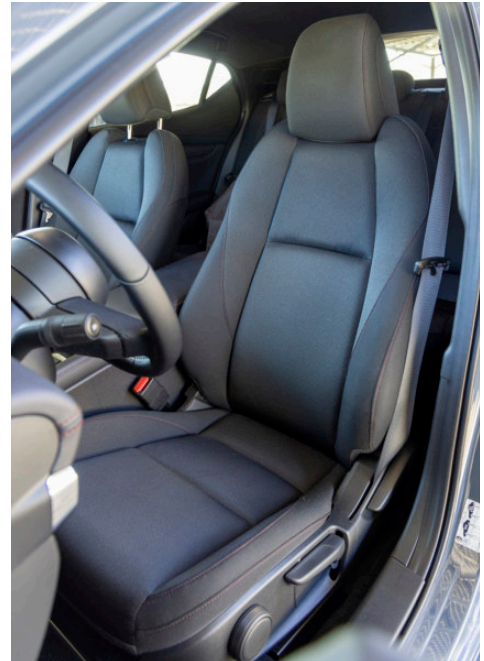




▲ Opperuimd, strak en hoogwaardig: het Mazda-interieur. **B** Het stuurwiel is vrij groot, maar niet onprettig. **C** Door de hoge schouderlijn waan je je in een soort bunker.



▲ 'E-SkyActiv G', net als op de versie met 122 pk.
▼ Klein missertje: de rugleuning is niet traploos verstelbaar.



▲ De pook staat prettig hoog, de draaiknop voor het infotainment blijft een geweldige vondst.
▶ Standaard op elke variant: een echte uitlaat links en rechts.



▲ Eén van de weinige Sportive-uitertijkheden: zwarte spiegels. ▶ Krap, en door het zwarte plafond en de kleine ruiten voelt dat nog sterker zo.



▲ Het Bose-audiosysteem is standaard op de Sportive en ziet er ook nog fraai uit.



OPMERKELIJK



▲ Led-dimlicht, maar halogeen dagrijverlichting. Dat zien we niet meer zo vaak.
▼ Klein handigheidje: als de regensensor actief is, brandt er een lampje op de hendel.



heeft de Japanner een duidelijk vermogensvoordeel, wat zich uit in betere prestaties. Toch is het gevoelsmatig anders. De Mazda heeft zoals we inmiddels van de Japanners gewend zijn geen turbomotor, maar een atmosferische tweeliter. Dat betekent dat het koppel pas veel later beschikbaar is en dat zijn we tegenwoordig niet meer gewend. Bovendien broemt de tweeliter er soms nogal nadrukkelijk op los. Je moet dus wat harder werken in de Mazda 3 om de gewenste prestaties te krijgen, waardoor de motor af en toe wat futlozer aanvoelt dan de cijfers suggereren. Anderzijds is het lineaire karakter van de vermogensopbouw ook wel weer prettig, want zo weet je altijd wat je kunt verwachten. Schakelen is bovendien een feestje, want de Mazda heeft misschien wel de strakste, fijnst schakelende handbak van het moment. Hij is ook prettiger dan die van de Ford, waarvan de koppeling overigens wel veel vergevingsgezinder is en dus minder gewenning vraagt. Ook de positie van de pook is in de Mazda fijner. Die staat hier lekker hoog, dicht bij het stuur, waar je bij Ford wat verder de diepte in moet om de pook te bereiken. In beide modellen is de zithouding achter het stuur

De rustige, opgeruimde stijl van het interieur van de Mazda is echt uniek

goed voor elkaar. De stoelen kunnen voldoende omlaag en het stuur kan prettig ver naar je toe, al hebben we wel iets te klagen. Bij Mazda is dat de niet-traploze verstelbaarheid van de rugleuning, bij Ford het feit dat de passagiersstoel bij de EcoBoost Hybrids niet in hoogte verstelbaar is. Eronder is namelijk de hybride-batterij weggewerkt, wat betekent dat de passagier enigszins 'op de bok' zit.

KNALBLAUW

De Ford Focus en de Mazda 3 kennen we vanaf de eerste generaties als fijn sturende auto's. In het begin was dat trouwens zeker geen toeval, want de auto's deelden in die periode hetzelfde (Ford-)onderstel. Sinds 2013 staan de twee op eigen benen, maar ze bieden nog steeds allebei een uitstekende wegligging, zonder het comfort uit het oog te verliezen. De Mazda voelt onderweg wel wat serieuzer en hoogwaardiger aan dan de

Ford, maar dat komt vooral door zijn prachtige interieur. De rustige, opgeruimde stijl van dit binnenste is echt uniek in dit segment en is niet alleen tijdloos fraai, maar ook ergonomisch erg sterk. Afwerking en materiaalgebruik zijn van hoog niveau, elk detail past in het geheel en over elk bedieningselement is ogenschijnlijk goed en lang nagedacht. Vooral dat laatste is in de Focus veel minder het geval. Het Ford-interieur is prima, maar ook wat inspiratieloos en komt niet bijzonder 'eigen' of modern over. Het enorme scherm dat Ford sinds de facelift monteert, oogt daarmee bijna misplaatst, maar is toch een mooie stap voorwaarts. Het is snel, overzichtelijk, uitgebreid en technologisch helemaal bij de tijd. Het grote touchscreen slokt ook de knoppen voor de klimaatregeling op. Omdat de bedieningselementen daarvan onder aan het scherm altijd in beeld zijn, blijft de verwachte ergernis echter uit. Achter het stuur vinden we uiteraard een digitaal instrumentarium, maar dat is voor zo'n full-screen-oplossing slechts beperkt naar smaak in te delen. De knalblauwe achtergrondkleur is bovendien wat smaakgevoelig en staat in schril contrast met de

