



Arno Lommers
14 september 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Mazda heeft haar meest succesvolle model een facelift gegeven om de concurrentie bij te kunnen benen. Het model is dus niet volledig vernieuwd, zoals bijvoorbeeld Ford met de Focus heeft gedaan. De uiterlijke veranderingen zijn in de trant van andere bumpers en lichtunits. Een belangrijker feit is dat er onderhuids meer verbeterd is dan je op het oog zou zeggen.

Eerlijkheidshalve moet ik bekennen nog nooit in een Mazda3 van voor de facelift te hebben gereden, dus een vergelijk kan ik niet maken. Wel heb ik in het recente verleden in enkele concurrenten gereden, waardoor deze vergelijking eenvoudiger is te maken. De testauto is een Mazda3 Hatchback 1.6 S-VT Executive. Mazda heeft de facelift ook aangegrepen om de vijfdeurs gewoon Hatchback te gaan noemen. Deze



Mazda 3 1.6 S-VT Executive

koetswerkvariant droeg eerst namelijk de naam Sport.



© Rijtesten.nl

Het exterieur

Zeker in de kleur Icy Blue Metallic, een van de nieuw leverbare kleuren, oogt de nieuwe Mazda3 lekker fris. Alles is nÃ©t dat beetje scherper vormgegeven om de auto goed te laten ogen. Aan de voorzijde is een nieuwe bumper gemonteerd, waarin de middelste luchtinlaat lichtelijk de vorm van de grille overneemt. Ook de mistlampen en de kleine lipjes onderaan de bumper zorgen voor een sportief accent.

Aan de zijkant is niet zoveel veranderd, of het moeten de nieuwe 'Leon' lichtmetalen velgen met 205/55 R16 banden zijn.

Door de aflopende daklijn en de teruglopende lijn van de derde zijruit oogt de auto nog



altijd als een ontwerp van deze tijd.

Zoals bij veel facelifts zijn bij de Mazda3 uiteraard ook de achterlichtunits aangepakt. Heldere lichtpartijen met een donkere achtergrond geven de achterkant, samen met de standaard dakspoiler en opnieuw vormgegeven bumper, een vlot uiterlijk. Al met al is de facelift wat mij betreft prima geslaagd.



Het interieur

Het is direct duidelijk: Mazda heeft veel beter afgewerkte en aanvoelende materialen toegepast. Alles voelt stevig aan en nergens zijn grote naden te vinden. Het stuur en de pookknop zijn bekleed met leer, de bovenkant van het dashboard is voorzien van kunststof met een modern reliëf en ook de middenconsole is opgebouwd uit degelijke



materialen. Hier heeft Mazda een goede stap vooruit gezet, dat is duidelijk.

Een fijne zitpositie instellen is niet moeilijk. De enige opmerking die ik zou kunnen maken is dat de voorstoelen niet al te groot zijn en je vrij dicht op de pedalen zit, ondanks dat het stuur in lengte verstelbaar is. Wel geven de voorstoelen een goede steun en een stevige zit. De bestuurder heeft de beschikking over een hoogteverstelling en een verstelbare lendensteun.

De bekleding in de kleurstelling rood/zwart staat goed. De drie ronde meters zijn voorzien van een witte achtergrond en in de tunnel zijn ze gaaf rood/blauw verlicht, een erg mooi detail, net als de rode gloed die dan over de middenconsole valt.

Opbergruimte is in voldoende mate aanwezig. De portieren zijn voorzien van ruime vakken, de middenconsole herbergt twee bekerhouders met klepje en er is een middenarmsteun met een dubbel vak (diep en ondiep). De klep van het dashboardkastje is opmerkelijk groot. Het instructieboekje ligt dan ook ãn die klep, de ruimte in het dashboard is op deze manier vrij voor klein grut.

Qua ergonomie klopt de Mazda3 perfect. Alle knoppen en hendels zijn direct te vinden en de functies zijn eenvoudig te bedienen.

De zitruimte achter de voorstoelen kan er mee door. Vooral de beenruimte achterin zou nog een centimeter of twee mogen groeien; de hoofdruimte is wel voldoende. In het midden van de rugleuning is een opklapbare armsteun gemonteerd. Overigens is in het midden zitten niet aan te raden vanwege de harde zitting en de beperkte voetenruimte. Opvallend is dat alleen de passagiersstoel is voorzien van een kaartenvak in de leuning; de bestuurdersstoel mist deze voorziening gek genoeg.

