Michel van Breugel
24 juni 2009

Spijkers met koppen

De Mazda 3 is de laatste jaren een graag geziene gast op onze wegen. Het model oogt nÃ©t iets vlotter dan veel andere compacte middenklassers. Hoge verkopen bleven echter uit, in Nederland kon de 3 geen vuist maken tegen autoâ€™s als de Volkswagen Golf en Ford Focus. Deze nieuwe â€˜3â€™ moet hier verandering in brengen, dit zal echter geen eenvoudige klus worden. Het nieuwe model is duidelijk geÃ¯nspireerd door de vorige generatie. Overigens heeft Mazda de laatste jaren een grote vertaalslag gemaakt op het gebied van design. De Japanners scherpen hun modellen flink aan waarmee de â€˜6â€™ twee jaar geleden de aftrap gaf. Nu de '3' aan de beurt is zie je dat deze lijn wordt doorgetrokken. De compacte middenklasser komt als vijfdeurs hatchback op de markt en als vierdeurs sedan. Zou de uitstraling van de nieuwe telg uit Japan nu dan definitief spijkers met koppen kunnen slaan in Europa?

Verschillende gezichten

De Mazda 3 is deze keer niet gebaseerd op het onderstel van de Ford Focus, zoals het vorige model, maar heeft een geheel in eigen huis ontwikkeld onderstel meegekregen. Aan de basis kan het dus niet liggen. De optische wijzigingen van de nieuwe Mazda 3 zijn niet schokkend, maar zeker noemenswaardig. De carrosserie heeft scherpe lijnen meegekregen, maar is zoals gezegd meer op de Mazda 6 gebaseerd. Hierdoor ligt de nadruk meer op sportiviteit. Aan de voorzijde lijkt de Japanner een grote glimlach te trekken, maar met een agressief tintje. In het â€˜gapendeâ€™ gat zit de luchtinlaat waar omheen flink gebruik is gemaakt van honingraat.

Mazda heeft twee gezichten op de 3 gezet, zo is er keuze uit de standaarduitvoering, maar ook uit een GT-M trim. Bij dit sportpakket komt alles net even wat beter uit de verf. Er is dan een onderbumper gemonteerd en de ronde mistlampen zijn in andere

units bevestigd. Daarnaast is de achterbumper sportiever gevormd en staat de auto op standaard 17-inch lichtmetaal. Wanneer je de 3 vanaf de zijkant bekijkt lijkt deze nog het meest op de vorige generatie. Het vloeiende maar toch ook agressieve lijnenspel komt in deze grijze metallic kleur goed tot zijn recht. Aan de achterzijde vallen de lichtunits op die flink uit de carrosserie uitsteken. Het heldere glas geeft wel een sportieve en bijdetijdse look aan de achterzijde van de 3. Verder heeft de achterbumper een soort diffuser meegekregen van zwart plastic.

Business uitrusting

De sportieve aspiraties van het exterieur komen we ook in het interieur tegen. Vooral het dashboard heeft dezelfde, wat hoekige, belijning meegekregen Het oogt allemaal wel wat sober, het dashboard bestaat uit zwart plastic en ook de stoelbekleding is van een zwarte stof gefabriceerd. Aluminiumkleurige accenten in deurpanelen en het

dashboard geven wat fleurigheid aan het geheel.
De materiaalkeuze is zonder meer goed gekozen, bijna Europees. Het dashboard ziet er gestructureerd en netje opgeruimd uit. Het stuurwiel herbergt veel functies, waaronder de afstelling van de radio/cd-speler, cruisecontrole en het navigatiesysteem, dat standaard in de Business+ is opgenomen. Het instellen van het systeem vanaf het stuurwiel heeft niet onze voorkeur, maar lijkt een kwestie van gewenning. De instelling van de radio/cd-speler spreekt voor zich en kan verder ingesteld worden op het dashboard. Daaronder is de bediening van de automatische airco gesitueerd wat zich goed laat bedienen.

Recht achter het â€“ met leer beklede â€“ stuur zijn drie klokken in ronde koepels gemonteerd welke wat ons betreft het design een beetje moet denken aan Alfa Romeo. De indeling van de klokken is goed en komt de afleesbaarheid ten goede. Onderin de middelste klok is de kilometer- en dagteller gesitueerd welke minder goed te lezen zijn als het stuur hoog is ingesteld. Over instellen gesproken, om een fijn positie achter het stuurwiel te krijgen zullen er geen uren voorbij gaan. Het stuur en de stoelen zijn goed naar wens in te stellen. De enige echte opmerking betreft de voorstoelen die we kunnen maken zijn de (te) korte zittingen, overigens typerend voor Japanse automobielen.