MAZDA 3 E-SKYACTIV-G 150 PK | TOP 206 KM/H | 0-100 KM/H IN 9,0 S



Het Sportive-gedeelte van de Mazda heeft minder om het lijf dan het ST-Line van Ford

eenvoudige, maar smaakvolle meters in de Mazda. De digitale natuur van de snelheidsmeter wordt hier zo goed mogelijk verhuld, maar toch kun je hier bijna alles wat er in de Ford ook kan. Het infotainmentsysteem heeft een veel kleiner scherm en is minder uitgebreid, maar ook daar missen we eigenlijk niets. De draaiknopbediening is na enige gewenning erg prettig. Dat deze oplossing geen navolging krijgt, is eigenlijk een schande, want het leidt veel minder af dan een groot aanraakscherm en betekent bovendien dat het scherm verder weg en hoger kan worden geplaatst – direct in het zicht dus.

KRAP ACHTERIN

Is dan alles top in het Mazda-interieur? Helaas niet, want achterpassagiers komen er bekaaid af. Het ruimteaanbod achterin houdt echt niet over en de kleine zijruiten maken het er gevoelsmatig niet beter op. De Focus voelt en is achterin een stuk ruimer en boekt ook als het gaat om de bagageruimte een riante voorsprong. Het Sportive-gedeelte van de Mazda heeft minder om het lijf dan het ST-Line van Ford. Mazda houdt het bij zwarte spiegels, zwarte wielen en rode stiksels op de stoelen, terwijl de Focus zich ook met sportieve bumpers en een andere grille onderscheidt van minder sportieve versies. Bij Ford is zelfs deze ene uitvoering er in twee varianten, ST-Line en de ST-Line X. Laatstgenoemde zit beter in zijn spullen en schittert op deze pagina's. Hij kost € 33.400, maar dan ben je er nog niet. Onder meer een rijassistentiepakket met adaptieve cruisecontrol, Bang & Olufsen-audio en een Winter Pack met stoelverwarming drijven de prijs van de testauto op naar bijna 38 mille. Dat kan dan wel wat minder, maar het gat met de € 31.990 kostende Mazda blijft flink. Mazda doet buiten kleuren niet aan losse opties, maar voorziet de 3 voor dit geld wel van onder meer stoelverwarming en een fraai Bose-audiosysteem. **AV**

DOWNLOAD NU ALS PDF

Wil je deze test bewaren of een vergelijkende test zien van andere auto's? Dat kan. Al onze dubbel-, trio- en multitesten zijn namelijk na te lezen op autoweek.nl/multitests.

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

GEGEVENS	FORD	MAZDA
TECHNIEK		
Aandrijflijn	benzine, milde hybride	benzine, milde hybride
Verbrandingsmotor	3-cil. in lijn, turbo	4-cil. in lijn
Cilinderinhoud	999 cc	1.998 cc
Max. vermogen.	92 kW/125 pk bij 6.000 tpm	110 kW/150 pk bij 6.000 tpm
Max. koppel	170 Nm bij 1.400 tpm	213 Nm bij 4.000 tpm
Uitstoot CO ₂	120 g/km	128 g/km
Aandrijving	voor	voor
Aantal versnellingen	6, handgeschakeld	6, handgeschakeld
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	392-1.354 liter	327-1.019 liter
Gewicht	1.249 kg	1.249 kg
Laadvermogen	646 kg	626 kg
Aanhanger (geremd)	1.100 kg	1.300 kg

KOSTEN

Vanafprijs	€ 30.400	€ 31.990
Prijs uitvoering	€ 33.400	€ 31.990
Prijs testauto	€ 37.750	€ 32.840
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 141 - € 156	€ 141 - € 156
Energie label/bijtelling	A/22%	B/22%
Garantie	2 jaar/onbeperkt, 12 jaar carrosserie	3 jaar/100.000 km, 12 jaar carrosserie
Onderhoudsinterval	30.000 km/2 jaar	20.000 km/1 jaar

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

TESTWAARDEN	FORD	MAZDA
PRESTATIES		
0-50 km/h	3,3 s	3,0 s
0-80 km/h	6,9 s	6,7 s
0-100 km/h	10,3 (10,2*) s	9,0 (9,1*) s
50-80 km/h in 3/4	4,7/6,6 s	4,7/6,1 s
80-120 km/h in 4/5	9,2/11,5 s	8,3/10,9 s
Topsnelheid*	200 km/h	206 km/h

REMMEN

50-0 km/h	8,7 m	9,6 m
100-0 km/h	36,1 m	37,6 m

TOERENTAL

130 km/h	2.900 tpm	2.800 tpm
----------	-----------	-----------

Meetcondities temperatuur 19 °C, zonnig, asfalt droog

* = fabrieksopgave

CONCURRENTEN



◀ Seat Leon 1.5 TSI 150 pk, vanaf € 34.250.

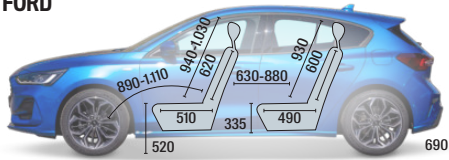


◀ Peugeot 308 PureTech 130, vanaf € 31.090.



