



Martijn Verhoef
23 september 2018

Klaar voor de tweede ronde

In 2015 betrad Mazda met de CX-3 een voor het merk nieuwe markt. Het was nog maar de vraag hoe het publiek op een kleine cross-over van de Japanners zou reageren. Drieënhalf jaar verder kunnen we terugkijken op een ronduit succesvolle introductie, waarbij het model qua aantallen de op de CX-5 na bestverkochte auto van het merk is. Reden voor grote verandering is er dus niet voor Mazda, maar geheel volgens merktraditie volgt er nu wel al een facelift. We stappen in de CX-3 in de omgeving van Malaga om te ondervinden wat deze veranderingen voor gevolgen hebben voor de auto.



Zoeken naar verschillen

Het is voor een automerk natuurlijk erg luxe dat de twee hoge en duurdere modellen juist zo succesvol zijn, waarbij wel moet worden opgemerkt dat van zijn grote broer CX-5 nog eens drie keer zoveel exemplaren de showroom uitreden. Van de uitgaande CX-3 werden er tot nu bijna 60.000 verkocht en tot aan de modelwijziging bleef de auto populair. Erg veel reden om het exterieur radicaal aan te passen, ziet Mazda dan ook niet. Het blijft bij een gewijzigde grille en fraaie nieuwe achterlichten, voorzien van LED-techniek. De grille moet voor meer diepte in het ontwerp zorgen, maar we moeten eerlijk bekennen dat je het oude én het nieuwe model naast elkaar moet zien, om de verschillen te kunnen ontdekken. Met de introductie van de facelift krijg je ook de keuze uit een nieuwe exterieurkleur: Soul Red Crystal. De lak is een doorontwikkeling van het vorige Soul Red en staat de testauto goed. Onder de GT-M uitvoering bevinden zich tevens nieuwe 18-inch wielen. Met dit uitrustingsniveau ben je sowieso verzekerd van een strak uitziende auto, want door de toepassing van een aantal chromen delen heeft de auto een meer complete uitstraling dan een CX-3 in TS of TS+ trim.



Doorgevoerde verbeteringen

Vanbinnen voert Mazda ook wijzigingen door: de rode omlijsting van de ventilatieroosters springt gelijk in het oog. De kleur wordt niet aangepast aan de exterieurlak, maar het is natuurlijk een goede match met het Soul Red Crystal van de testauto. Een ander belangrijk verschil met de pre-facelift is de aanwezigheid van een elektronische handrem. De schakelaar neemt veel minder ruimte in beslag dan de hendel van weleer, waardoor de middenconsole anders ingedeeld kon worden. De controller van het multimediasysteem is nu iets naar voren geplaatst, zodat deze gemakkelijker bediend kan worden.

Bovendien is er eindelijk ruimte voor een armsteun met opbergvak, wat zowel het comfort als het gebruiksgemak flink ten goede komt. Het maakt de CX-3 vanbinnen volwassener en op lange ritten gerieflijk. Daar helpen ook de stoelen aan mee, want die zitten lekker zacht en houden je in bochten goed vast aan de zijkant. In de GT-M uitvoering kun je het leerpakket aanvinken, waarmee je naast een fraai lederen interieur ook de bestuurdersstoel elektronisch kunt verstellen. Je hebt zelfs de beschikking over



twee geheugenstanden, een unicum in dit segment.



Goedmakertje

Wat jammer is, is dat de zitting nog steeds aan de korte kant is. Je mist daardoor ondersteuning van de bovenbenen, met name als je lang bent. Wil je als bestuurder de zitting ook wat kunnen kantelen, dan ben je aangewezen op de GT-M met leather pack, want bij de handmatig verstelbare stoelen uit de goedkopere uitrustingen is dat niet mogelijk.

Achterin is het nog steeds vrij krap, zowel wat hoofd- als beenruimte betreft. Het maakt de CX-3 geen heel geschikte auto voor het vervoer van meer dan twee volwassenen op lange ritten. Wel hebben de bewoners van de achterbank na de facelift de beschikking over twee bekerhouders in de armsteun, dus wellicht dat je daarmee nog iets goedmaakt.

De kofferbak lijkt bij de eerste kennismaking behoorlijk klein, maar gelukkig kun je de



laadbodem instellen, of helemaal verwijderen. Je houdt dan zeker genoeg ruimte over voor een aantal koffers of boodschappenkragen. Voordeel van de instelbare bodem is dat je op de hoogste stand de tildrempel behoorlijk vermindert, zodat je zware lading gemakkelijker naar binnen schuift.

Het geïntegreerde navigatiesysteem werkt fijn, mede door de bediening via de controller in de middenconsole. In de standaarduitrusting van de GT-M zijn verder Dab+ en een fijn klinkend Bose-audiosysteem opgenomen. Bovendien heb je de beschikking over een head-up display, waarop onder andere navigatie-instructies en multimedia informatie wordt weergegeven.

Voor Apple CarPlay dien je ongeacht de uitvoering altijd 349 euro bij te betalen. Android Auto is dan weer gratis, maar wordt in Nederland nog niet ondersteund door Google.



