Bjorn Blokzijl
24 mei 2016

Schot in de roos

Er is geen markt zo bijzonder als die van nieuwe auto's. Al overtref je de concurrentie als het gaat om binnenruimte, weggedrag en motorkarakter: als er geen lage-bijtellingsvariant beschikbaar is, ben je nagenoeg kansloos. Dit lot heeft de Mazda3 getroffen. Toen we voor het eerst kennis maakten met de jongste generatie van Mazda's bestseller, waren we buitengewoon positief gestemd over zaken als het ontwerp, het rijgedrag en het ruime interieur. Hoewel verkoopaantallen van rond de 1.100 exemplaren per jaar niet zo slecht lijken, vallen ze in het niet bij de aantallen die Volkswagen en Peugeot halen met respectievelijk de Golf en de 308. Deze enorme aantallen worden vooral behaald omdat deze modellen de afgelopen jaren verkrijgbaar waren met zuinige aandrijflijnen en dus goed voor minder dan 25% bijtelling. De Mazda3 had dit voordeel niet en dat resulteerde in een gevecht in de achterhoede. Over een paar weken staat er echter een nieuwe variant van Mazda's compacte middenklasser in de showroom: de Skyactiv-D 1.5. Met 21% bijtelling moet hij nu wel potten breken in zijn segment.

Prettig op het netvlies

Toen wij de eerste keer reden met de huidige Mazda3 kreeg het ontwerp de handen van iedereen op elkaar. Vooral in de prachtige 'Soul Red' metallic lak is de auto een echte eye-catcher. Waar de eerder genoemde Golf of 308 vrij gemakkelijk opgaat in het straatbeeld, is de Mazda3 prettig onderscheidend. Met de zuinige dieselmotor in het vooronder reden wij in en om Barcelona met de auto in de Skylease GT-uitvoering en voorzien van de metallic aluminiumlak.
Hoewel de kleur wat braaf lijkt, is de combinatie met de fraaie 18 inch lichtmetalen wielen nog steeds zeer geslaagd. De basisvorm van de auto is dusdanig goed, dat elke kleur hem goed staat. Wij reden enkel met de vijfdeurs hatchback, maar de auto is ook leverbaar als vierdeurs sedan. Hoewel de auto ook in die carrosserievariant prettig op het netvlies ligt, verkoopt Mazda er maar een handjevol van in Nederland.Â

EÃ©n van de toppers

Voor de zakelijke markt is de door ons gereden Skylease GT zeer interessant. Naast het fraaie lichtmetaal zit de auto vol met comfort- en veiligheidverhogende zaken. Zo zijn navigatie, automatische airco met twee zones en adaptieve cruise control Â standaard aanwezig. Zitten doe je op elektrisch te verstellen, met leer beklede en verwarmbare stoelen. Zowel de stoelen als het stuur en diverse panelen elders in het interieur zijn afgewerkt met een fraai rood stiksel. Dit onderbreekt het verder vrij donkere interieur op een positieve manier.

Ook vind je her en der panelen met een carbon-look, waarbij gezegd moet worden dat we hiervan wel eens betere uitvoeringen hebben gezien. Hoewel de auto met zijn relatief lange neus niet doet vermoeden een ruimtewonder te zijn, is hij dat wel. Verstel je voorstoelen zo dat een bestuurder en passagier van 1.90 meter goed zitten, dan nog is er voldoende plek op de achterbank voor drie volwassenen. Dit geldt niet alleen voor de beenruimte, maar ook het hoofd komt niet snel in aanraking met het dak. Helaas is de instap achterin wat minder makkelijk.

De raamlijn van het achterportier is fraai, maar hierdoor stoot je je hoofd snel bij het

instappen. Qua zitpositie voorin is de Mazda3 Ã©Ã©n van de toppers in zijn segment. Niet alleen laat de stoel zich eenvoudig verstellen, ook het stuurwiel kan zowel in de hoogte als in diepte worden versteld. Voor een wat 'sportievere' zitpositie is dit erg prettig. Helaas is de ruimte tussen het portier en de middentunnel net breed genoeg. Op langere ritten is dit minder prettig als je het linkerbeen ter ruste wilt leggen.Â

