



Intro

De jaren tachtig, dat waren nog eens tijden. Als je toen meer dan 250pk onder de motorkap had, dan had je het helemaal gemaakt. Je reed dan immers in een dure sportwagen of topklasse sedan. Je had bijvoorbeeld een Porsche 911 Turbo of een grote BMW met een achtcilinder. Dat is tegenwoordig wel anders. Nu zijn er zelfs middenklasse hatchbacks met een dergelijk vermogen. Zo zijn de Audi S3, BMW 130i en Mazda 3 MPS alledrie goed voor meer dan 250pk. De hothatches worden steeds hotter.



De cijfers van de MPS beloven sportwagenprestaties: een motorvermogen van 260pk, van nul naar 100km/h in zes seconden en een topsnelheid van 250km/h. Daar hoeft je je niet voor te schamen. In tegenstelling tot de vierwielaangedreven S3 en de achterwielaangedreven 130i, brengt de 3 MPS het vermogen via de voorwielen op de weg. Zoveel vermogen op de voorwielen, gaat dat wel goed?

Het exterieur

De Mazda 3 is weer eens wat anders. Het is lastig in woorden te vatten, maar op een of andere manier springt hij er een beetje uit. Dit zou wel eens een van de voordelen kunnen zijn van de tegenvallende verkoopcijfers: je ziet hem zo weinig, dat hij er een stuk minder 'afgezaagd' is dan zijn succesvollere concurrenten. Maar het zou niet eerlijk om het vlotte uiterlijk volledig toe te schrijven aan de zeldzaamheid. Het is gewoon een scherp gelijnde en goed geslaagde auto.



Strakke belijning, maar de achterbumper is een beetje rommelig vormgegeven.

Tussen de gewone 3 en de MPS zit qua uiterlijk vertoon niet veel verschil. Een sportievere voor- en achterbumper, iets grotere wielen, een dakspoiler en dat was het dan wel zo'n beetje. Eigenlijk is het wel prima zo. Met uitgeklopte wielkasten, een luchthapper op de motorkap en een giga spoiler op het dak zou de auto waarschijnlijk alleen maar ordinair zijn geworden en niet veel sportiever. Nu kun je tenminste - mits je een representatieve kleur kiest - een zeer snelle, maar tegelijkertijd bescheiden middenklasser rijden.

Er zijn echter wel enkele 'net-niet' elementen aanwezig. Zo is het jammer dat de auto maar één uitlaatpijp heeft, het was veel stoerder geweest als hij er zowel links als rechts een gehad zou hebben. Ook de achterbumper is niet helemaal goed gelukt: er zitten lelijke zwarte vlakken naast de kentekenplaat en het rooster dat eronder zit is geen echt rooster. Beetje jammer, want zonder deze puntjes zou de auto een stuk mooier zijn geweest.

Qua lakkleuren is de keuze beperkt: rood, zwart, blauw en zilver zijn de enige kleuren die je kunt aanvinken wanneer je een 3 MPS bestelt. Het moge duidelijk zijn dat rood het meest opvallend is, wat goed past bij een hothatch. Voor de andere kleuren valt echter ook wel wat te zeggen, want met een onopvallende kleur zie je de snelheid er niet aan af en dat kan bij verkeerslichten voor gemakkelijke reacties zorgen. De wielen van de MPS zien er bijzonder uit. Het lijkt alsof er twee vijfspaaks wielen over elkaar zijn gelegd, maar het staat niet verkeerd.

Het interieur

Zo opvallend als het rode exterieur is, zo onopvallend is het zwarte interieur. Waar de andere merken de binnenkant van hun top-of-the-bill middenklasser opfleuren met een compleet ander stuur, accenten in de middenconsole of een bijzondere versnellingspook, kun je in deze MPS eigenlijk alleen aan de vloermatten en een klein logootje in de snelheidsmeter zien met wat voor een auto je te maken hebt. Dat is een gemiste kans van Mazda, want wie een MPS koopt, zal waarschijnlijk wel wat meer onderscheid ten opzicht te van andere Mazda's wensen.



De stoelen zijn geweldig, maar het interieur had wel wat spannender gemogen.

Waarmee de MPS zich wel duidelijk mee onderscheidt van zijn minder snelle broertjes, dat zijn de sportstoelen. De halflederen en diepzwarte bekleding en serieuze zijwangen laten zien dat het menens is. Tijdens het rijden blijkt ook wel dat het niet 'all show but no go' is, want de stoelen verstaan hun vak goed. Zelfs in de scherpe en snelle bochten houden ze je, bij wijze van spreken, in de houdgreep en dat is erg prettig. Bovendien zijn ze niet heel hard, zodat je ook na een wat langere reis uitgerust kunt uitstappen.

Vanuit de sportstoelen heb je een goed uitzicht op de 'racy' tellers, die verzonken zijn in diepe kokers. Het ziet er zeker fraai uit, vooral met de rode verlichting erbij, maar echt goed afleesbaar is het niet. De snelheidsmeter is zo geplaatst dat de nulstand helemaal onderaan is en de topsnelheid bovenin. In de praktijk moet je dus vaak naar beneden kijken en dat is niet alleen onhandig, maar ook onveilig. De middenconsole ziet er wel aardig uit, maar het is soms even zoeken naar het juiste knopje.