Upsizing

In 2015 maakten we voor het eerst kennis met de CX-3 en we waren toen meteen te spreken over het zeer communicatieve rijgedrag van de auto. We kunnen je



geruststellen: dat is na de facelift natuurlijk ongewijzigd gebleven. Wel heeft Mazda de auto naar eigen zeggen comfortabeler gemaakt, door een andere afstelling van de schroefveren en een wijziging in de dempers. In de praktijk merken we dat de auto nog steeds heel veel doorgeeft van wat er onder de auto gebeurt, hoewel dat zelden hinderlijk is. Alleen heel korte oneffenheden worden indringend doorgegeven, wat je merkt op wegen waar veel kuilen en butsen in zitten. Overall is de auto comfortabel genoeg, maar is het goed om te merken dat je als bestuurder in zowel besturing als demping zeer betrokken wordt bij wat de auto doet en hoe de weg is. In snel genomen bochten helt de auto bijna niet over en de top van zijn kunnen ligt hoog. Zoek je het randje op, dan kun je vertrouwen op goede elektronische hulpsystemen die ingrijpen. We reden de CX-3 al eerder met de 121 pk sterke benzinemotor. Het atmosferische blok is licht gewijzigd in brandstofinjectie en koelsysteem, wat een beperkte brandstofbesparing moet opleveren.

Interessanter is de gewijzigde SKYACTIV-D, dus daar concentreren we ons op in deze test. De cilinderinhoud ging van 1.5 naar 1.8 liter en de auto krijgt er 10 pk bij. Een upgrade in plaats van downsizing? Meer cilinderinhoud leidt ook tot een grotere zuurstoftoevoer naar de motor, zodat de motor binnen een groter toerenbereik gemakkelijker zijn werk kan doen en je dus minder hoeft door te trappen. Bovendien wordt het schadelijke stikstofoxide waar zoveel om te doen is bij dieselmotoren, omgezet in stikstof. De SKYACTIV-D voldoet dan ook aan de strengste Europese regelgeving. In de praktijk blijkt dat de auto prima uit de startblokken komt met de dieselmotor en ook goed samenwerkt met de - overigens vrij kostbare - zestraps automaat. De CX-3 draait zijn hand niet om voor een snelle inhaalpoging en weet moeiteloos te versnellen op rechte stukken. In de Zuid-Spaanse bergen was de automaat het op lage snelheid wel vaak kwijt, waardoor hij te snel opschakelt en bergop kracht tekort komt. Het duurt dan luttele seconden voordat de automaat tot dit besef komt, om vervolgens snel terug te schakelen. Als je dan eenmaal flink accelereert, blijft de motor wel in alle beschaafdheid zijn werk doen. Er is geen sprake van een zware dieseldreun of hinderlijke detonaties, zodat de dieselmotor fijner klinkt dan de CX-3 benzineversie met 150 pk en vierwielaandrijving. Die laatste motorisering maakt de CX-3 al vanaf 3.200 tpm behoorlijk rumoerig, zoals we bij de eerste



kennismaking met het pre-faceliftmodel ook al opmerkten.



Jinba Ittai

In 2015 vonden we de CX-3 al prijzig, gelet op de concurrentie. Dat is na de facelift niet anders, want de auto stijgt zelfs in aanschafwaarde. Daar zet Mazda wel een uitstekende standaarduitrusting tegenover en gelet op het feit dat de CX-3 kopers in Nederland massaal voor de dikste uitvoering gingen, zal dat na de facelift ook niet zo'n manco zijn. Je hebt nog steeds de keuze uit twee vermogens bij de benzinemotor, namelijk 121 pk en 150 pk. De laatste versie is alleen met vierwielaandrijving te krijgen, terwijl dat op de 121 pk sterke motor niet te combineren is. Daarnaast heb je de 115 pk sterke dieselmotor uit de testauto. Alle motorisaties zijn te koppelen aan de zestraps automatisch, maar reken wel op een meerprijs van minimaal 2.000 euro.

De GT-M is nog steeds het summum qua uitrusting; alleen Apple CarPlay en een trekhaak kun je dan nog kiezen, naast de metallic lak en het leather pack. Een trede daaronder staat de TS+, die nog steeds compleet te noemen is met zijn



Mazda CX-3 SKYACTIV-D 6AT GT-M

LED-koplampen, dodehoek-detectiesysteem en parkeersensoren. Bijna op hetzelfde niveau staat de Sport Selected. De LED-koplampen lever je in, maar je krijgt er wel een navigatiesysteem voor terug.

De CX-3 is weer klaar voor een nieuwe ronde in het overvolle segment. De auto onderscheidt zich met zijn strakke looks, communicatieve rijgedrag en de luxe-opties die leverbaar zijn. De interieurruimte houdt nog steeds niet over en hij is flink aan de prijs, maar dat heeft de consument eerder ook niet tegengehouden. Een gang naar de Mazda-dealer om het Jinba Ittai-gevoel - bestuurder en auto zijn één - zelf te testen, is dus zeker aan te raden.

Plus

- + Strak design
- + Voor het segment fantastisch rijgedrag
- + Slimme verbeteringen interieur

Min

- Stevig geprijsd
- Veel concurrenten zijn achterin ruimer
- Beperkte verstelbaarheid voorstoelen