



Mazda CX-60

De CX-60 is Mazda's eerste plug-in hybride. Het is ook de entree van het merk in de grotere SUV-klasse.

PRIJS vanaf € 53.690,- **BIJTELLING** 22 procent

De CX-60 oogt niet alleen fors, hij is het ook. Vier of zelfs vijf volwassenen passen er dan ook prima in. Voeg daarbij nog een bagageruimte met opgeteld boven én onder de opklapbare vloer een minimuminhoud van 570 liter: niet slecht. Onder die vloer is volop ruimte voor de laadkabel(s).

Binnenin is hij degelijk en netjes afgewerkt, zonder overdadige vormgeving. Het centrale beeldscherm is vrij compact, het navigatiesysteem is niet het allermodernste, maar werkt prima. Opmerkelijk is dat het instrumentarium na inschakeling van de cruise control compleet verandert.

Daarop zijn ook andere verkeersdeelnemers schematisch weergegeven. Het beeld suggereert adaptieve cruise control, maar die heeft de Mazda niet; in deze klasse verwacht ik dat wel standaard.

Opmerkelijk: er zijn diverse rijstanden beschikbaar, maar

Hij waarschuwt voor fietsers

'Sport' is niet te combineren met cruise control.

Een dikke 'plus' krijgt de CX-60 wel voor het feit dat zelfs bij een uitgeschakelde motor op het dashboard een waarschuwing verschijnt voor een achteropkomende

fietser als ik het linkerportier wil openen. Dat zag ik nooit eerder. Onhandig (maar bekend uit andere Mazda's) is dat ik de hold-functie van de elektrische handrem telkens opnieuw moet activeren wanneer ik de motor start.

De technische verfijning die ik ken van andere Mazda's mis ik nogal in de CX-60. De 2,5 liter viercilinder benzinemotor (141 kW/191 pk) werkt samen met een flinke elektromotor, met een gezamenlijk 'systeemvermogen' van 241 kW/327 pk en die twee zijn gecombineerd met een achttraps automatische transmissie. De drie kunnen het helaas niet zo goed met elkaar vinden.

De benzinemotor klinkt rauw en is vaak nadrukkelijk aanwezig, de overschakeling van benzine naar elektrisch is niet altijd fijn, en zelfs rustig, volledig elektrisch wegrijdend voel ik de schakelmomenten te hard. Volledig elektrisch kan de Mazda volgens de

fabriek 60 kilometer rijden. Ik bereikte proefondervindelijk zowel 40 als 50 kilometer, maar 60 lijkt me onmogelijk.

De CX-60 weegt ruim twee ton (max. aanhangwagen-gewicht: 2.500 kg), maar dan nog vind ik het verbruik relatief hoog. Het pure stroomverbruik ligt ruim boven de 25 kWh/100 km, dat is fors. Met een lege batterij werkt de techniek als hybride en dan kom ik aan een benzineverbruik van 1 op 11,8: dat is stevig. Als ik de elektrische actieradius meetel – maar stroom is ook niet gratis! – wordt het 1 op 15,3 en ook dat valt tegen.

Conclusie: met de CX-60 mengt Mazda zich in een stevige concurrentiestrijd met andere grote SUV's. De plug-in hybride aandrijftechniek mist de verfijning die ik van andere merken, maar ook van andere Mazda's ken. Natuurlijk is ook deze Mazda een kwaliteitsproduct, maar datzelfde geldt voor andere Aziatische merken.



Ford Focus

De Focus is al vele jaren een bestseller. Ford achtte de tijd rijp voor een doordachte opwaardering.

PRIJS vanaf € 33.300,- **BIJTELLING** 22 procent

Niet iedereen is al toe aan gedoe met laadkabels en de vraag 'haal ik dat wel?'. Ook Ford werkt hard aan de elektrificering van zijn vloot. De nieuwe Focus is een mild hybrid, dus voorzien van een elektromotor die de auto nooit elektrisch laat rijden, maar wel assisteert bij de aandrijving. In het gebruik merk je daar niks van, maar wél aan de pomp. In gewoon Nederlands verkeer, weliswaar met veel '100 op de cruise control', reed ik met gemak tussen 1 op 18 en 19. Dat zijn bijna waarden die je verwacht van een full hybrid.

Op een heel exclusieve topuitvoering na, is de Focus er nog uitsluitend met de

inmiddels vertrouwde, maar steeds verder doorontwikkelde 1,0 liter driecilinder benzinemotor (92 kW/125 pk). Die werkt heel mooi samen met die elektromotor. Als je scherp luistert, hoor je soms dat hij bij geringe belasting zelfs op twee cilinders draait. Dat is een knap staaltje moderne techniek. Deze motor kan nu ook worden gekoppeld aan een zeven(!)-traps automaat; ik reed 'm met de subliem schakelende normale zesversnellingsbak.

De vernieuwde Focus is direct te herkennen aan zijn stoere nieuwe neus. Die heeft als bijkomend voordeel dat de kans op letsel bij een voetganger of fietser na een aanrijding kleiner is. Het

interieur is opgewaardeerd met een mooie, grote centrale display voor diverse functies. Eén daarvan is het navigatiesysteem. Hoewel dit via 'the cloud' actueel wordt gehouden, geeft het pas laat instructies – plus regelmatig overbodige opdrachten. Even zinloos zijn meldingen als 'handen

Knap staaltje techniek

aan het stuur' – ik doe niet anders - of de opdracht de passagiers achterin niet te vergeten, terwijl ik alleen op pad ben.

Het leveringsprogramma bestaat uit vijfdeurs hatchbacks en de altijd heel populaire stationwagens, beide nog slechts in twee versies: Titanium – ooit de topversie – en ST-Line, die een wat sportiever tintje heeft. Beide zijn er ook nog met een

iets uitgebreidere uitrusting; eenvoudiger versies zijn er dus gewoon niet meer.

De ST-Line heeft bijzonder fijne sportstoelen, een anders klinkende uitlaat(!) en een knap harde afstemming van het onderstel. Wie meer op comfort is gesteld, kiest dus de Titanium. De hatchback is achterin lekker ruim en biedt 392 liter bagageruimte. De Wagon is nog iets praktischer door het vlakke dak en biedt minimaal liefst 635 liter bagageruimte. Niet uniek maar mooi zijn de kunststof beschermingsrandjes aan de portieren, die uitklappen wanneer het portier wordt geopend en zo schade aan de auto van de burens voorkomen.

Conclusie: de Ford Focus is al een aantal jaren zakelijk de bestverkochte middenklasser in ons land. Terecht, want hij is technisch zeer doordacht, erg fijn in het gebruik en met deze mild hybrid-techniek echt heel zuinig.