



Joep de Heer
6 mei 2019

Even stilstaan

Uniek, er is een nieuwe Mazda! Bijzonder nieuws als je beseft dat het modellengamma van de Japanners eigenlijk maar beperkt is. En dat is niet het enige. De 3 maakt deel uit van het overvolle C-segment en moet het dus gaan opnemen tegen verkooptoppers als de Volkswagen Golf en de Ford Focus. Mazda staat voor een flinke uitdaging om in deze groep het verschil te gaan maken. De verwachtingen van de nieuwe 3 zijn daarom hooggespannen. Tijd om de auto eens goed aan de tand te voelen.



KODO

Mazda heeft een geheel eigen designfilosofie als het gaat om het ontwerpen van een auto. Het zogenaamde KODO-design houdt in dat er verbondenheid is tussen het ontwerp en de Takumi (vakmeesters). Hiervoor wordt de vergelijking getrokken naar Jinba Ittai, de eenheid tussen paard en ruiter. Het ontwerp van de auto moet altijd in beweging zijn, zelfs op het moment dat de auto stil staat. Dit proces heeft duidelijk zijn vruchten afgeworpen. De Mazda 3 is een zeer scherp en sportief getekende auto. Zonder overbodige lijnen, andere poespas en met een geheel eigen gezicht. Smaak is een persoonlijke kwestie maar velen zal het design van de Mazda zeker aanspreken. Dat het design uniek is binnen het C-segment is in ieder geval een conclusie die getrokken mag worden. Vooral opvallend is de forse C-stijl, een element dat er van buiten zeer goed uitziet maar van binnen zorgt voor een fikse dode hoek.



Perfectie in eenvoud

De dynamiek van de buitenzijde wordt doorgetrokken naar de binnenzijde. Allereerst oogt het interieur vrij leeg. Dit komt niet enkel door het feit dat wij de basisversie rijden, maar is over de hele range modelvarianten het geval. Uitgezonderd van de knoppen met luxe opties. Door sommigen zal het interieur gezien worden als saai en kaal. Het lege interieur is echter een zeer bewuste keuze van Mazda. Er zijn geen overbodige kleurrijke stiksel, rare schermen of goedkoop ogende materialen aanwezig. Het interieur straalt van rust en eenvoud. Saai is het in onze ogen allerminst. Er zijn mooie zachte lederen materialen gebruikt, fijne randen en een recht stiksel die het interieur sieren.

De stoelen zitten als gegoten. Het stuur kan een flink stuk naar je toe worden getrokken en de versnellingspook lijkt wel een verlengstuk van je lichaam. De combinatie van deze zaken vraagt erom bestuurd en gebruikt te worden. Recht voor onze neus zien we het head-up display dat standaard in iedere Mazda 3 aanwezig is. De klokken achter het stuur zijn deels digitaal en in beperkte mate aan te passen aan de wensen van de



Mazda 3 SkyActiv-G 122 hatchback

gebruiker. In het midden prijkt een scherm dat enkel bediend kan worden via een draaiknop in het middenconsole. Vette vingers op het scherm zijn verleden tijd. Standaard levert Mazda Apple Carplay in de 3. Een tegenvaller is dat de software van Mazda en van Apple niet vlekkeloos samenwerken. Het vergt het nodige geduld om Carplay met de centrale middenknop te bedienen en het systeem loopt soms vast. Hopelijk kan dit met een systeemupdate worden verholpen.

Hoewel de designers goed hebben nagedacht over de vormen van de auto lijkt het wel of ze de passagiers achterin vergeten zijn. Achterin instappen is voor een volwassene een flinke manoeuvre. De aflopende daklijn speelt daarin een grote rol. Eenmaal plaatsgenomen houdt de ruimte niet over en raakt je kruin het dak. Daarnaast is de ruit vrij klein en met de donkere C-stijl heb je het gevoel in een grot te zitten. De C-stijl heeft ook nadelige gevolgen voor de bestuurder. Probeer maar eens op een goede en veilig manier te fileparkeren in een drukke winkelstraat; er is door de kleine achterraut en de loeier van een C-stijl bijzonder weinig zicht.





Verbinding

Genesteld in de Mazda 3 en met de sleutel een kwartslag gedraaid in het contact komt de 2.0 liter motor tot leven. De korte versnellingspook ligt als gegoten in je hand en het schakelen van verzet naar verzet verloopt zeer soepel. De 122 pk die dit SkyActiv-G motorblok met zich meedraagt is voldoende voor de Nederlandse wegen en heeft genoeg power om goed genoeg van zijn plek te komen. In 10,4 seconden wordt de sprint naar de honderd kilometer per uur gemaakt en de top is net onder de 200 kilometer per uur bereikt. Zo op papier niet echt cijfers om over naar huis te schrijven. Ondanks de cijfers voelt het rijden dynamisch. Er is contact tussen de bestuurder en de auto. Het sturen gaat dan ook scherp en je voelt precies wat de auto doet. Het schakelen gaat intuïtief en natuurlijk. Tijdens het rijden van een Mazda ga je de slogan van het Japanse merk opeens begrijpen. 'Mens en machine in perfecte harmonie' is een kreet die recht doet aan het model en haarscherp aangeeft hoe het is om deze auto te besturen.