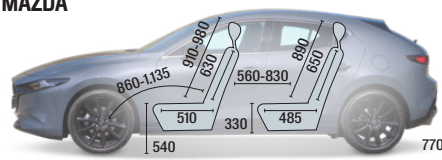
MATEN in mm

FORD



lengte 4.392, wielbasis 2.700, breedte 1.825, hoogte 1.440, interieurbreedte voor 1.460, interieurbreedte achter 1.450, draaicirkel 11,0 m, banden testauto Michelin Primacy 4, 235/40R18

MAZDA



lengte 4.460, wielbasis 2.725, breedte 1.795, hoogte 1.440, interieurbreedte voor 1.480, interieurbreedte achter 1.460, draaicirkel 11,4 m, banden testauto Bridgestone Turanza T005, 215/45R18

VERBRUIK

Fabrieksopgave in l/100 km

FORD		5,2 (1:19,2)
MAZDA		5,6 (1:17,9)

Tankinhoud in liters

FORD		52
MAZDA		51

Testverbruik in l/100 km

FORD		5,8 (1:17,2)
MAZDA		6,0 (1:16,8)

Actieradius benzine in kilometers

FORD		894
MAZDA		856

Fords vrij traditionele aanpak werpt zijn vruchten af, want de Focus is in theorie en praktijk de zuinigste van de twee. Kleine turbomotoren gedijen dan ook uitzonderlijk goed bij lagere snelheden, zoals we die in Nederland tegenwoordig aanhouden. Toch scoort ook de Mazda dan een keurig verbruik.



OORDEEL

@Jan Lemkes

1 Mazda
34 punten

2 Ford
32 punten

Het is niet zo gek dat de Ford Focus erg populair is. Het is een wat opvallende, maar wel zeer goed rijdende auto, die met een nieuwe neus en dito technologie weer mooi bij de tijd is gebracht. Ten opzichte van de Mazda mist hij echter wel karakter en legt hij het bovendien duidelijk af als het gaat om het interieur. Bovendien is de Focus opvallend veel duurder dan de 3. De Mazda blijft een bijzonder ding, in de meest positieve zin des woords. Hij is echter ook krap en niet als stationwagon verkrijgbaar, wat verklaart waarom de Focus de populairste auto zal blijven.

SCOREKAART

	FORD	MAZDA
Aandrijflijn	Fel en zuinig.	Voelt minder snel dan hij is.
Rijden	Blijft een sterk punt.	Comfortabel en communicatief.
Uitrusting	Prijs loopt snel op	Zeer compleet, gunstige prijs.
Ruimtegebruik	Keurig.	Krapjes.
Interieur	Prima, niet bijzonder.	Prachtig en doordacht.
Multimedia	Mooi groot scherm, uitgebreid.	Uniek, en het werkt top.
Veiligheid	Bijbetalen voor ACC en rijstrookhulp.	Alle hulpjes standaard.
Gebruikskosten	Zeer zuinig.	lets minder zuinig.
Uitstraling	In basis nogal onopvallend.	Bijzondere verschijning.

RESTWAARDE

FORD	7,5
MAZDA	7,0

De Ford is nieuw aanzienlijk populairder en staat volgens onze experts ook nipt beter op de radar van de occasionkoper.



De restwaardeprognose voor de testauto's is weergegeven als rapportcijfer. Dat cijfer is een gemixte waarde van de te verwachten restwaarde in euro's en in procenten na vier jaar bij een voor deze auto's representatieve kilometerstand.

AUTOTELEX
de norm in waarden

Je eigen gang gaan

De vernieuwde Mazda 2 Hybrid is opnieuw een kloon van de Toyota Yaris. Maar Mazda kon bij de facelift van de auto iets meer z'n eigen gang gaan. Toch blijven de verschillen klein.

Tekst Niek Schenk, foto's Mazda



De vernieuwde Mazda 2 Hybrid vertoont meer het familiegezicht dan voorheen en neemt daarmee op het oog duidelijker afstand van de Toyota Yaris, waarvan hij toch maar weinig verschilt.

De Mazda 2 Hybrid mag dan gloednieuw zijn, hij begint in het duel met Toyota al meteen met 1-0 achterstand. Want deze Mazda is straks niet verkrijgbaar met de nieuwe 130 pk aandrijflijn die de onlangs vernieuwde Toyota Yaris wél heeft. Maar dat is nog niet alles: op de Mazda krijg je zes jaar garantie, terwijl Toyota er vijf geeft. Maar beide merken verdubbelen de garantieperiode onder voorwaarden. Waarom zou je de voorkeur geven aan de Mazda?

Mazda Europa is zich bewust van deze uitdaging. Daarom wordt op lang niet zulke grote verkoopaantallen gerekend als Toyota in zijn doelstellingen hanteert. Maar tegelijkertijd is Mazda ervan overtuigd dat er wel degelijk kopers voor de nieuwe 2 Hybrid te vinden zijn. Dat heeft de huidige, nu gefacelifte generatie wel bewezen. Daarvan zijn er toch maar mooi 20.000 stuks verkocht. Het eigenzinnige merk heeft nu eenmaal trouwe fans. Bovendien zijn er veel Mazda-rijders die een goede band met hun dealer hebben. Dat trekt ze dan uiteindelijk toch over de streep.

En vooropgesteld: die Mazda 2 Hybrid is beslist geen verkeerde auto. Integendeel, net zoals de Yaris laat hij zien hoe volwassen com-

pacte auto's in de afgelopen jaren geworden zijn. Al is hij - net als zijn evenknie van Toyota - nog steeds geen ruimtewonder. Op de achterbank heb je als volwassene maar net genoeg zitruimte en bij het in- en uitstappen wordt enige lenigheid verwacht. De bagageruimte is met 286 liter ook al niet royaal voor een auto in het B-segment. Klap je de bankleuning om, dan word je onaangenaam verrast door een flink hoogteverschil in de laadvloer.