Niks tekort

Het belangrijkste nieuws van deze Mazda3 ligt onder de motorkap. Hoewel de motor in de basis geen vreemde is - hij is ook te verkrijgen in de CX-3 - is hij voor deze gelegenheid onder handen genomen. Waar bij introducties van nieuwe modellen en motoriseringen vaak technische verhalen worden verteld waar geen touw aan vast te knopen valt en waarvan in de praktijk niet of nauwelijks iets merkbaar is, is dat bij de anderhalve liter grote dieselmotor anders. Dat de zuiger een iets andere vorm heeft en daardoor een betere koeling heeft, is vooral voor het verbruik belangrijk.
Wat wel direct merkbaar is, is de nagenoeg trillingsvrije loop van de motor. Door toepassing van een demper in de zuiger blijft het typische dieselgeluid grotendeels

achterwege. Zelfs als je fors accelereert, klinkt de motor niet als een echte diesel. Als je niet zou weten dat je met een zelfontbrander onderweg bent, dan zou je zweren dat er een benzinemotor voor de aandrijving zorgde.
Met 105 pk lijkt de Mazda3 wat ondergemotoriseerd te zijn. De concurrentie is wat ruimer bedeeld en op het eerste gezicht is de Japanner op dat gebed in het nadeel. Toch hebben wij nooit het gevoel gehad vermogen tekort te komen. Zelfs op de bochtige wegen in de bergen rondom Barcelona presteert het blokje uitstekend. Dankzij het koppel van 270 Nm en de beschikbaarheid vanaf 1.600 toeren per minuut, trekt hij de 1.240 kilogram zware Mazda3 eenvoudig een steile heuvel op. Dankzij een fabrieksopgave van 3.8 liter diesel per 100 kilometer en een uitstoot van 99 gram kooldioxide, hoeft slechts 21% worden bijgeteld voor zakelijke rijders. Dit geldt overigens voor beide carrosserievarianten, maar enkel in combinatie met de handgeschakelde versnellingsbak.

Uitdagend recept

Mazda's staan er om bekend een bovengemiddeld goede wegligging te hebben. 105 pk

onder de voorwielen lijkt op papier een weinig uitdagend recept te zijn, maar dat ligt - zoals eerder genoemd - in de praktijk net wat anders. Het is tijdens het rijden goed te merken dat het onderstel veel meer vermogen aan kan. Dit komt het rij- en stuurgenot ten goede. De auto is zeer lichtvoetig en door de sportieve afstemming van de besturing, vering en demping, is de neus zeer precies te plaatsen in snel genomen bochten. Vooraf hadden we niet verwacht zoveel plezier te hebben met een relatief laag maximum vermogen.
Door de soepele en stille motor is het een feest om van de ene haarspeldbocht naar de andere te rijden. Hoewel de auto behoorlijk schakellui te rijden is, is ook het schakelen echt 'des Mazda's'. De pook laat zich met een prettige weerstand door de verzetten glijden, waarbij de slagen kort en precies zijn. Buiten de Golf GTE is er geen andere auto in dit segment waarmee je Ã©n een lage bijtelling scoort Ã©n sportief van A naar B rijdt.Â

De ommekeer

Waar bij Mazda de CX-3 en CX-5 ware verkooptoppers zijn, blijven de andere modellen

behoorlijk achter. Met een lagere bijtelling, maar met behoud van de vaste merkwaarden, moet hierin een ommekeer komen. En het moet gezegd: de Mazda3 met de Skyactiv-D 1.5 is een schot in de roos. Waar hij op papier achter lijkt te lopen op de concurrentie, maakt hij dit in de praktijk dubbel en dwars goed. Voor 30.390 euro krijg je een auto die niet alleen voorzien is van een erg prettige aandrijflijn, ook is er qua uitrusting niks meer te wensen over. Het ontwerp van het exterieur zorgt zelfs ruim twee jaar na de marktintroductie nog voor geÃ¯nteresseerde blikken van omstanders en ook de ruimte binnenin is goed voor elkaar. Het totaalpakket van de Mazda3 is beter dan ooit en met de nieuwe dieselmotor kan de Japanner de strijd met de concurrenten weer met een gerust hart aangaan.

Plus

+ Zuinig, soepele en stille aandrijflijn
+ Erg goede rijeigenschappen
+ Ruim interieur

Min

- Instap achterin wat lastig
- Ietwat smalle werkplek voorin
- 'Carbon-look' panelen doen afbreuk aan interieur