# 3 keer is scheepsrecht

Begin je over Mazda, dan denken veel mensen aan betrouwbare techniek, maar ook aan een weinig onderscheidend design. Het eerste punt is nog steeds waarheid, gezien de vele oudere auto's van het Japanse merk die nog dagelijks te zien zijn. En ook het design dat niemand echt mooi vond, maar ook niemand tegen het zere been schopte, was tot een paar jaar terug inderdaad Ã©Ã©n van de handelsmerken van Mazda. Toch sloegen ze een andere weg in en kwamen met de tweede serie van de Mazda3. Een grote grille en sportievere lijnen gaven de auto al wat meer schwung dan de voorgaande producten. Bij de introductie van de CX-5 kwam de grootste ommezwaai - zowel qua design als techniek - en aangezien deze erg goed werd ontvangen, borduurt het merk hierop voort met de derde generatie 3.

# Japans Italiaans

Toen we de CX-5 voor het eerst onder ogen zagen, waren we meteen uiterst enthousiast over het design. Bolle vormen, afgewisseld met strakke lijnen maken de auto tot een sportief doch stoer ogende auto. Met de Mazda3 gaan de Japanners nog een stap verder. Zeker in de fraaie rode Soul Red metallic lak en de zaken die toebehoren tot de GT-M-uitvoering - 18 inch lichtmetaal, chroomaccenten en een glimmend zwarte grille - is Mazda's compacte middenklasser een bijzonder fraaie automobiel. Zijn lijnvoering zou door de lange neus, de accentuerende lijnen over de wielkasten en de schuin aflopende achterruit niet misstaan op een Italiaanse auto. Wij reden de vijfdeurs hatchback, maar ook van deze generatie is wederom een sedan leverbaar. Hoewel kleine sedans in Nederland nauwelijks verkopen, is er een groei merkbaar in dit segment. Qua design kan ook de Mazda3 Sedan wedijveren met bijvoorbeeld de Mercedes CLA en het zal ons dan ook niet verbazen als de vierdeursversie een groter gedeelte van de verkopen voor zich opeist.

# Leren van fouten

Anders dan veel automerken leert Mazda van de kritieken die geleverd worden. Qua kwaliteit zijn de interieurs van de CX-5 en de 6 een enorme stap voorwaarts ten opzichte van de voorgangers, maar toch is steeds het binnenste van die auto's nogal donker. Bij het ontwerp van het interieur van de Mazda3 is het grote scherm niet meer geÃ¯ntegreerd in het dashboard, maar is het - net als bij BMW en Mercedes - als een soort tablet er bovenop geplaatst. Hierdoor is het dashboard een stuk minder kolossaal en blijft de kwaliteit van het multimediasysteem. Ook de algehele kwaliteit van het interieur zet weer een stap voorwaarts. Overal vind je fraai ogende en prettig aanvoelende kunststoffen, met als kers op de taart de pianolak-omlijsting van de luchtroosters, handgrepen en middentunnel. Details als de rode stiksels in het leer, de mooie klokken, het dikke stuurtje en de carbonachtige structuur op diverse bedieningspanelen, maken het tot een prettig ogend geheel.

# Beter goed gejat...

Qua ergonomie zit het wel snor, zeker door de eenvoudig werkende bediening van het multimediasysteem via de centrale knop op de middentunnel. "Beter goed gejat dan slecht bedacht" is de werking van dit systeem overduidelijk gebaseerd op MMI, dat in veel VAG-producten te vinden is. Al na een paar keer deze centrale knoppen gebruikt te hebben, gaat het geheel intuÃ¯tief en hoef je je blik niet meer van de weg te wenden. Dit hoeft ook niet om de snelheid af te lezen of de commando's van het navigatiesysteem te zien. In de meest luxe variant van de Mazda3 - de GT-M - krijg je naast lederen bekleding, een Bose-audiosysteem, navigatie en diverse chroomdetails ook een head-up-display. Hoewel het in het begin wat onwennig is om de informatie tijdens het rijden recht voor je te zien, na verloop van tijd wend je je hoofd niet meer af naar de tellers en heb je altijd de blik naar voren gericht.

# Eer hoog houden

Op het gebied van rijdynamiek heeft Mazda zijn eer hoog te houden. Dat zelfs hoog op de poten staande auto's als de CX-5 bovengemiddeld strak rijden, geeft al aan dat de Japanse ingenieurs weten waar ze mee bezig zijn. Dankzij de fijne besturing en de grote spoorbreedtes en wielbasis, gaat de auto niet alleen vol vertrouwen een bocht door, maar is de rechtuit-stabiliteit ook prima in orde. Het strakke weggedrag heeft wel een nadeel; vooral op korte richels is het onderstel wat stoterig en voel je dit duidelijk in het interieur. Daarbij gaat het schakelen via korte slagen en een kort pookje strak, maar ook wat hakerig. Wij vinden dit wel prettig, maar we kunnen ons voorstellen dat niet iedereen dit prefereert. Al lijkt op papier een maximaal vermogen van 120pk niet genoeg om van een bijna 1.200 kilo zware auto een pittig wagentje te maken, in de praktijk blijkt dat de manier hoe het blok de paarden afgeeft belangrijker. Met een indrukwekkende soepelheid spurt de Mazda3 naar de '100' in 8,8 seconden. Hierbij laat hij een diepe brom horen. Eenmaal op snelheid is het aangenaam stil en verneem je niks van de tweeliter in het vooronder. Dat downsizing niet aan Mazda is besteed en er 'gewoon' tweeliterblokken gebruikt worden, is niet direct een voorbode voor een hoog

verbruik. Zonder enige moeite gedaan te hebben om het verbruik laag te houden, haalden we een gemiddelde van 7,1 liter per 100 kilometer. Rijd je meer op 80-kilometerwegen en houd je meer rekening met 'het nieuwe rijden', dan is de fabrieksopgave van 5,1 liter per 100km dichter te benaderen.

## Gezegde blijkt waarheid

Vanaf de introductie van de eerste generatie Mazda3 heeft Mazda laten zien dat elk model een flinke stap voorwaarts is ten opzichte van zijn voorganger. Toch was de stap nooit zo groot als bij de wisseling van de tweede- naar de derde generatie. Buiten het feit dat de auto nog steeds voor een scherpe prijs wordt aangeboden, is het totaalplaatje van de auto nu een stuk overtuigender dan voorheen. Op het gebied van design, uitrusting, binnenruimte, rijdynamiek en verbruik is de Mazda3 Ã³f net zo goed als vele van zijn concurrenten Ã³f overtreft hij ze zelfs. Na een week in deze auto blijkt het waar te zijn: 3 keer is scheepsrecht.

## Plus

+ Aansprekend design
+ Prettige combinatie motor-transmissie
+ Ruim interieur

## Min

- Op korte richels wat stoterig
- Ietwat hakerig schakelende versnellingsbak