Beperkt budget

De huidige generatie van de Mazda 2 Hybrid is sinds 2021 op de markt en met deze vernieuwing is geprobeerd hem meer eigen gezicht te geven. Dat is slechts in beperkte mate gelukt, want design director Jo Stenuit van Mazda verklaapt tegenover AutoWeek dat het budget beperkt was: "De kleine verkoopaantallen van deze Mazda rechtvaardigden het niet om het rigoureuus aan te pakken. Sowieso moesten we elke wijziging aan Toyota voorleggen. Al hebben we erg ons best gedaan hem nu meer het familiegezicht van Mazda te geven. Dat is zeker gelukt. De Mazda 2 neemt vooral met zijn uiterlijk meer afstand van Toyota dan voorheen. We hadden leuke voorstellen om ook het interieur flink te



Best verwarrend: Mazda verkoopt twee soorten van de 2. De Hybrid is de kloon van Toyota, de 'gewone' Mazda 2 is een volledig zelf ontwikkelde en vormgegeven mild-hybride.



De bagageruimte is met 286 liter best krap voor een auto in het B-segment.



Keurig interieur met prima materialen, maar wel een wat ouderwets vormgegeven keuzehendel van de automaat.

Led-achterlichten zijn standaard, maar in de basisversie zijn de koplampen nog gewoon halogeen.



De Mazda 2 Hybrid begint in het duel met Toyota al meteen met een 1-0 achterstand

wijzigen, maar die werden afgewezen. Wederom vanwege de kosten.”

Het interieur lijkt dan ook als twee druppels water op dat van de Yaris. Inclusief apart bedieningspaneel voor de klimaatregeling: zeer gebruiksvriendelijk. Minder handig is het hendeltje dat nodig is om de brandstofklep te openen: waarom niet simpelweg in de centrale vergrendeling geïntegreerd?

Eén aandrijflijn

Zoals gezegd is de Mazda uitsluitend verkrijgbaar met de bekende 116 pk hybride-aandrijflijn. Een wereld van verschil met de nieuwe 130-pk aandrijflijn van Toyota is dat niet. Ze hebben dezelfde 1,5-liter driebcilinder benzine-motor met 91 pk. Het elektrische systeem verhoogt het vermogen van 80 naar 83 pk en

het koppel van 141 Nm naar 185 Nm. Uit een eerdere test met de vernieuwde Yaris bleek dat we daar geen wonderen van moeten verwachten. Het scheelt een halve tel in de sprint van nul tot honderd en in de praktijk is het verschil nauwelijks te merken.

Niet eens zo gek dus dat de Mazda het met de lichtere, maar daardoor ook goedkopere aandrijving moet doen. De benzine- en elektromotor werken voorbeeldig samen en de overgang van de ene naar de andere krachtbron gaat naadloos. Ook de cvt-automaat verricht goed werk. Natuurlijk hoor je wel dat er flink gewerkt wordt als je even om flinke prestaties vraagt, maar daar valt goed mee te leven. En het benzineverbruik zal naar verwachting prettig laag zijn. Mazda belooft voor de goedkoopste uitvoering op papier 1 op 26,3 (WLTP). In stadsverkeer kun je tot wel 80 procent elektrisch rijden, claimt Mazda.

Enmaal op weg met de vernieuwde Mazda 2 blijkt dat hij, uiteraard, net zo goed rijdt als de Yaris. Het onderstel mag dan iets te stevig afgesteld zijn, het biedt nog steeds voldoende comfort. Ook de besturing en wegligging zijn dik in orde. De veiligheidsuitrusting is net als bij Toyota vrijwel compleet. Daarbij is het prettig dat deze systemen niet te luidruchtig

- + Prima werkende, zuinige hybride-aandrijflijn
- + Royale uitrusting
- Er zijn ruimere interieurs in deze klasse
- Kortere garantietermijn dan bij Toyota

waarschuwen, terwijl dit in andere auto's nogal eens knap irritant kan zijn. Ook met draadloos AndroidAuto en Apple CarPlay (standaard) en het draadloos opladen van je smartphone en een head-up display (allebei opties) bevestigt deze Mazda dat hij helemaal bij de tijd is.

Ook nog 'gewone' Mazda 2

De vernieuwde Mazda 2 Hybrid is te koop vanaf € 26.790, terwijl de Yaris (Hybrid 115) met dezelfde aandrijflijn vanaf € 26.050 verkrijgbaar is. In principe zijn er weinig verschillen in de standaarduitrusting: de Mazda heeft twee in plaats van vier luidsprekers en één in plaats van twee usb c-aansluitingen.

Er zijn vijf uitrustingsvarianten van de Mazda 2 Hybrid. Dat loopt dus van de basisversie die Prime-line heet tot de meest luxe variant die luistert naar de aanduiding Homura Plus. Die kost € 35.190 en heeft een panoramadak, head-up display en navigatie.

Tot slot nog even, voor alle duidelijkheid: de Mazda 2 Hybrid, het adoptiekind van de familie, staat in de showroom als vanouds gebroederlijk naast de 'gewone' Mazda 2. Want die is er ook nog steeds: een compleet ander en wél volledig door Mazda ontwikkeld model met mild-hybride aandrijflijn. **AW**



Mazda 2 Hybrid 116

Afmetingen (l x b x h) 3,94 x 1,75 x 1,50 m
Aandrijflijn Hybride, benzine **Motor** 1,5-liter 3-cil. benzine **Aantal elektromotoren** 1
Max. systeemvermogen 85 kW/116 pk
Max. systeemkoppel 141 Nm **Topsnelheid** 175 km/h **0-100 km/h** 9,7 s **Verbruik gem.** 3,8 l/100km [1:26,3] **CO2-uitstoot** 87 gr/km
Vanafprijs € 26.790

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

CREATIEF MET X-EN

Wie aan een compacte cross-over van Kia denkt, komt al snel uit bij de Niro. Maar er is ook nog de XCeed, die net als de reguliere Ceed vorig jaar een facelift kreeg. In vernieuwde vorm mag hij aantreden tegenover een andere creatieve cross-over, de Mazda CX-30.



