



Joep de Heer
24 november 2020

Update

Het Japanse merk Mazda heeft een bijzonder plekje binnen autoland. Neem de mateloos populaire en legendarische MX-5 die al jaren het hart van menig sleutelaar en hobbyracer weet te veroveren. Of de wankelmotor die volledig door Mazda werd omarmd en in veel modellen van het merk is geplaatst, waaronder de RX-8. En vergeet niet dat Mazda een van de laatste merken is dat vasthoudt aan natuurlijk ademende motoren in plaats van turbotechniek. Mazda mag dan worden weggezet als een eigenzinnig merk, er is een trend waar ze volledig in zijn meegegaan: cross-overs. Van alle Mazda modellen die worden verkocht is 70% onderdeel van de CX-familie(cross-overs/SUV's). Met een totaalverkoop van ruim 27.000 auto's staat de CX-5 bovenaan de Nederlandse scorelijst. De CX-3 doet het wat rustiger aan en de teller voor dit model staat op 10.000 exemplaren verkocht in Nederland. In Europa was 1 op de 5 verkochte Mazda's een CX-3. Dit laatstgenoemde model, dat al in 2015 het levenslicht zag, wordt voorzien van een kleine update die hem weer helemaal in de pas moet laten lopen met zijn concurrentie. Een pittige opgave, want in dit segment is het knokken voor de beste plaatsen.



Zoek de verschillen

Was je al naar de foto aan het turen om de verschillen te zoeken? Stop er maar mee, want op exterieurniveau zal je geen verschillen vinden. Behalve in de kleur, er is namelijk een nieuwe carrosseriekleur Polymetal Grey Metallic verkrijgbaar op de CX-3. De wijzigingen die de eerdere facelift met zich meebracht waren iets groter dan nu, maar ook toen was het flink zoeken naar de verschillen tussen de modellen. Waarom zou je ook iets gaan veranderen dat nog goed is. Het huidige voorkomen van de CX-3 is nog steeds fris en energiek. Wel verwachten we dat dit een van de laatste updates van de CX-3 gaat worden. Vooral als je het moet opnemen tegen sterke concurrenten als de Peugeot 2008 en Seat Arona is het belangrijk om constant te blijven vernieuwen en klanten naar je merk te trekken.

De namen voor de verschillende uitvoeringsniveaus zijn op de schop gegaan. Waar we in het verleden spraken over TS, TS+ en GT-M is ruimte gemaakt voor meer begrijpbare namen. Vanaf nu is er de keuze uit de standaard CX-3, de Comfort, de Luxe en de Signature. De standaard CX-3 en de Comfort worden uitgerust met 16 inch



lichtmetaal en halogeen verlichting. De Luxe en de Signature krijgen 18 inch en LED verlichting inclusief een chromen zijstrip.



Gemiste kans

Het interieur van de CX-3 verdient een absolute pluim. Het geheel steekt strak in elkaar zonder dat het ten koste gaat van de praktische bruikbaarheid. Zo zijn er duidelijke en grote knoppen waarmee de temperatuur kan worden ingesteld en bevindt zich tussen de voorstoelen een draaiknop waarmee het multimediасherm kan worden bediend. Voor vrijwel iedere bestuurder is het direct duidelijk hoe men de auto kan gebruiken.

Zoals we eerder bij het exterieur concludeerden, is er ook in het interieur vrijwel niets aangepast. De verbeteringen zijn voornamelijk te vinden in de connectiviteit. Vanaf nu zijn DAB+, Apple Carplay en Android Auto standaard onderdeel van de auto. Voor wie de functies niet kennen; met DAB+ is het mogelijk om digitale radiozenders te ontvangen. Apple Carplay en Android Auto zijn programma's die de verbinding tussen de telefoon en de auto stimuleren. Door middel van de laadkabel van je smartphone



kan je de applicaties gebruiken op het centrale scherm. Dit is vooral erg praktisch bij het gebruik van Google Maps, Spotify of Flitsmeister.

Hoewel het multimediasysteem zich fijn en vlot laat bedienen door de centrale knop tussen de voorstoelen begint het scherm wel op zijn laatste benen te lopen. Het scherm is vrij klein en het uiterlijk van de functies verouderd. Vooral het navigatiesysteem loopt qua uiterlijk ver buiten de pas. Vrijwel alle concurrenten komen met een strakke en vernieuwende interface. Zo heeft de Peugeot 2008 twee brede schermen, de Renault Captur een lange tablet en zelfs de Kia XCeed een groot en fijn multimediascherm. Een gemiste kans, want bij de CX-30 is wel de keuze gemaakt voor een groter en breder scherm.