De 3 biedt voorin veel ruimte wat ons erg kan bekoren. Helaas valt de ruimte achterin wat tegen. Bij een bestuurder met een lengte van circa 1.90 meter is het lastig achterin plaats te nemen. De beenruimte houdt niet over, hoofdruimte is er wel voldoende. Verder typeert de achterbank zich door de vlakke zittingen. Ook zal de vijfde inzittende dit smalle plekje zo kort mogelijk willen bezitten. De bagageruimte is voor deze klasse voldoende met zijn 340 liter waarbij de ruimte te vergroten is tot 1.360 liter als de bank wordt neergeklapt. De gereden Mazda 3 is een Business+ welke enkele interessante extraâ€™s biedt. Zo zijn de belangrijkste toevoegingen een maatje groter lichtmetaal gemonteerd, BOSE Sound System, een cd-wisselaar en MP3 functie, bluetooth telefoon, stoelverwarming voor, parkeersensoren achter, het navigatiesysteem en het Rear Vehicle Monitoring-systeem (RVM).

Mid-power

Mazda laat de nieuwe 3 â€“ naast de twee carrosserievarianten â€“ ook met diverse motoren naar Nederland komen. Voor de particuliere markt wordt veel verwacht van de 1.6 liter benzine, welke tevens de basismotor is. Ook kan er een 2-liter besteld worden, zowel met als zonder automaat. Op dieselgebied worden hoge verkoopaantallen verwacht uit de hoek van de 2.2 CiTDâ€™s. Deze is in twee varianten leverbaar, met 150pk (mid-power) en met 185pk (high-power). Naast deze diesel is er ook nog een door PSA en Ford ontwikkelde 1.6 liter leverbaar.

Het koppel van de gereden mid-power 2.2 liter bedraagt 360 Nm en is beschikbaar van 1.800 tot 2.600 tpm. De krachtbron reageer fanatiek en gooit zijn vermogen met genoegen op de voorwielen. Tijdens het rijden valt op dat het volle vermogen er pas boven de 2.000 toeren echt lekker bij komt, daaronder blijft het toch doods. De duw in

de rug is boven dit toerental dan ook zeer nadrukkelijk aanwezig. Als het vermogen eenmaal aanwezig is gaat de Japanner dan ook met grote stappen. De kracht van het blok lijkt zich lineaire op te bouwen en verricht zijn taak zeer soepel. Boven de 3.500 toeren valt wel op dat de fut er alweer aardig uit is. Bijtijds schakelen lijkt dus het devies te zijn bij de 3, maar ook hier zullen we niet rouwig om zijn, de vijfversnellingsbak van de Mazda is heerlijk te beroeren. De verzetten zijn erg dicht op elkaar geplaatst waardoor het wel snel schakelen is, maar waardoor er ook vergissingen kunnen ontstaan. De korte slagen die de bak maakt komen het algehele sportieve gevoel van de Mazda 3 helemaal ten goede.

De dieselmotor maakt tijdens het rijden opvallend weinig geluid. Het geluid wat waarneembaar is komt van de Toyo banden welke standaard onder de 3 zijn gemonteerd. Niet zoals bij de vorige generatie wordt gebruik gemaakt van het onderstel van de Focus, maar deze '3' heeft een in eigen huis ontwikkeld onderstel waarvoor niets meer dan lof. Tijdens het rijden laat de lachende 3 je eveneens lachen door dit fijne onderstel. De 3 kleeft aan het asfalt maar is toch goed voorspelbaar. Het gevoel in het stuurwiel is zeer communicatief en geeft een goede tegendruk door aan de bestuurder. Het dynamische rijgedrag van de 3 is goed uitgebalanceerd en evenwichtig. Putten en kleine oneffenheden worden gevoelloos weggewerkt en bezorgen de bestuurder geen hoofdpijn. Grotere oneffenheden zijn merkbaar, maar niet hinderlijk. De prestaties van deze krachtbron mogen er best zijn en maken van de 3 een meer dan gemiddelde middenklasser. Ondanks het regelmatig afroepen van het vermogen heeft het verbruik ons positief verrast. De fabrieksopgave haalt de Mazda niet, maar een gemiddeld verbruik van 6,6/100km is een prima score.

Rechtvaardig

De nieuwe middenklasser van Mazda is er weer helemaal klaar voor om de strijd met de Europese concurrentie aan te gaan. Aan het aanbod kan het niet liggen, er zijn diverse benzine- en dieselmotoren verkrijgbaar en ook in de uitvoeringen zijn er diverse keuzes te maken. De gereden Business+ uitvoering is een fijne toevoeging aan het gamma. Voor de geringe meerprijs worden diverse opties geÃ¯nstalleerd wat het comfort aan boord van de 3 ruim verhoogt. Er zijn veel zaken die het zijn berijder aangenaam maken, zoals de bluetooth telefoonbediening en het navigatiesysteem. De nieuwe 3 is relatief gunstig geprijsd ten opzichte van zijn tegenstrevers. Ten opzichte van het vorige model stijgen de prijzen met een kleine â‚¬ 500. Wie als dieselrijder de gereden 150pk wil bestellen is hier minimaal â‚¬ 25.300 voor kwijt. De gereden Business+ gaat zelfs naar â‚¬ 32.145. Echter vinden wij dat deze prijs geheel rechtvaardig is gezien wat de Japanner levert. De auto heeft veel te bieden en kan met

name de sportief ingestelde autokoper over de streep trekken.

Plus

+ Strak onderstel
+ Soepele en krachtige diesel
+ Perfecte handbak

Min

- Korte stoelzittingen
- Niet ruim op de achterbank
- Veel bedieningsknoppen op het stuurwiel