Kia XCeed 1.5 T-GDi DCT7 GT-PlusLine | 160 pk | € 41.695

Mazda CX-30 E-SkyActiv G 150 M-Hybrid 6MT Homura | 150 pk | € 36.390





KIA XCEED 1.5 T-GDI | TOP 208 KM/H | 0-100 KM/H IN 8,9 S

De Kia Ceed is in Nederland behoorlijk in trek en de Niro is zelfs razend populair. Met een plek op de verkoopranglijsten die rond de 120 schommelt, is de Xceed in vergelijking met zijn stalgenoten bijna exclusief. In Europa is dat trouwens wel anders, want daar is de Xceed juist de populairste auto van de gehele Ceed-modelfamilie. De Xceed verscheen in 2019 als het cross-overbroertje van de Ceed. Kort door de bocht is het dus een opgehoogde Ceed, al is de carrosserie ten opzichte van een reguliere vijfdeurs Ceed helemaal anders en ook net wat groter. Waarom we die Niro er

steeds bijhalen? Omdat ook dat in feite een cross-over in het C-segment is. Maar de Niro is er alleen als hybride, plug-in hybride en EV, terwijl de Xceed van oorsprong 'gewoon' een benzineauto is. Wij rijden hem als 1.5 T-GDi, dat is de middelste motor van het benzine-aanbod. Met 160 pk past deze krachtbron uitstekend naast Mazda's SkyActiv-G 150, die zoals de naam al zegt 150 pk heeft. Ook bij Mazda is dit de middelste motor, die je tegelijkertijd een beetje een buitenbeentje mag noemen. De CX-30 met 150 pk is er namelijk alleen in de enigszins sportieve Homura-uitvoering, die voorheen Sportive heette. Omgekeerd is

die Homura er ook alleen met 150 pk. Wie een andere uitvoering wil, komt automatisch met 122 of 186 pk thuis. De CX-30 is in Nederland populairder dan de Kia Xceed en hij doet het voor het relatief kleine merk Mazda behoorlijk goed. Net als de Kia laat deze auto zich omschrijven als het hogere broertje van een compacte hatchback, hier de 3, al is ook de CX-30-koets bij nadere beschouwing helemaal anders.

HONINGRAATMOTIEF

De facelift van de Xceed heeft optisch niet al te veel om het lijf, al is het vernieuwde model wel degelijk als zodanig herkenbaar. De nieuwe logo's waren er al eerder, maar de voor- en achterbumper zijn nu eveneens anders. Ook de vorm van de koplampen is aangepast, net als de inhoud; hier treffen we bij de meeste uitvoeringen drie verticale led-elementen aan, ter vervanging van de in een vierkant opgestelde led-puntjes die voorheen als dagrijlicht fungeerden. De achterlichten zijn een verhaal apart. Net als bij de Ceed hatchback krijgen de GT Lines - op zichzelf ook nieuw - led-achterlichten in honingraatmotief mee. De gehele unit licht rood op; richtingaanwijzers en remlichten nemen een deel van die ledjes over. Verder is ook de kleur 'Celadon Spirit Green' van de testauto nieuw. Bij de Kia zijn de wijzigingen aan de binnenzijde minimaal. We noteren onder meer een andere binnenspiegel (!) en een nu in





▲ Een breed aanbod veiligheidssystemen, maar ook erg veel piepjes.

▼ Bij de duurste uitvoeringen van de Xceed is ook de achterbank verwarmbaar.



▲ Goede zaak: de neupitlaten in de achterbumper zijn met de facelift verdwenen.

▼ Iets meer ruimte achter in de Xceed, al zijn er voor dit geld betere opties als het om ruimte gaat. Een Ceed SW, bijvoorbeeld.



▲ De grote mechanische automaatpook oogt wat ouderwets, maar is gekoppeld aan een moderne bak.



▲ De Xceed-tellers zijn digitaal, maar geven analoge meters weer.



◀ Overzichtelijk, snel en uitgebreid: je kunt hooguit wat vinden van het kleurgebruik in het Kia-infotainment.

▼ De keuze is reuze: usb-a én usb-c in de Kia.



OPMERKELIJK



▲ Deze 'honingraat-achterlichten' zijn uniek voor de GT-Line en GT-PlusLine.

▼ Veel handigheidjes, zoals de waarschuwing dat de voorligger is weggereden.

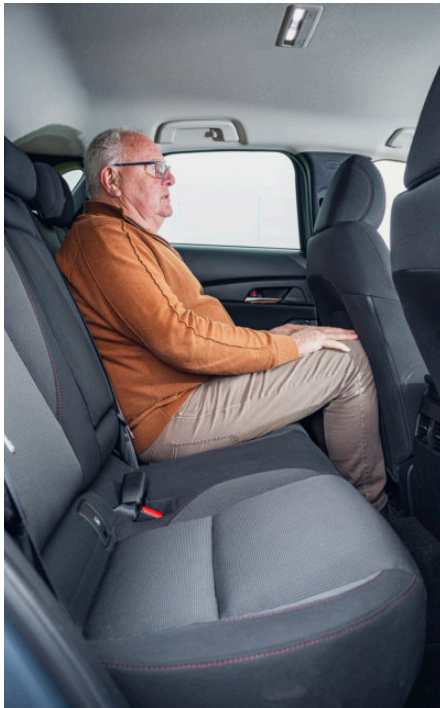


Het karaktersverschil dat al bij het instappen duidelijk wordt, blijft onder het rijden intact



A Opvallend veel knoppen. Dat is fijn, al doet de strakkere Mazda het niet slechter. **B** Nogal veel pianolak, dat is niet ieders smaak. **C** De zitpositie is oké, maar niet optimaal. De pedalen staan net een beetje te dichtbij.

