



Mazda 3

Vernieuwen zonder veranderen

Autotest | Mazda volgt zijn eigen weg. Het doet dat op verschillende manieren. Mazda zoekt altijd de top in het segment op. Dat wil zeggen dat een Mazda altijd de meest luxe en complete auto in zijn soort is. Daarbij houdt Mazda vast aan vertrouwde waarden en techniek. Slaagt de nieuwe "3" erin om te vernieuwen en tegelijkertijd vast te houden aan de kernwaarden van Mazda?

Een kenmerk van Mazda is de vormgeving volgens de principes van "Kodo". Dat staat voor moderne lijnen die tegelijkertijd puur en eenvoudig zijn. Net als de vorige Mazda3 is ook deze zevende generatie getekend met slechts een paar welgekozen pennenstreken. Het grote verschil met de voorgaande versies is dat het model voor 2019 lager en breder is. Bovendien heeft het front een scherpere blik, waarmee de auto veel meer respect afdwingt dan voorheen.

"de Mazda3 is grofweg even zuinig als een soortgelijke auto met brandstofbesparende technieken die veel nadrukkelijker aanwezig zijn"



Ook het interieur is met slechts een paar lijnen getekend, die worden onderbroken door de nodige klokken en beeldschermen. Door een duidelijke scheiding aan te brengen tussen wat binnen en buiten die lijnen valt, is het interieur overzichtelijk en rustgevend. Andere merken bereiken dit resultaat alleen door alle knoppen te vervangen door beeldschermen, terwijl Mazda hetzelfde bereikt door simpelweg anders over de zaken na te denken.

Achter het stuurwiel lijken zich drie ronde, analoge klokken te bevinden. Echter, alleen de buitenste meters (toerenteller en brandstofmeter) zijn daadwerkelijk analoog. De middelste klok is een zwart/wit beeldscherm met daar overheen een ronde rand, zodat deze nauwelijks is te onderscheiden van een analoge klok. Op dit beeldscherm kan de snelheid naar keuze analoog of digitaal worden getoond, met of zonder extra informatie over het verbruik. Wederom weet Mazda te vernieuwen terwijl alles bij het oude lijkt te blijven. Heel uitgekiend allemaal!

Mazda voorziet ook in een head-up display. Dit projecteert belangrijke informatie voor de bestuurder in diens blikveld. Een echte vondst: in het head-up display wordt getoond of zich voertuigen in de dodehoek bevinden. Op die manier hoeft minder te worden "gespiegeld" en kan de bestuurder zich nog beter op het verkeer voor de auto concentreren. Op die manier maakt Mazda optimaal gebruik van het head-up display en wordt de rust in het interieur niet verstoord door extra bedieningselementen.



Ruimte

De ruimte voorin is gemiddeld, waarbij een veelgehoorde klacht van de vorige Mazda3 is opgelost: het stuurwiel is nu over een veel grotere afstand verstelbaar. De A-stijl (de structuur tussen de voorruit en de voorste zijruiten) is zo geplaatst dat de bestuurder optimaal zicht vooruit heeft en dat verbetert de veiligheid merkbaar bij complexe situaties.

Daar staat tegenover dat de C-stijl (tussen de achterrauit en de achterste zijruiten) dik is. Over de

schouder kijken voor fietsers bij naar rechts afslaan is daardoor lastig. Bovendien maakt de opstaande rand van de achterste zijruiten het voor kleine kinderen op de achterbank lastiger om naar buiten te kijken. De lage zit op de achterbank maakt het voor de bestuurder moeilijk om (kleine) kinderen via de binnenspiegel in de gaten te houden. En het zullen vooral kinderen zijn die achterin de Mazda3 worden vervoerd, want volwassenen kunnen de benen alleen kwijt als de bestuurder en bijrijder de stoelen naar voren schuiven.

Uitrusting

Als het gaat om de uitrusting, gaat Mazda keurig met de tijd mee. Het gecombineerde audio-, communicatie- en navigatiesysteem maakt gebruik van een uitgesproken breed (8.8 inch) beeldscherm. Daardoor kan naast de gevraagde informatie altijd een makkelijk leesbaar menu worden getoond. Tot voor kort lieten systemen van Mazda zich op drie manieren bedienen: door het scherm aan te raken, met een knop op de middentunnel en met gesproken commando's. Helaas is het nieuwe scherm geen "touch screen" en dat is echt een stap terug in bedieningsgemak.



Wie liever de eigen smartphone inzet als "brein" van de auto, kan dat doen middels Apple Carplay en Android Auto. Tijdens de testperiode liep Apple Carplay meer dan eens vast, waarna het beeldscherm op zwart ging en het infotainment-systeem op geen enkele knop meer reageerde. Na lang wachten herstartte het systeem zichzelf, waarna dezelfde fout

opnieuw optrad. Alhoewel de fout bij de iPhone zat, mag een systeem in de auto daar niet door beïnvloed worden! De enige oplossing was de kabel van de telefoon los te maken en terug te vallen op het ingebouwde systeem van Mazda. Ook jammer: wanneer Apple Carplay wordt gebruikt, worden geen snelheidslimieten meer getoond in het head-up display.