Verwacht geen sportieve capriolen. Het rijden is in alle opzichten puur en volwassen. Daarbij moet gezegd worden dat het opvallend stil is aan boord. Tegenwoordig zijn we gewend aan turbomotoren aan boord van nieuwe auto's. Mazda is nog steeds overtuigd van motoren zonder turbo en heeft dus opnieuw een atmosferisch blok in de nieuwe 3 gelepeld. Omdat we zo gewend zijn aan motoren met turbo moeten we toegeven dat het een gemis is dat de Mazda er geen heeft. Meer power bij een hoger toerental zou een welkome toevoeging zijn. Op een motor met meer power moeten we nog even wachten. Op dit moment is de 122 pk de sterkste krachtbron.



SkyActiv-X

Het schrijven over de verschillende motoren hoeft niet lang te duren. Mazda houdt het voor dit moment nog overzichtelijk en dat scheelt keuzestress. Bij zowel de Mazda 3 hatchback als de sedan is er keuze uit twee verschillende motoren. Voor een benzineauto ben je veroordeeld tot de Skyactiv-G motor. Deze motor neemt 122 pk (90 kW) voor zijn rekening. We hebben van doen met een blok met een inhoud van twee liter, vier cilinders en een koppel van 213 Nm. De genoemde variant is zowel handgeschakeld als met een automatische transmissie te bestellen, beiden met zes verzetten. Aan de dieselzijde zien we een 1.8 liter motor met 116 pk (85 kW) en een maximaal koppel van 270 Nm. Eveneens als automaat en als handbak verkrijgbaar. Alle motoren leveren prima prestaties voor de Nederlandse wegen, maar verzetten geen bergen. Geen van de motoren zal namelijk onder de 10 seconden van stilstand naar de 100 kilometer per uur klimmen.

Geduld is het toverwoord bij Mazda. Deze zomer verschijnt de compleet nieuwe SkyActiv-X motorisering. Een motor die zowel voor diesel- als benzinerijders een



Mazda 3 SkyActiv-G 122 hatchback

feestje moet gaan worden. Met 180 pk is de motor een stuk krachtiger dan de huidige SkyActiv-G motor en toch moet de krachtbron de verbruikscijfers van de diesel gaan evenaren. Helemaal zeker is het nog niet, maar de nieuwe krachtbron moet zo'n 20% CO2-uitstoot gaan reduceren.



Prima deal, maar spaar door

Instappen in de Mazda 3 doe je voor 27.160 euro. Standaard zit deze instapper al rijk in de spullen. Zo krijg je adaptieve cruise control, dode hoek detectie, LED verlichting, Lane Assist, head-up display, Apple Carplay en DAB+. Op het eerste gezicht een zeer goede deal. Na het eerste rondje rijden weet je direct wat je mist; de dode hoek is namelijk zo groot dat Magere Hein er jaloers op is. De kleine achterraut werkt dan niet echt in het voordeel en daarom is een achteruitrijcamera een groot gemis. Spaar daarom zeker nog tweeduizend euro extra en neem de comfort uitrusting. Dit pakket bevat namelijk een achteruitrijcamera, climate control, dimmende spiegels, stoelverwarming en keyless entry. Opties die het sparen waard zijn. Voor ruim 32 mille heb je de duurste benzineversie, de Luxury. De diesels starten bij 29.660 euro en lopen



Mazda 3 SkyActiv-G 122 hatchback

tot 34.810 euro.

Mazda heeft met de 3 een prima deal in handen. Peugeot biedt met de 308 als instapper een goedkoper alternatief, maar dit model zit lang niet zo goed in de spullen. Renault komt met de Mégane dichtbij, maar moet in de rijervaring zijn meerdere bekennen aan de Mazda. De Volkswagen Golf komt een paar duizend euro duurder uit. Wellicht dat de nieuwe Toyota Corolla nog een serieuze concurrent kan worden. De tijd zal leren hoe dat zich gaat ontwikkelen. Over tijd gesproken; voor de volledige beleving moet je de aankoop nog even uitstellen tot de nieuwe SkyActiv-X op de markt verschijnt. We tellen de dagen af....

Plus

- + Elegant design
- + Echte rijdersauto
- + standaard al goed in de spullen

Min

- Giga dodehoek
- Geen krachtige aandrijving
- Ruimte voor achterpassagiers