● **Dubbeltest** Kia XCeed – Mazda CX-30



▲ Weinig beenruimte achter in de CX-30, die door zijn kleine zijruiten bovendien wat claustrofobisch overkomt.



▲ Vrij traditionele tellers, maar toch oogt dit instrumentarium niet ouderwets. ▼ Led-koplampen zijn standaard op de Mazda, maar worden bij eenvoudiger uitvoeringen gecombineerd met halogeen-dagrijlampen.

▼ De rugleuning van de voorstoelen is niet traploos verstelbaar.



▲ Wie de 150 pk sterke motor wil, zit aan de Homura-versie vast.



◀ De handbak is een feest om te bedienen.

▶ Het infotainment is vrij minimalistisch, maar biedt toch alles wat je nodig hebt. De bediening met de draaiknop werkt uitstekend, behalve bij Apple CarPlay of Android Auto.



hoogglans zwart uitgevoerd frame om de automaatpook, maar dat is het ook wel. Het binnenste oogt nog altijd prima, maar is duidelijk niet meer het allernieuwste wat ze in Korea aanbieden. Kia kiest er nog altijd voor om veel fysieke knoppen te gebruiken. Die zijn logisch geclusterd en daardoor prettig in het gebruik, maar zelfs de grootste knoppenfan moet toegeven dat het XCeed-interieur hierdoor wel wat vol en druk is. Mazda gebruikt voor veelgebruikte functies eveneens fysieke knoppen, maar giet het geheel toch in een aanzienlijk strakkere en meer opgeruimde vorm. Het interieur is een waar kunststukje, dat tegelijkertijd creatief en rustgevend van vorm is. Ook als het gaat om de afwerking, slaan we de Mazda vanbinnen hoger aan dan de Kia. Het XCeed-interieur is van een voor dit segment gemiddeld niveau, prima dus. De Mazda ontstijgt dat niveau duidelijk en kan zich gezien de hoogwaardigheid meten met veel duurdere alternatieven. Dat de Japanners zo hun eigen idee hebben over de



A Echte cockpit: het dashboard is 'om de bestuurder heen' ontworpen. B Het stuur is wat groot, maar ligt prettig in de hand. C Lekker laag: voor actieve bestuurders een geweldige zitpositie.

Mazda gebruikt fysieke knoppen, maar giet het geheel toch in een aanzienlijk strakkere en meer opgeruimde vorm



MAZDA CX-30 E-SKYACTIV G 150 | TOP 198 KM/H | 0-100 KM/H IN 9,0 S

bediening, bewijst de centrale draaiknop voor het infotainment. Het gebruik daarvan leidt onderweg minder af dan het bedienen van een touchscreen en betekent bovendien dat het scherm verder weg en hoger kan worden geplaatst. Het hoeft immers niet te worden aangeraakt. Het staat nu wel mooi in het zicht. Bij deze eigenwijze keuze van Mazda hoort wel één kanttekening: bij gebruikmaking van Android Auto of Apple CarPlay is het minder handig. Die systemen zijn duidelijk gemaakt voor aanraakschermen en vereisen met de draaiknop veel extra handelingen. De Kia heeft 'gewoon' een touchscreen; het is met 10,25 inch groot genoeg. Het is ook snel, uitgebreid en overzichtelijk en levert dus weinig klachten op. De Kia heeft ook een uitgebreider digitaal instrumentarium, met hier eigenlijk altijd gewoon de traditionele meters in beeld. Bij de Mazda zijn die tellers nog grotendeels analoog, maar toch ziet dat er niet ouderwets uit. Het overzichtelijke, strakke geheel past juist heel mooi bij de rest van het CX-30-interieur, dat er in alles op gericht lijkt om de bestuurder zo min mogelijk te vermoeien met onnodige extra's.

CILINDERUITSCHAKELING

De Mazda CX-30 mag dan een cross-over zijn, zo voelt hij niet aan. Je zit laag achter een dik, sportief stuur en naast een vrij hoge middenconsole, precies zoals de actieve bestuurder het graag wil. De kleine

zijruiten dragen bij aan het cockpitgevoel, al krijgt dat sfeertje natuurlijk niet iedereen enthousiast. Wie juist veel licht en overzicht zoekt, is beter af met de Kia. Die voelt ook bepaald niet aan als een echte, hoge SUV, maar is evenmin uitgesproken sportief. De zitpositie in de Xceed kan voor langere mensen wel minder prettig