Omwille van de veiligheid biedt Mazda de nodige semi-zelfrijdende functies ("i-Activsense"). Deze mochten echter op geen enkele manier het rijplezier verstoren. In de praktijk blijkt het omgekeerde het geval te zijn. Ook wanneer de bestuurder zelf gas geeft of remt (met andere woorden: wanneer de cruise-control niet wordt gebruikt), kan de computer de gastoevoer kort onderbreken om een veilige afstand tot het overige verkeer te bewaren. Helaas vertoonde i-Activsense tijdens de testperiode meerdere storingen tijdens het gebruik en viel het meer dan eens uit. Ook het klimaatcontrole-systeem en de sleutelvrije-toegang waren onberekenbaar. Mazda Nederland erkent de klachten, maar verzekert dat dit exemplarisch is voor de testauto.

Weggedrag

Kenmerkend voor iedere Mazda is het rijplezier. De Mazda3 heeft niet alleen een beter weggedrag dan de voorgaande generaties, maar onderscheidt zich nog nadrukkelijker van de concurrentie. De Mazda3 heeft een uitstekende wegligging, maar kiest desondanks niet voor een uitgesproken sportief karakter. Bij Mazda ligt de nadruk op rust en vertrouwen, zodat het rijden minder vermoeiend wordt.

Daarbij is belangrijk dat de Mazda3 een zogenaamd "lineair" weggedrag heeft. Of er nu hard of zacht wordt gereden, de auto reageert altijd op dezelfde manier. Ook dat geeft rust en geeft een meer volwassen gevoel dan gebruikelijk bij auto's in dit segment. Immers: Mazda zoekt altijd de top van het segment op en dit is één van de manieren om dat te doen.



Aandrijving

Als er één punt is waarop Mazda zijn eigen weg volgt, is het wel met de motortechniek. Tot nu toe moest Mazda niets weten van "downsizing" (gebruik van motoren met een kleine motorinhoud), hybrides (combineren van een verbrandingsmotor en een elektrische motor) of geheel elektrische aandrijving. Tegen alle trends in is de nieuwe Mazda3 daarom voorzien van een 2.0 liter viercilinder benzinemotor, zonder turbo. Toch belooft Mazda verbruikscijfers die (vrijwel) even gunstig zijn als die van de meest geavanceerde eco-motoren van de concurrentie.

Mazda bereikt dat resultaat puur door het verfijnen en doorontwikkelen van bestaande techniek (o.a. met cilinder-uitschakeling). Voor het eerst voegt Mazda wel een vorm van hybride-techniek toe, zij het in sterk afgeslankte vorm. Onder de naam "M Hybrid" (voor "mild hybrid") kan de Mazda3 energie terugwinnen bij remmen en uitrollen. Die energie wordt vervolgens gebruikt voor het uitzonderlijk soepel functionerende start/stop-systeem ("i-stop"). Omdat voor een "ouderwets" grote motor wordt gekozen, is ongeacht het toerental volop vermogen beschikbaar. Dat zorgt voor merkbaar meer rust en een uitgesproken "volwassen" gevoel dat inmiddels schaars is bij auto's in dit segment.

Omdat de bestuurder nooit hoeft aan te dringen op prestaties, leent de Mazda3 zich voor een vloeiende rijstijl met een laag verbruik als gevolg. De testrit kostte 5.3 liter per 100 km en dat komt vrijwel overeen

met het door Mazda beloofde verbruik. Belangrijker is echter: de Mazda3 is grofweg even zuinig als een soortgelijke auto met brandstofbesparende technieken die veel nadrukkelijker aanwezig zijn. Bovendien: de hier gereden "2.0 Skyactiv-G high-efficiency benzinemotor" is nog maar het begin. Mazda heeft een "SkyActive X"-motor aangekondigd die nog veel zuiniger zou zijn.

voor rust en vertrouwen. Kortom: de Mazda3 weet te vernieuwen zonder dat de bestuurder hoeft te veranderen. ■



Conclusie

Het is een vreemde tegenstelling. Vernieuwen is goed, maar bijna niemand wil veranderen. Autofabrikanten willen zich niet vervreemden van de klant en zijn extra voorzichtig als het gaat om een populair model. Daarom heeft Mazda de "3" op ingenieuze vernieuwd zonder daadwerkelijk iets te veranderen.

Het interieur voelt vanaf het eerste moment vertrouwd aan. Dankzij een slimme indeling kon nieuwe functionaliteit worden toegevoegd, zonder extra knoppen of beeldschermen toe te moeten voegen. En daar blijft het niet bij. Dankzij verfijning en het vrijwel onmerkbaar toevoegen van nieuwe techniek, is de Mazda3 leverbaar met ouderwets grote benzinemotoren die bijna even zuinig zijn als de "groene" motoren van de concurrentie. Dat geldt niet alleen op papier, maar ook in de praktijk.

Op het gebied van weggedrag heeft Mazda nog nadrukkelijker gekozen voor een eigen karakter. Net zoals de grote motoren rust geven door met gemak te presteren, zorgt ook de uitstekende wegligging



Specificaties

Mazda 3 2.0 SkyActiv-G Comfort

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	446 x 180 x 144 cm
Wielbasis	273 cm
Gewicht	1.349 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	51 l
Bagageruimte	444/1132 l
Bandenmaat	R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	122 pk @ 6000 tpm
Koppel	213 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	n.b.
Topsnelheid	197 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	6,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	117 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 28.910,-
Prijs instapmodel	€ 27.160,-