



## Mazda 3 (2009 - 2013)

### Huisje, boompje ... beter?

Autotest | Gaat u graag op in de massa? Leidt u bij voorkeur een onopvallend bestaan in een gewoon rijtjeshuis en heeft u een gemiddelde baan? Of wilt u liever boven het gemiddelde uitsteken? Dan is er maar één oplossing: anders zijn dan de rest. In het drukst bevochten segment van de markt belooft Mazda dat te doen met de geheel nieuwe Mazda3. Wat maakt de Mazda3 beter dan de rest?

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: net als iedere andere Mazda onderscheidt ook de "3" zich met een sportieve ondertoon. Verwacht niet dat deze middelgrote middenklasser rijdt als een sportwagen. De Mazda3 is en blijft een praktische gezinsauto voor dagelijks gebruik.

### Sportief

Maar vanaf de eerste meter is wel merkbaar dat de Mazda3 net even scherper reageert op de commando's van de bestuurder. De besturing is licht, maar tegelijkertijd communicatief. Het onderstel (hetzelfde als van de Ford Focus en Volvo C30) biedt minstens zo veel comfort als de meeste andere auto's in dit segment, maar de wegligging is juist uitzonderlijk goed.



Wie kalm met de Mazda3 rijdt, ervaart deze auto als comfortabel en aangenaam stil. Dan is dit een heerlijke auto om lange afstanden mee af te leggen. Bovendien is de zogenaamde "rechtuitstabiliteit" zeer goed, zodat nauwelijks stuurcorrecties nodig zijn op de snelweg.

Wanneer sportief wordt gereden, komt de auto merkbaar tot leven en dan biedt deze Mazda volop rijplezier. Dat is deels te danken aan de lichtgewicht constructie. Net als iedere andere nieuwe auto is ook de nieuwe Mazda3 groter en ruimer dan de voorganger. Door intensief gebruik te maken van hightech materialen is de auto sterker (lees: veiliger) geworden terwijl het gewicht niet toenam. Gemiddeld is een nieuwe Mazda3 15 kg lichter dan de vergelijkbare voorganger.

Die gewichtsreductie komt ook ten goede van het verbruik en de prestaties. Alleen bij een noodstop is weinig merkbaar van het geringe gewicht: de standaard gemonteerde "Toyo Proxes R32"-banden weten de massa slechts matig in bedwang te houden. De remweg is ruim binnen alle veiligheidsmarges, maar diverse tegenstrevers hebben een nog kortere remweg.



## Motoren

Voor deze rijtest is gekozen voor de "2.0 DISI"-benzinemotor omdat deze is voorzien van interessante nieuwe technieken. "DISI" (Direct Injection Spark Ignition) staat voor directe brandstofinjectie en dat maakt de motor sterker en toch zuiniger. Dit is niet uniek, maar de Mazda3 hoort daarmee wel merkbaar tot de meest moderne auto's in z'n klasse. De motor biedt bij lage toeren veel souplesse en is bij hoge toeren juist gretig en levendig.

Verwacht ondanks het forse vermogen van 151 pk / 191 Nm geen sportwagenprestaties. Met deze motor is de Mazda3 een vlotte auto, maar niet meer dan dat.

De handgeschakelde zesversnellingsbak in de testauto schakelt exact, maar wat minder licht dan gebruikelijk voor een Japanse auto. Geheel tegen de trend in voorziet Mazda de "3" niet van een schakelindicator. Deze is volgens de woordvoerder overbodig omdat het motormanagement zo efficiënt werkt dat ook bij verkeerd schakelen zo min mogelijk brandstof wordt verbruikt.



## i-stop

In de stad komt de belangrijkste besparing van het "i-stop"-systeem. Dit lijkt op het eerste gezicht op soortgelijke systemen van andere fabrikanten: wanneer de auto tot stilstand komt en de bestuurder de versnellingsbak in neutraal zet, slaat de motor af. Zodra het koppelingspedaal weer wordt ingetrap, start de motor automatisch. Dit zou volgens Mazda's zo'n 5% brandstof besparen.



