



Harold Rolloos
4 september 2009

© Rijtesten.nl

Kamikazegeweld

De vorige Mazda3 MPS (Mazda Performance Series) was met 260 pk al niet echt bepaald een trage jongen. De Japanners grepen de lancering van de nieuwe 3 aan om deze hothatch-versie verder door te ontwikkelen en komen nu met de nieuwe MPS. Het aantal pk's steeg niet, maar er werden veel aanpassingen verricht – de auto is 23 kilo lichter dan zijn voorganger – om een nÃ³g betere wegligging te garanderen, wat natuurlijk tot uiting komt in het rijplezier. Wij maakten in het uiterste noorden van Duitsland kennis met deze snelle rakker.



Historisch besef

Op de Autosalon van Genève maakten we voor het eerst kennis met de Mazda3 MPS: een echte hothatch. Het Japanse merk heeft de eer hoog te houden als het gaat om sportievelingen. Wie herinnert zich de MX-3, MX-5, RX-7 en natuurlijk de RX-8 niet. De Mazda3 ziet er in de normale uitvoering al best sportief uit, maar de MPS werd door het merk uit het land van de rijzende zon tien millimeter verlaagd en op diverse fronten nog eens extra aangedikt. Dat zien we snel als we om de auto heenlopen, waar zowel op de voor- als achterkant het MPS-logo te vinden is.

De grote luchtinlaat in het hart van de motorkap valt direct op en benadrukt dat we hier met een snelle jongen te maken hebben. Ook de speciale voorbumper en schermen zijn



Mazda 3 MPS 2.3 DISI

groter dan de op de standaardversies. De 18 inch aluminium wielen hebben hetzelfde driedimensionale design als die van de RX-8. In tegenstelling tot de gewone 3 zijn de ramen in de achterportieren van de MPS getint. Datzelfde geldt voor de achterraut.

Aan de achterzijde zorgt de dakspoiler voor een betere afvoer van de luchtstroom over het dak. De diffuser aan de onderkant draagt bij aan de luchtstroom onder de auto, maar laat de auto vooral sportiever ogen. Voor net geen veertig mille mag de MPS de showroom verlaten. Dat is behoorlijk aan de prijs, maar daar krijg je wel een complete en bovendien bloedsnelle auto voor terug.

Extra's

Ook van binnen kun je niet er niet omheen dat je in de MPS zit. Zo komen we het logo onder meer tegen op de matten en in de meters. Een andere leuke gadget in de cockpit



is de digitale turbodrukmeter. Voor de rest verschilt het interieur niet veel van de normale 3. Het middenconsole ziet er overzichtelijk uit en alle knoppen zitten onder handbereik, al had het navigatiescherm wat ons betreft nÃ©t iets groter mogen zijn. Op het stuurwiel is het een drukte van belang met allerlei knoppen. Wat ons betreft is dat net iets te veel van het goede en wil het nog wel eens voorkomen dat je blindelings een verkeerde knop indrukt.

Een minpunt is het gebruikte materiaal rond het navigatiescherm en in de deurpanelen. Het is van hard plastic en doet afbreuk aan het feit dat je een auto van veertig mille rijdt. De semi-kuipstoelen bieden veel zijdelingse steun, maar het is wel lastig om de ideale zitpositie te vinden. In de MPS zit standaard een Bose Premium-geluidsinstallatie met tien speakers.

Achterin valt de ruimte tegen. Vooral langere personen kunnen de benen hier moeilijk kwijt en ook de ruimte tussen kruin en plafond houdt niet over. Omdat de Mazda3 MPS over vijf deuren beschikt, hebben de passagiers wel een betere instap dan bij concurrenten als de Volkswagen Golf GTI en de Ford Focus RS. De bagageruimte is met 340 liter â€” en 1360 met neergeklapte achterbank â€” normaal in de compacte middenklasse.