De bagageruimte is met de achterbank in standaardpositie van normale proporties. De inhoud bedraagt 346 liter en de bak is mooi vierkant. Om de ruimte uit te breiden naar 675 liter (door Mazda waarschijnlijk gemeten tot aan de raamlijn) is de rugleuning van de achterbank gedeeld neer te klappen. De zitting blijft daarbij op zijn plaats. Hierdoor ontstaat er een flink hoogteverschil en geen vlakke laadvloer. Dit had Mazda toch wat beter kunnen ontwerpen, aangezien de 2 en 6 voorzien zijn van een uitermate handig systeem waarbij de zitting direct wegschuift en in de vloer zakt.



Het rijden

Het weggedrag is in Ã©Ã©n woord geweldig. Hij laat zich niet gek maken, deze Japanner. Om bij de besturing te beginnen: deze is heerlijk direct en zelfs een beetje sportief zwaar. Daarnaast geeft de installatie een goede tegendruk. Het onderstel is lekker stevig en laat vrijwel geen bijgeluiden horen. Overhellen doet de auto zo goed als niet. Op smalle binnenweggetjes valt ook op dat de voor- en achterkant goed met elkaar in balans zijn.

De motor in de testauto is de nieuwe 1.6 S-VT, voorzien van sequentiÃ«le kleptiming. Wat betreft karakter past dit aggregaat prima bij het weggedrag van de auto. Vrij vlotte prestaties, een lekker sonoor geluidje (je hoort duidelijk de achterdemper bij het



optrekken vanuit stilstand) en hij heeft het zowel bij hoge als lage toeren naar zijn zin. Natuurlijk zijn de 105 pk en 145 Nm niet voldoende om ambities van sportieve bestuurders waar te maken, maar voor hen is er de 2.700 duurdere 2-liter met 45 pk en 42 Nm extra.

Ook het schakelen staat op een lijn met het weggedrag en de pittige motor. Zonder haken en bijgeluiden 'klik-klakt' de pook met korte slagen door alle versnellingen.

Heerlijk.

Ergerlijk is wel dat je ontzettend voorzichtig met het gaspedaal om moet gaan. Vooral bij optrekken vanuit stilstand en bij het schakelen is het de eerste kilometers goed opletten dat je het gaspedaal goed loslaat, anders ijlt de motor na.

Omdat ik nooit in de vorige Mazda3 heb gereden kan ik het geluidsniveau niet vergelijken met dat van nu. Wel kan ik zeggen dat de 1.6-motor bij het optrekken aardig van zich laat horen, bij stationair toerental en constante snelheden verdwijnt de herrie naar de achtergrond. Het verschil tussen 120 en 140 km/h is nauwelijks hoorbaar. Er zijn concurrenten die een geleidelijker verloop van het geluidsniveau kennen.

Een uitrustingsitem dat ik erg gemist heb is cruise control. Dit is alleen op de 2.0-motor en de diesels standaard. Waarom? Geen idee!



Slot

Zoals al eerder aangehaald, staat de Mazda3 er weer fris en fruitig bij. En op de vraag of hij de concurrentie aan kan, kan ik volmondig ‘œja’• antwoorden. Vooral het onderstel en de aandrijflijn zijn ontzettend goed en de materialen in het interieur zijn van een hoog niveau.

De uitrusting van de Executive, waarschijnlijk wordt dit de meest verkochte versie, staat op het peil wat tegenwoordig verwacht mag worden. Vier elektrisch bedienbare ramen, elektrische spiegels, volautomatische airco, cd-speler met bediening op het stuur en zes airbags zijn allemaal aanwezig. Ook lichtmetalen velgen en een boordcomputer horen erbij. Dit alles kost â,- 22.295, en dat is best een mooie prijs.



Mazda 3 1.6 S-VT Executive

De concurrentie bestaat bijvoorbeeld uit de Ford Focus 1.6 Ti-VCT Futura (â,- 22.200), de Honda Civic 1.8i-VTEC Comfort (â,- 23.490) en de Renault MÃ©gane 1.6i-16V Dynamique Comfort (â,- 23.065). Alle drie liggen ze met hun prijs dicht bij de Mazda3. De Focus is net wat praktischer, de Civic heeft een eigenzinnig design en de MÃ©gane is meer gericht op comfort. De Mazda3 is in dit gezelschap vooral de sportievere, dat is na deze test wel duidelijk.

Plus

- + Goed weggedrag
- + Pittig motorkarakter
- + Degelijke materialen interieur

Min

- Zitpositie kan beter
- Geen cruise control
- Zitplaats middenachter