De 3 is een flinke auto, hij is bijvoorbeeld 24 centimeter langer dan de Volkswagen Golf. Helaas merk je daar vanbinnen weinig van. Voorin is de ruimte aardig, maar de ruimte achterin laat te wensen over. De



beenruimte noch de hoofdruimte is voldoende voor volwassenen. Ook de bagageruimte valt tegen: met een kofferbakinhoud van minder dan driehonderd liter is het de kleinste in zijn klasse. De achterbank is weliswaar neerklapbaar, maar dat is niets bijzonders voor een vijfdeurs hatchback.

Het rijden

De luide brom die de motor tijdens het starten ten gehore brengt laat er geen twijfel over bestaan: dit is geen modaal gemotoriseerd middenklassertje. Eigenlijk is het in alles te merken, zo reageert de motor zeer direct op het gaspedaal, voelt het koppelingpedaal erg stug aan en lijkt het stuur amper bekrachtigd te zijn. Dit versterkt de sportieve beleving natuurlijk wel, maar het maakt de auto ook wat minder fijn in het dagelijks gebruik, zoals tijdens filerijden en inparkeren.



Met andere woorden: het is een direct ingespoten 2,3 liter turbomotor.

Wellicht is 'hitsig' het beste woord om het karakter van de 3 MPS te omschrijven. Hij lijkt namelijk altijd de behoefte te hebben om te versnellen. Het maakt niet uit of je veel gas geeft of weinig, hij wil altijd meer. Hoewel dat een fijne eigenschap voor zo'n sportieve auto is, kan dat op den duur wel een beetje vermoeiend worden. Gelukkig is de auto enigszins comfortabel geveerd, dat zorgt ervoor dat het nog wel uit te houden is wanneer je langere afstanden aflegt.

Op papier staat het heel leuk: een motorvermogen van 260pk en een trekkracht van 380nm. In de praktijk is het echter teveel van het goede. De 3 MPS brengt het vermogen via de voorwielen op de weg en qua grip is dat een groot probleem. Dat je in de eerste twee versnellingen niet het gaspedaal kunt vloeren zonder dat de banden spinnen is niet zo vreemd, dat je op droog wegdek zelfs in de derde versnelling wielspin hebt – op nat wegdek zelfs in de vierde! - is wel erg vervelend. Het is belangrijk om het gas altijd nauwkeurig te doseren, simpelweg omdat je anders van de weg raakt.

Op papier staat het heel leuk: een motorvermogen van 260pk en een trekkracht van 380nm. In de praktijk is het echter teveel van het goede. De 3 MPS brengt het vermogen via de voorwielen op de weg en qua grip is dat een groot probleem. Dat je in de eerste twee versnellingen niet het gaspedaal kunt vloeren zonder dat de banden spinnen is niet zo vreemd, dat je op droog wegdek zelfs in de derde versnelling wielspin hebt – op nat wegdek zelfs in de vierde! - is wel erg vervelend. Het is belangrijk om het gas altijd nauwkeurig te doseren, simpelweg omdat je anders van de weg raakt.

Wanneer er wel genoeg grip voorhanden is, dus met name op hogere snelheden, kan het motorvermogen volledig benut worden en dan merk je ook hoe snel de auto is. Vanwege de turbo hoeft hij niet veel toeren te maken om veel trekkracht te hebben en kun je heel 'rechtlijnig' optrekken, wat erg handig is bij tussensprintjes. Wanneer je echt hard rijdt voelt de auto nog redelijk stabiel aan, er zijn dan echter wel wat kraakjes en rammeltjes te horen.

Als we de tractieproblemen even vergeten, dan valt op dat de wegligging van de 3 MPS heel behoorlijk is. Het is echt een van de beter sturende auto's in zijn klasse. Zoals bij veel viercilindermotoren is het motorgeluid helaas niet erg spannend. Het klinkt wel aardig, maar mist de emotie die een zescilinder heeft en het geluid is iets te mechanisch.

Slot

Wat heb je aan iets, als je het niet kunt gebruiken? Dat is zo ongeveer het probleem van de MPS. Hij heeft veel vermogen, maar hij krijgt het niet goed op de weg. Vanwege deze tekortkoming is het niet echt een prettige auto om mee te rijden. Eigenlijk had hij vierwielaandrijving moeten hebben, net als de Audi S3, zodat de potentie van de auto ook benut zou kunnen worden.

In de basis is de 3 MPS echter een goede auto. De besturing is weliswaar nogal zwaar en hij is minder ruim dan zijn relatief forse



afmetingen doen vermoeden, maar de wegligging is wel prima, de stoelen zijn super en hij ziet er fraai uit: niet te ingetogen, maar ook niet te ordinair. Bovendien is hij relatief goedkoop, voor de prijs van een Golf GTI krijg je de prestaties van een Audi S3. Ook is de standaarduitrusting erg compleet. Het is alleen jammer dat die prestaties lastig in de praktijk te brengen zijn.

Plus

- + Zeer fijne sportstoelen
- + Veel pk's voor weinig geld
- + Complete standaarduitrusting

Min

- Krijgt vermogen niet goed op de weg
- Zware bediening en hitsige motor
- Groot van buiten, klein van binnen