Heel bijzonder is de technische oplossing die Mazda voor "i-stop" heeft gevonden. De motor wordt namelijk al tijdens het stoppen klaargemaakt voor de volgende start. Daarom start de motor merkbaar sneller dan bij andere merken.

Mazda's claim dat het start/stop-systeem ook soepeler of stiller zou werken, wordt in de praktijk echter niet waargemaakt. Sterker nog: wanneer de airconditioning is ingeschakeld, wordt de motor soms al na enkele seconden weer gestart om het interieur te kunnen koelen (terwijl geen extreem lage binnentemperatuur is ingesteld op het links/rechts gescheiden (!) klimaatcontrolesysteem). Het gemiddelde testverbruik bedraagt 7,2 liter per 100 km en dat is gezien de prestaties keurig.



## Ruimte

Zoals eerder aangegeven is de Mazda3 iets gegroeid ten opzichte van de voorganger. Daarbij heeft de auto een royale wielbasis en dat komt de binnenruimte ten goede. De ruimte voorin is daarom prima, zij het dat de stoelen een erg korte zitting hebben en daarom de onderbenen matig ondersteunen. De ruimte op de achterbank is prima voor een auto als deze en dat geldt ook voor de bagageruimte.

De kwaliteit van de gebruikte materialen blijft wat achter bij die van andere moderne middenklassers. Vooral het harde kunststof van het dashboard heeft een hoog plastic-gehalte.

De uitrusting is riant en zelfs vooruitstrevend. Zo is een elektronische antislipregeling standaard. "RVM" (Rear Vehicle Monitoring system) was tot nu toe alleen te vinden in auto's uit een hoger segment: wanneer zich een voertuig bevindt in de dode hoek van de buitenspiegel, wordt de bestuurder gewaarschuwd niet van rijstrook te wisselen. Dit maakt het over de schouder kijken niet overbodig, maar het is wel een prettig hulpmiddel. Een aanrader dus, dat "RVM".





De boordcomputer en het (optionele) navigatiesysteem delen een ongebruikelijk klein kleurschermje (4.1 inch) dat dankzij de geringe afmeting centraal kon worden geplaatst onder de voorruit. Het bevindt zich daarom precies in het blikveld van de bestuurder en is daarom eenvoudiger afleesbaar.

## Conclusie

Wat maakt de nieuwe Mazda3 beter dan de rest? Op het eerste gezicht biedt deze middelgrote Mazda niets meer dan alle andere auto's in dit meest bevochten segment van de automarkt. Maar een uitgebreide test leert dat Mazda een duidelijke keuze heeft gemaakt: vooruitstrevende techniek en sportieve rijeigenschappen staan centraal.

Gezien de prijs is de uitrusting compleet, waarbij de nadruk ligt op veiligheid. Een anti-slip regeling is standaard en de Mazda3 brengt enkele technieken naar het middensegment die tot nu toe alleen waren voorbehouden aan een hoger segment.

De wegligging is uitstekend, de besturing scherper dan gemiddeld en het onderstel biedt tegelijkertijd comfort en prima communicatie met de bestuurder. Met andere woorden: de Mazda3 biedt meer rijplezier dan gebruikelijk in dit segment. Dankzij de moderne motoren en het geavanceerde start/stop systeem blijft het verbruik desondanks beperkt. ■



## Specificaties

### Mazda 3 (2009 - 2013) 2.0 DISI GT-L

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	446 x 176 x 147 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.245 kg
Aanhanger	550 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	340/1360 l
Bandenmaat	205/50R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1999 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	151 pk @ 6200 tpm
Koppel	191 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,4 sec.
Topsnelheid	206 km/u
Verbruik gemiddeld	6,8 l / 100 km
Verbruik stad	9,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	159 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 26.190,-
Prijs instapmodel	€ 21.740,-