zijn, want de beenruimte voorin kan wat beperkt zijn. Meer precies: de pedalen staan te dichtbij, of de diepteverstelling van het stuur is niet toereikend. Het karaktersverschil dat al bij het instappen duidelijk wordt, blijft onder het rijden intact. De Mazda betreft de bestuurder veel meer bij het rijden dan de Kia en biedt een prettige, communicatieve besturing en een heerlijk schakelende handbak. Een automaat is leverbaar, maar wie kan en wil schakelen willen we aansporen om voor de handbak te kiezen. Het onderstel is heel mooi uitgebalanceerd en biedt veel grip en stabiliteit bij toch voldoende comfort. De Xceed rijdt veel minder uitgesproken dan de CX-30. Onderweg valt eigenlijk vooral op hoe weinig er opvalt, al kan dat een voordeel zijn. Hij is comfortabel en de besturing is voldoende precies, maar ook wat gevoelloos. Als het gaat om de aandrijflijn, gaat de Xceed er wel met de winst vandoor. Grappig genoeg komt dat in feite ook doordat de Kia van het geteste duo veel meer de trend volgt. De Koreaan heeft immers een moderne turbomotor, gekoppeld aan een modieuze automaat met een dubbele koppeling. Die combinatie werkt gewoon prettig. Het vroeg beschikbare koppel levert een auto op die niet alleen vlot is, maar ook echt zo aanvoelt. Bij Mazda is dat minder het geval. De Japanners kiezen als vanouds voor een naar verhouding grote benzinemotor

OPMERKELIJK



- ▲ Dit platte lampje in de bumper dient als stadslicht en richtingaanwijzer.
- ▼ De bodem van de bagageruimte laat zich in drie delen opvouwen en aan de kant schuiven.





◀ Met grofweg 430 tot 1.400 liter noteren we geen grote verschillen als het gaat om bagageruimte. Beide auto's zijn bruikbaar als gezinsauto, maar ruimtewonderen zijn dit niet.

ALLE GEGEVENS OP EEN RIJ

GEGEVENS	KIA	MAZDA
TECHNIEK		
Aandrijflijn	benzine, mild-hybrid	benzine, mild-hybrid
Verbrandingsmotor	4-cil., in lijn, turbo	4-cil., in lijn
Cilinderinhoud	1.482 cc	1.998 cc
Max. vermogen.	118 kW/160 pk bij 5.500 tpm	110 kW/150 pk bij 6.000 tpm
Max. koppel	253 Nm	213 Nm
Uitstoot CO2	140 g/km	134 g/km
Aandrijving	voor	voor
Aantal versnellingen	7, aut. met dubb. koppeling	6, handgeschakeld
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bagageruimte	426-1.394 liter	430-1.406 liter
Gewicht	1.300 kg	1.295 kg
Laadvermogen	570 kg	632 kg
Aanhanger (geremd)	1.410 kg	1.300 kg

KOSTEN

Vanafprijs	€ 36.195	€ 36.390
Prijs uitvoering	€ 41.695	€ 36.390
Prijs testauto	€ 42.490	€ 37.240
Wegenbelasting/3 mnd.	€ 163 - 181	€ 163 - 181
Energielabel/bijtelling	C/22%	B/22%
Garantie	7 jaar/150.000 12 jaar carros.	6 jaar/150.000 12 jaar carros.
Onderhoudsinterval	15.000 km / 1 jaar	20.000 km / 1 jaar

Alle gegevens volgens fabrieksupgave

TESTWAARDEN

PRESTATIES	KIA	MAZDA
0-50 km/h	3,5 s	3,2 s
0-80 km/h	6,5 s	6,5 s
0-100 km/h	8,9 (9,2*) s	9,0 (8,8*) s
50-80 km/h in D/3/4	3,0 s	5,3/7,1 s
80-120 km/h in D/4/5	5,9 s	9,9/14,2 s
Topsnelheid*	208 km/h	198 km/h

REMMEN

50-0 km/h	8,9 m	10,5 m
100-0 km/h	34,0 m	42,2 m

TOERENTAL

130 km/h	2.500 tpm	2.600 tpm
----------	-----------	-----------

Meetcondities temperatuur 5°C, zonnig, droog

* = fabrieksupgave

(2,0 liter) zonder turbo, maar met een mild-hybride systeem en een bijzonder hoge compressieverhouding. Dat is interessant en het levert een soepele en lineaire krachtsopbouw op. Het nadeel komt in vergelijking met de turbomotor van de Kia wel duidelijk naar voren, want de Mazda voelt onderin wat futloos aan. De beloofde 150 pk komt er gevoelsmatig niet helemaal uit, al is even terugschakelen door die strakke handbak gelukkig wel een feest. Geen feest is de cilinderuitschakeling, wat nog een manier is van Mazda om het gebruik terug te dringen. Als de motor op twee cilinders loopt – en dat gebeurt nogal

Hoewel beide auto's nipt praktischer zijn dan hun hatchback-broertjes, mag je er op ruimtegebied geen wonderen van verwachten

eens – gaat dat gepaard met een duidelijke brom, die behalve hoorbaar ook voelbaar is. Het voelt daadwerkelijk aan alsof er een bobine is overleden en dat is gewoon niet prettig. Anders dan een start-stopsysteem kan de cilinderuitschakeling niet worden gedeactiveerd, dus dit hoort er bij de SkyActiv-G 150 altijd bij.