Snelwegtigger

We bevinden ons dus in het noorden van Duitsland. Het gebied boven de Hanzesteden Hamburg en Lüneburg is onze uitvalsbasis om de MPS eens flink aan de tand te voelen. Een leuke bijkomstigheid is dat je hier grote delen Autobahn hebt waar geen maximum snelheid geldt. En dat is gelijk de plaats waar de Japanner zich op zijn paasbest voelt. In iets meer dan zes seconden snelt hij als een volleerde kamikazepiloot naar de honderd en binnen no-time trekt de 260 pk sterke viercilinder-turbomotor met een koppel van 380 Nm door naar boven de tweehonderd. De snelheid is begrenst op 250, een weloverwogen keuze volgens Mazda, want we voelen dat er nog vermogen over is. Opvallend is hoe goed het stuurgedrag is, ook op dit soort hoge snelheden. De geventileerde remschijven op de voorwielen zijn groter dan die op de standaardversie



en zorgen voor een beter remgedrag.

Mazda ontwikkelde samen met Dunlop 225/40R18 banden voor deze uitvoering, die breder zijn dan die op het vorige model. Ze bieden veel grip, maar laten zich wel gelden door afroegeluiden. De motor zelf blijft opvallend stil en komt pas boven de 3.000 toeren echt los. Sterker, alleen bij de start klinkt een sportieve roffel, maar dat verdwijnt tijdens het rijden naar de achtergrond. Dat is het verschil van een viercilinder met bijvoorbeeld een vijfcilinder als in de Ford Focus ST.

De Mazda3 MPS is in de markt gezet als sportieve rijdersauto voor dagelijks gebruik met comfort. Dat klopt wat betreft gebruiksgemak en ruimte, maar we moeten er wel een kanttekening bij maken. Het onderstel is behoorlijk stug geveerd. Nou merk je daar op goed wegdek niet veel van, maar bij slechte wegen blijkt de MPS toch een stuiterbal te zijn. Niet echt heel comfortabel als je er mee in de stad rijdt. Anderzijds, de puristen zullen hier niet zo snel om malen. De versnellingsbak schakelt lekker soepel en gaat gepaard met korte slagen.

Rijdend merk je dat de Japanner al dat vermogen niet echt lekker kwijt kan op de voorwielen en ontstaat er torque steer. De krachten op de beide voorwielen zijn dan zo heftig dat de auto uit zichzelf gaat sturen. Pas dan realiseer je je met hoeveel pk's je eigenlijk te maken hebt. Op nat wegdek moet je zeker niet willen stunts in de bochten, want ondanks dat de veiligheidssnufjes die ingrijpen blijft het oppassen geblazen.



Voor de liefhebber

De Mazda3 MPS imponeert als het gaat om prestaties en is met 260 pk een echte snelwegtigger, al laat de motor zich ook prima rustig rijden. Dat vermogen kan hij op de voorwielen niet kwijt en dat wil nog weleens nadelig zijn. De MPS kenmerkt zich vooral als een echte rijdersauto voor puristen, het stugge onderstel draagt in dat opzicht niet echt bij aan het comfort van een auto voor dagelijks gebruik.

Bij de afwerking in het interieur op sommige plaatsen laat Mazda wat steekjes vallen en de ruimte voor volwassen achterpassagiers is aan de krappe kant. De voorspelling of Mazda meer modellen van de MPS gaat verkopen in ons land durven wij niet aan te gaan. Wie er wel voor kiest krijgt er een bloedsnel bommetje voor terug, die bovendien



Mazda 3 MPS 2.3 DISI

veel minder vaak in het straatbeeld opduikt dan de Volkswagen Golf GTI.

Plus

- + Bloedsnel
- + Sportieve en agressieve uitstraling
- + Echte rijdersauto

Min

- Voorwielaandrijving kan vermogen niet altijd aan
- Afwerking op sommige plekken
- Drukke bedoening op stuurwiel