Strakke mijlpaal

''Wow, it's amazing. It's the first Japanese car I would absolutely consider to buy'' klinkt het uit de mond van een Jaguar rijdende Duitse advocaat voor de ingang van het hotel waar de nieuwe Mazda CX-3 staat geparkeerd. Na het horen van de beschikbare motorvariaties is er enige teleurstelling in zijn blik te bespeuren. "No V6?". Het geeft wel aan dat het brutale design van de auto menig omstander positief verrast. Onder andere het door de KODO-designtaal geÃ¯nspireerde ontwerp moet er voor zorgen dat de auto in het snel groeiende compacte cross-oversegment een groot marktaandeel opbouwt.

Met argusogen bekeek Mazda het succes van concurrent Renault met de Captur. Maar nu is er een antwoord in de vorm van de CX-3. Een belangrijke mijlpaal voor het merk, want net als vier jaar geleden met de CX-5 begeeft Mazda zich in een heel nieuw segment. Of de auto zich in deze klasse, met voornamelijk gloednieuwe medespelers, staande kan houden onderzochten wij door de auto uitgebreid aan de tand te voelen.

KODO karakter

Zoals gezegd is het design van deze auto behoorlijk uitgesproken. De auto komt niet over als een SUV, maar is toch tien centimeter hoger dan de Mazda 2 waarmee de auto technisch gezien veel overeenkomsten heeft. Het lijnenspel in de flanken hebben beide modellen gemeenschappelijk, evenals het doorlopen van de grille in de voorlampen, maar verder heeft het hogere broertje een eigen voorkomen. Daarmee is het geen opgehoogde 2 geworden. De koplampen en achterlichten zijn strakker getekend en een kunststof omlijsting rond de wielkasten maakt de auto een stuk stoerder. Een zwartgelakt paneel boven de achterlichten wekt de illusie op dat de ramen doorlopen en contrasteert mooi met lichtere lakken. De testauto is gespoten in Dynamic Blue Mica, waarin het lijnenspel mooi geaccentueerd wordt.Â Vanaf het uitrustingsniveau TS+ beschikt de CX-3 over LED-koplampen die de neus behoorlijk verfraaien en ook nog eens een uitstekende lichtbundel geven.

Niet van een vreemde

In het interieur is wel direct te merken met welke auto de CX-3 verwant is. Het dashboard is overgenomen uit de Mazda2 en dat is zeker geen schande. De asymmetrische lay-out straalt nog steeds originaliteit uit. Â De indeling is erg logisch en er is gebruik gemaakt van mooie materialen. Zo is er op verschillende delen van het dashboard en middenconsole in de GT-M leer aangebracht, wat uniek is te noemen in dit segment en het interieur echt opwaardeert. Alleen bovenop het dashboard is gebruik gemaakt van harder kunststof. De bediening van het audio en navigatiesysteem gaat erg gemakkelijk, mede door de bedieningsknop tussen de voorstoelen, die doet denken aan BMW 's iDrive.Â Ook het multimediasysteem zelf is erg snel en biedt veel functies, waaronder internet en spraakbesturing. Het vermelden waard is het head-up display, waarop onder andere de snelheid en navigatie worden vertoond. Een unicum in deze klasse. Hoewel het pas aanwezig is vanaf het duurste uitrustingsniveau, is het display een aanrader.

De voorstoelen bieden een goede zijdelingse steun, maar de zitting is iets te vlak,

waardoor de bovenbenen niet optimaal worden ondersteund.Â Een kantelverstelling van de zitting is gewenst.Â Verder heeft de bestuurder geen reden tot klagen, want het stuur is erg prettig instelbaar. De achterpassagiers hebben voldoende beenruimte, mits ze niet al te lang zijn, zoals we vaak zien in deze klasse. Hetzelfde geldt voor de hoofdruimte, want door de licht aflopende daklijn kunnen langere passagiers met het hoofd tegen het dak aankomen. Qua bagageruimte loopt de CX-3 keurig in de pas met de directe concurrenten. De kofferbak biedt voldoende ruimte voor een aantal weekendtassen of de dagelijkse boodschappen. De ruimte is redelijk goed bereikbaar en door de instelbare bodem is de tildrempel te minimaliseren.