Slimme cilinderuitschakeling

Zoals we eerder schreven is de ruimte achterin aan de krappe kant. Met die reden besluiten we snel de achterbank te verruilen voor de fijne voorstoelen en starten we de motor. Keuze aan een arsenaal aan motoruitvoeringen is er niet. De CX-3 is enkel



verkrijgbaar met een 121 pk sterke Skyactiv-G 2.0 liter benzinemotor. Dieselen is niet meer mogelijk bij de CX-3. Keuze is er uit een automatische zesversnellingsbak of een handgeschakelde versnellingsbak. Laatstgenoemde aandrijving is vanaf nu voorzien van cilinderuitschakeling. Bij lichte belasting of op kruissnelheid zal de auto twee van de vier cilinders uitschakelen en dat zou moeten resulteren in een brandstofbesparing. In de korte tijd dat we hebben gereden is moeilijk te bepalen of dit ook werkelijk het geval is. Mazda claimt dat de CO2 uitstoot door deze techniek kan dalen met 14%.

Met de WLTP meetmethode werd met de handgeschakelde versie een verbruik gemeten van 6,2 liter brandstof per 100 kilometer. De automatische versnellingsbak kwam weg met een verbruik van 7,1 liter per 100 kilometer. Cijfers die er niet om liegen en waarbij de handgeschakelde variant opeens een stuk interessanter gaat worden. Helaas is de techniek van cilinderuitschakeling niet leverbaar op de automatische transmissie.

De fijne rijeigenschappen waar we vanaf 2015 al zeer positief over zijn blijven aanwezig bij de auto. Op kruissnelheid is niets te merken van de overgang van vier naar twee cilinders. Als bestuurder wordt je door de auto actief betrokken in het rijden. De auto ligt fijn op de weg zonder stoterig of overdreven zacht te worden. Sportief wordt het echter nooit, maar daar is het type auto ook niet naar. De sprintsnelheid van de handgeschakelde versie ligt met 9,1 seconden van 0 naar 100 km/u; bijna een seconde sneller dan de versie met automatische transmissie.



Handbak aantrekkelijk

Een motor, twee transmissies; blijft er weinig te kiezen over? Wees niet bang, Mazda houdt het overzichtelijk maar er blijft wat te kiezen. De eerdergenoemde uitrustingsniveaus van de standaard CX-3, Comfort, Luxury en Signature geven je nog voldoende vrijheid. De standaardvariant staat voor 25.490,- euro in de boeken. We adviseren je door te sparen voor de Comfort die 1.500,- euro duurder is, maar die net even meer fijne zaken toevoegt zoals stoelverwarming en parkeersensoren. De Luxury en Signature mogen worden meegenomen voor een prijs van respectievelijk 29.490 euro en 32.490 euro voor de handgeschakelde versies. Liefhebbers van een automatische versnellingsbak moeten dieper in de buidel tasten. Met een vanafprijs van ruim 29.100,- euro voor de Comfortuitvoering wordt de keuze van een automaat niet aantrekkelijk gemaakt. Dit is voor een deel te verklaren door de hogere CO2 uitstoot van de automaat. Doordat enkel de handgeschakelde versie wordt geleverd met cilinderuitschakeling is de uitstoot van de automaat 160 gram CO2 en de handgeschakelde 140 gram CO2.



Mazda CX-3 SKYACTIV-G 6-MT Luxury

Een vergelijk met de prijzen van de concurrenten laat zien dat Mazda qua prijsstelling aan de toppen van het segment opereert. De Renault Captur start bij een prijs van 21.620,- euro. De nieuwe Peugeot 2008 mag vanaf 24.600,- euro worden meegenomen. Het dichtst in de buurt komt de Volkswagen T-Cross met een prijs vanaf van 24.995,-. Zoek je een vanafprijs rond de 20.000,- euro? Dan kunnen we je doorverwijzen naar de Seat Arona of de Kia Stonic.



De jaren gaan tellen

Wie vlotjes wil meedraaien in het sjokvolle crossover B-segment moet tegenwoordig goede papieren hebben. De CX-3 blijft een goede deal en is vooral op het gebied van rijeigenschappen een zeer aantrekkelijke auto. In combinatie met het strakke interieur en aantrekkelijke uiterlijk zal dit voor veel kopers een goede reden zijn op voor een CX-3 te kiezen.

We mogen echter niet ontkennen dat de leeftijd van de CX-3 hem parten gaat spelen. Niet zo vreemd als we rekening houden met het feit dat de auto al sinds 2015 op de



markt is. Deze verschillen zijn het duidelijkst merkbaar in het verouderde multimediascherm. De techniek, grootte van het scherm en de weergave lopen flink achter in vergelijking met de concurrentie.

Het is jammer dat Mazda niet de keuze heeft gemaakt om de zeer fijne en zuinige Skyactiv-X motor beschikbaar te maken voor de CX-3. Over deze innovatieve motor waren we erg enthousiast bij de CX-30. Als reden geeft Mazda aan dat de motor enkel beschikbaar is voor de nieuwe generatie auto's die worden ontwikkeld, zoals de Mazda 3 en de CX-30. Dat betekent dat we moeten wachten op een compleet nieuwe generatie van de CX-3 voordat we van deze techniek mogen gaan genieten. Tot die tijd zingen we het uit met huidige versie van de CX-3 en dat is gelukkig absoluut geen straf.

Plus

- + Heerlijk rijgedrag
- + Standaard connectiviteit
- + Strak interieur

Min

- Verouderde multimedia
- Geen SKYACTIV-X motor
- Automaat in alle opzichten duur