



Bjorn Blokzijl
2 maart 2012

Buitenbeentje

Er zijn van die modellen die je minder vaak ziet rijden dan je zou verwachten. Mazda's middenklasser, de "3", is daar ã©ã©n van. Hij opereert in een zwaarbevochten segment met concurrenten zoals de Volkswagen Golf, Opel Astra en Ford Focus, waar de Mazda onderaan bungelt qua verkoopaantallen. Of er een duidelijke reden is waarom deze auto een weinig geziene gast is op het wegennet, is de vraag. De 3 is onlangs licht gefacelift en ons testmodel is voorzien van de 1,6 liter CiTD, welke tot 1 juli 2012 voor 20% bijtelling in aanmerking komt. Genoeg redenen om Mazda's op ã©ã©n na kleinste eens grondig aan de tand te voelen.



Herkenbaar Mazda

Aan het uiterlijk zal het niet liggen. Sinds de Japanners meer nadruk hebben gelegd op het ontwerp van hun auto's en de herkenbaarheid van dit design, behoren Mazda's tot de meest uitgesproken en bijzonder vormgegeven auto's in hun klasse. Zo is ook de 3 voorzien van strak getekende lijnen over de wielkasten en schuin naar achter oplopende lijnen die het gestroomlijnde design versterken. Een groot logo en dito grille zorgt ervoor dat de auto ook van de voorzijde direct als Mazda te herkennen is. Hoewel de testauto was voorzien van fraaie 16 inch lichtmetalen velgen, zou een grotere maat zeker niet misstaan. En ondanks het feit dat het model in de basis al een paar jaar meegaat, loopt het nog steeds binnen de pas qua designtaal. Vooral aan de achterzijde is de verwantschap met de splinternieuwe CX-5 duidelijk zichtbaar. Strak gesneden achterlichten, een ietwat bol lopende achterklap en de typische vorm van de achterraut komen ook terug in het ontwerp van Mazda's midi-SUV.



Zichtbaar verouderd

Dat dit model al een paar jaar meeloopt is het beste zichtbaar in het interieur. Al zit het geheel ergonomisch goed in elkaar, het ontwerp is toch wat verouderd. Het navigatiesysteem - dat overigens prima te bedienen is - is niet dusdanig geïntegreerd zoals dat bij zijn concurrenten het geval is, maar schijnbaar achteraf ingebouwd. Ook de twee informatieschermjes voor onder andere het verbruik en informatie over de airconditioning doen verouderd aan. Waar de meeste concurrenten zijn voorzien van een enkel scherm, veelal zelfs in kleur, is de Mazda voorzien van twee verschillende schermen met twee verschillende achtergrondkleuren. De klokkenwinkel is daarentegen niet alleen mooi vormgegeven - in twee kokers - maar daarnaast ook goed af te lezen. Het materiaalgebruik in het interieur laat nogal te wensen over. Overal is hard plastic gebruikt, welke op sommige plekken van zeer matige kwaliteit is. Dat dit beter kan bewijst Mazda zelf in de nieuwe generatie modellen, zoals de al eerder

genoemde CX-5. Qua binnenruimte zit het wel snor. Zowel voorin als achterin kunnen bestuurder en passagiers behoorlijk ruim plaatsnemen - op prettig vormgegeven zitmeubilair - en ook geheel achterin is een voldoende ruime bagageruimte te vinden.



Sportief maar rauw

Waar Mazda om bekend staat is het bovengemiddeld strakke weggedrag. Om de 3 in zijn segment een unique selling point mee te geven is het waarmaken van dit positieve vooroordeel gewenst. Wat we kunnen concluderen na een week sturen met Mazda's middenklasser, is dat deze zijn roots zeker waarmaakt. Zowel de besturing als de remmerij zijn prettig direct en geven veel vertrouwen voor een lekker potje hoeken. Al zou het stuurwiel voor een sportieve rijgedrag - om een fijnere grip te hebben - wat dikker mogen zijn. Om sportief te rijden is een pittige en voldoende vermogend motorblok in het vooronder een vereiste. Al zou je het niet verwachten van de 1.600 cc



Mazda 3 1.6 CiTD Business

tellende diesel, het forse koppel zorgt voor genoeg kracht om de auto snel genoeg van zijn plek te krijgen. Ook tussensprints gaan rap genoeg om het sportieve imago nog enigszins waar te maken. Enigszins inderdaad, want bij acceleratie klinkt een rauw dieselgeluid, welke niet echt meer van deze tijd is en het rijgenot beperkt. Bij constante snelheden verdwijnt deze naar de achtergrond, maar altijd is te horen dat je onderweg bent met een zelfontbrander. Mazda geeft een praktijkverbruik op van 4.3 liter op 100km. Na bijna 700 kilometer op zowel snelwegen, binnenwegen als in de bebouwde kom kwam het testverbruik echter uit op 6.5 liter diesel per 100 gereden kilometers. Het ontbreken van cruise-control zorgt voor een hoger verbruik. Toepassing van dit systeem zal het praktijkverbruik dichterbij de fabrieksopgave brengen, maar de 4.3 liter/100km lijkt een utopie voor normaal dagelijks gebruik.



Weer eens wat anders



We vroegen ons af wat de beweegredenen zouden kunnen zijn om in het middenklasse segment niet te kiezen voor een Mazda3. Na een week onderweg te zijn geweest met deze auto, begrijpen we beter waarom deze auto het een stuk minder goed doet dan zijn directe concurrenten. Allereerst moet je houden van het uitgesproken design van het buitenste van de Mazda. Ten tweede is het interieur verouderd, al is de bediening logisch en werkt alles zo als het het moet doen. Het grootste nadeel is echter toch de motorisering van deze testauto. Al valt deze auto met deze diesel - voorlopig nog - in de 20% bijtellingscategorie, het rauwe geluid bederft het zeer prettige weggedrag van de auto. Mocht je dit geluid voor lief willen nemen, dan is de Mazda3 zeker geen slechte keuze. Het is eens weer wat anders dan een Golf of een Astra, maar hij biedt grotendeels dezelfde kwaliteiten.

Plus

- + Uitgesproken design
- + Strak weggedrag
- + 20% bijtelling

Min

- Rauw motorgeluid
- Verouderd interieurdesign
- Matige materialen in het interieur