Dynamiek en souplesse

We zijn op pad geweest met verschillende motorisaties en aandrijvingen. De CX-3 is leverbaar met een 2,0 liter benzinemotor met 120 of 150 pk en later dit jaar met een 1,5 liter 105pk dieselmotor, die gelijk goed is voor 20% bijtelling. De krachtigste benzinemotor is alleen leverbaar in combinatie met vierwielaandrijving, voor de dieselmotor wordt dit een optie. De SKYACTIV-G 120 pk is alleen als voorwielaandrijver

te krijgen en zal in de Nederlandse praktijk ruim voldoen. De motor pakt erg goed op en doordat er geen turbo in het spel is, blijft de motor heel geleidelijk zijn vermogen afgeven. De auto voelt zeker niet trager aan dan een CX-3 met de 150pk motorisatie. Sterker nog, de acceleratie gaat met minder geluid en meer snelheidsbeleving gepaard.Â

Bij de SKYACTIV-G 150 doet de AWD een duit in het zakje als het om gewicht gaat en er zijn meer aandrijvingsgeluiden hoorbaar. Storend wordt het nooit, maar de 150 paardenkrachten zijn niet voelbaar aanwezig.Â Ook zijn we al in de gelegenheid geweest om met de SKYACTIV-D dieselmotor te rijden die, in tegenstelling tot de benzineversies, wel over een turbo beschikt. Onder de 2.000 toeren zit er daarom niet veel pit in de motor, maar daarboven voelt de auto vlot aan en kom je niets te kort. De auto is vrij van trillingen en dissonanties en rijdt vloeiend.Â Voor alle motoren geldt dat ze 1.200kg mogen trekken, wat weer belangrijk is voor caravanbezitters.

Ook het onderstel en de ophanging zijn het vermelden waard. Het onderstel is heel gebalanceerd en geeft goed door wat er onder de auto gebeurt. Het blijft comfortabel aan boord van de CX-3 en ook op slechte bergweggetjes niet zoekerig.Â In bochten blijft de auto stabiel en helt niet over, wat hem erg dynamisch doet aanvoelen.Â Het sturen gaat heerlijk direct en ook de handgeschakelde zesbak doet in alle versies precies wat hij moet doen.Â De automaat hebben we ook getest: deze schakelt in de gewone stand onmerkbaar door, tenzij er veel van de motor wordt gevraagd door bijvoorbeeld invoegen of inhalen. Dan is een lichte twijfeling merkbaar en gaat de motor hoog in de toeren. Door de sportstand is er meer koppel beschikbaar, waardoor een acceleratie beter opgevangen wordt. De manuele stand is ook erg prettig, de bak reageert snel op de schakelcommando's, die optioneel via de flippers aan het stuur kunnen worden doorgegeven.

Vol in de spullen

De SKYACTIV-G 120 is leverbaar met vier uitrustingspakketten. De instapper is de S, waarbij de CX-3 al goed in zijn spullen zit. Handbediende airco, elektrische ramen rondom en een radio met USB zijn standaard aanwezig. De TS voegt daar climate control, cruise control en een multimediasysteem aan toe. De TS+ heeft daarnaast LED koplampen en achterlichten en veiligheidssystemen aan boord.Â Het neusje van de zalm is de GT-M. Mazda verwacht van deze versie in combinatie met de 120pk en handbak de meeste auto's te verkopen. Met de GT-M blijft er weinig te wensen over; een adaptieve cruise control, BOSE audiosysteem, 18 inch wielen en een dodehoek-detectiesysteem zijn allemaal standaard aanwezig.

De vanafprijs is 20.990 euro voor de S, tot 27.490 voor de handgeschakelde GT-M. Een automaat kost 2.000 euro meer. De 150 pk versie is er alleen met AWD en als GT-M uitgevoerd. Die auto mag mee vanaf 30.690 euro. De diesel is voorlopig alleen leverbaar als SKYLEASE met handbak, vergelijkbaar met de GT-M. Slechts de adaptieve cruise-control en het BOSE-systeem ontbreken. Deze versie mag mee voor

28.290 euro en daar betaalt de zakelijke rijder 20% bijtelling over.

Goede kans

Mazda heeft het gepresteerd om het compacte cross-oversegment te overvallen met een bijzonder goed rijdende en -in de juiste kleur- opvallende auto. Qua prijs zit de auto aan de bovenkant van het segment, maar daar stelt de auto een uitrusting tegenover van features die bij een aantal merken niet eens leverbaar zijn.Â Voor Autobahn-cruisende advocaten die met minder dan een V6 geen genoegen nemen is de auto wellicht geen optie, maar deze auto is hoe dan ook een mijlpaal voor Mazda. En gezien de kwaliteiten van de auto moet het lukken om potten te breken.

Plus

+ Dynamische auto
+ Goede uitrusting
+ Veel veiligheidsvoorzieningen

Min

- Zittingen aan vlakke kant
- AWD zorgt voor rumoer