MEER KEUZE

Hoewel beide auto's nipt praktischer zijn dan hun respectievelijke hatchback-broertjes, mag je er op ruimtegebied toch geen wonderen van verwachten. Bij Mazda is er simpelweg geen ruimer alternatief zonder dat je naar de grotere 6 of CX-5 overstapt, terwijl Kia de Ceed ook biedt als stationwagon. We verklappen alvast: die is aanzienlijk ruimer! In zowel de XCeed als de CX-30 kun je grofweg 430 tot 1.400 liter kwijt. Beide auto's hebben een in hoogte verstelbare bodem in de bagageruimte, zodat je kunt kiezen tussen extra laadruimte eronder óf erboven. Achterin zitten doen we liever in de Kia, die het vooral wint als het om beenruimte gaat. De CX-30 valt hier

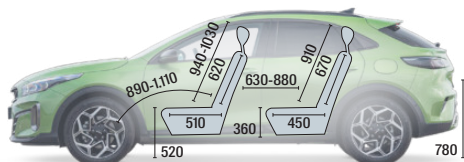
tegen en biedt achterpassagiers vanwege de kleine zijruiten ook een beperkt uitzicht. Met een prijs van € 36.390 is de CX-30 op het eerste gezicht duidelijk voordeliger dan de Kia, maar dat is schijn. De geteste XCeed is namelijk een GT-PlusLine en die overtreft zijn rivaal met veel gemak als het gaat om uitrusting. Een DynamicPlusLine met handbak is beter vergelijkbaar en die kost met € 36.195 nipt minder dan de Mazda. Bovendien biedt Kia zoals gezegd veel meer keuze, met in totaal vijf verschillende uitvoeringen voor deze motorversie. **AV**

► Relatief laag en breed: beide auto's zijn echte cross-overs, geen SUV's.



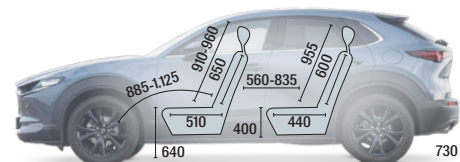
MATEN in mm

KIA



lengte 4.395, wielbasis 2.650, breedte 1.826, hoogte 1.495, interieurbreedte voor 1.520, interieurbreedte achter 1.480, draaicirkel -, banden op geteste auto Continental PremiumContact 6 235/45 R18

MAZDA



lengte 4.395, wielbasis 2.655, breedte 1.795, hoogte 1.540, interieurbreedte voor 1.540, interieurbreedte achter 1.440, draaicirkel 10,6 m, banden op geteste auto Toyo W/T Open Country (winter) 215/55 R18

CONCURRENTEN



▲ Volkswagen T-Roc 1.5 TSI 150 pk, vanaf € 36.190.



▲ Renault Arkana Mild Hybrid 160, vanaf € 38.585.

BRANDSTOFVERBRUIK

Fabrieksopgave in l/100 km

KIA	6,1 (1:16,4)
MAZDA	5,9 (1:16,9)

Testverbruik in l/100 km

KIA	6,6 (1:15,2)
MAZDA	6,0 (1:16,6)

Tankinhoud in liters

KIA	50
MAZDA	51

Actieradius in kilometers

KIA	760
MAZDA	846

De eigenwijze aanpak van Mazda lijkt te werken. De turboloze, grotere viercilinder van de CX-30 is in theorie nipt zuiniger en weet de fabrieksopgave in de praktijk ook dichter te benaderen dan de Xceed, al is het verbruik van de Kia niet slecht.

SCOREKAART

	KIA	MAZDA
Aandrijflijn	●●●●○ Gewoon een fijne turbomotor, prima automaat.	●●●●○ Mist puf onderin, cilinderuitschakeling heel vervelend.
Rijden	●●●●○ Braaf en voorspelbaar.	●●●●○ Meer gevoel, fijne balans.
Uitrusting	●●●●○ Meer keuze, voordeliger bij gelijke uitrusting.	●●●●○ Weinig keuze door combinatie motor-uitrusting.
Ruimtegebruik	●●●●○ Iets meer zitruimte achterin.	●●●●○ Krap achterin, bagageruimte vergelijkbaar.
Interieur	●●●●○ Oké, maar niet opzienbarend.	●●●●○ Erg fraai voor dit segment.
Multimedia	●●●●○ Uitgebreid, snel en logisch.	●●●●○ Eigenwijze aanpak werkt, behalve bij Android Auto.
Veiligheid	●●●●○ Veel veiligheidssystemen standaard.	●●●●○ Uitstekende score EuroNCAP, lange remweg vooral door winterbanden.
Gebruikskosten	●●●●○ Iets hoger verbruik, evengoed netjes.	●●●●○ Echt best zuinig.
Uitstraling	●●●●○ Vrij vlotte verschijning, de kleur helpt ook.	●●●●○ Een chique verschijning in dit segment.

OORDEEL

@Jan Lemkes



1 Mazda
32½ punten

2 Kia
31 punten

De Kia is duidelijk de allemansvriend van dit stel en biedt (iets) meer ruimte, een fijne, koppelrijke turbomotor en keuze uit allerlei verschillende uitvoeringen. De Mazda is er met deze motor in slechts één middelmatige versie en laat vooral punten liggen als het gaat om de aandrijflijn. De handgeschakelde versnellingsbak is fantastisch, maar de motor mist onderin kracht en de cilinderuitschakeling voelt niet zo prettig. Toch sprokkelt de Mazda meer punten bij elkaar, want als totaalplaatje staat hier nog steeds een indrukwekkend hoogwaardige auto. Met zijn prachtige interieur, fijne rijeigenschappen en fraaie afwerking is het een keuze voor fijnproevers, die aanvoelt als een model uit een hogere klasse.





PRECISIE TOT IN HET KLEINSTE DETAIL

Crafted in Japan staat voor het vakmanschap dat je terugziet in elk detail. In Japan betekent vakmanschap namelijk zoveel meer dan iets kunnen maken. Het betekent dat je perfectie nastreeft. Niet met machines, maar door mensenwerk. Bij Mazda is dat in handen van onze Takumi, een eretitel die je pas krijgt na 20 jaar bewezen vakmanschap. De Takumi wijden vele jaren aan het creëren van een voorwerp waarin ze ziel en zaligheid leggen om het detail waaraan ze werken tot leven te brengen.

CRAFTED IN JAPAN

