

Achttien jaar marktleider

De Mazda MX-5 zien we al geruime tijd in het straatbeeld. Het eerste model van deze befaamde roadster stamt alweer uit 1989 en daarmee was Mazda één van de eersten in het segment van de betaalbare cabrio's. De MX-5 werd een regelrechte verkoopknaller, waardoor Mazda zich wel drie keer moest bedenken bij het ontwikkelen van een nieuwe MX-5 vorig jaar. De voornaamste wijzigingen moeten bij het nieuwe model aan de voorzijde gezocht worden, de achterzijde houdt de bekende achterlichtunits met nagenoeg dezelfde lay-out als die van het eerste model.



In het blauw zeker een fraaie verschijning.

De nieuwe MX-5 is leverbaar met een tweetal benzinemotoren, een 1.8-liter en een 2.0-liter, die standaard worden gekoppeld aan een vijfversnellingsbak. Tevens introduceerde Mazda na de Roadster ook een MX-5 met een handig klappdak. Eigenlijk kon het Japanse merk ook niet achterblijven, nagenoeg alle concurrenten hebben een versie met metalen klappdak in hun gamma. Voor het nog altijd pure gevoel van de MX-5 gingen wij echter met de softtop op pad.

Volwassener

Grote wijzigingen van het exterieur heeft Mazda achterwege gelaten, waarom zou je immers een succesnummer veranderen? De nieuwe MX-5 werd twee centimeter hoger, twee centimeter langer en in totaal vier centimeter breder dan vorige model. Zoals gezegd is er aan de vormgeving van de roadster weinig veranderd, vooral de achterzijde is direct herkenbaar als "MX-5". Aan de voorzijde hebben de ontwerpers van Mazda meer wijzigingen toegebracht, wat een gespierder front tot gevolg had. De koplampen liggen platter en zijn voorzien van helder glas. Ook die wielkasten zijn een stuk dikker dan voorheen. Het vorige model keek wat lief van voren, het huidige model kijkt een stuk agressiever de wereld in. Op de motorkap zien we een welving voor de voorruit die wel doet denken aan de RX-8 met zijn rotatiemotor. De voorruit lijkt vrij plat te liggen, maar met instappen valt dit reuze mee



Met de kap open is het goed vertoeven.



en heb je hier weinig last van. Met de kap dicht is het uiterlijk wat meer gedrongen als met de kap op. Juist dan vallen de stylingelementen achter de hoofdsteunen op; de beugels en de windvanger tussen de beugels in.

De gereden MX-5 is voorzien van een stoffen dak dat alleen handmatig te bedienen is en in het gat verdwijnt achter de hoofdsteunen. Hierachter bevindt zich de achterklep van de bagageruimte en de roestvrijstalen bevestigingspunten waar een optionele hardtop bevestigd kan worden, voor de wintermaanden. Aan de achterzijde zien we de eerder besproken achterlichtunits die op de nieuwe MX-5 helder zijn uitgevoerd. De bumper onder de units is lekker dik waaronder nog eens twee uitlaat eindstukken steken om de sportiviteit te benadrukken.

Kleine Japanners

De MX-5 ziet er van buiten niet alleen strak en modern gelijnd uit, ook is Mazda met het interieur bezig geweest in deze nieuwste generatie Roadster. De stoelen zijn laag geplaatst, je zou haast zeggen op de bodem van de carrosserie. Eenmaal op de stoelen beland geeft dit wel het ultieme gevoel van een roadster, lekker laag bij de grond en de pedalen vóór je bedienen in plaats van schuin onder je. Over de zitsituatie kunnen we kort zijn; deze is nog steeds alleen voor Japanners gemaakt, niet voor lange Europeanen. Met 1.90 meter heb je de hoop dat de stoel nog



Het interieur is er flink op vooruit gegaan.

minstens tien centimeter naar achteren kan maar kom je tot de ontdekking dat deze al in de achterste stand staat. Ook de ruimte rond de pedalen is minimaal, zodat schoenmaat kano echt een probleem gaat worden. En dan nog maar te zwijgen over de ruimte die de passagier krijgt om zijn voeten neer te zetten. Deze is zo klein dat je het na een half uur al gezien heb als rijder. De stoelen zelf zitten echter wel goed, de rugleuning is redelijk hoog maar niet te breed. Ditzelfde geldt voor de zitting, waarbij we nog de kanttekening moeten plaatsen dat deze niet erg lang is. Comfortabel zijn de stoelen wel, het -optionele- leer geeft ook nog eens een rijke uitstraling. Op de rijhouding zelf valt niet veel aan te merken. De zit achter het stuur is behoorlijk en het korte versnellingspookje ligt prima dicht bij de hand. Het met leer bekleed stuur houdt goed vast maar is wat aan de dunne kant en voor een pure roadster wel erg fors uitgevallen.

Het nieuwe dashboard ziet er op het eerste gezicht alleraardigst uit en in de praktijk schijnt deze ook nog eens ergonomisch goed in elkaar te steken. Over de materialen ook geen klagen, deze zijn van een wat harder soort plastic maar dat valt niet op wanneer er een blik op geworpen wordt. Ook de naden tussen de verschillende interieurdelen lopen goed in elkaar over. De klokken achter het stuur zijn verdeeld in vijf kokers die perfect af te lezen zijn. Menig fabrikant kan hier nog wat van leren. Ook in het donker zijn deze prima verlicht en worden de naalden wit gekleurd. De middenconsole doet saai en leeg aan, maar alles zit er op en werkt ook nog eens gebruiksvriendelijk. We zien een radio met cd-speler,

een elektrische airco en de bediening van de stoelverwarming. Meer is eigenlijk niet noodzakelijk in een roadster.

Ondanks de compacte interieurafmetingen is de cockpit zeer gerieflijk. Er zijn verschillende opbergmogelijkheden waaronder in de middenconsole voor bekers, achter de stoelen zijn opbergvakken gemaakt en tussen de voorstoelen is een groot vak die ook op slot kan. De bediening van de tankklep is hier overigens ook in onder gebracht. De kofferbak is door een niet al te grote achterklep te bereiken waarbij ook nog eens gigantische tildrempel mee gecreëerd word. Met 150 liter lijkt de bagageruimte krap, maar deze is opvallend goed ingedeeld waarmee er nog best een bezoek aan de supermarkt mee gemaakt kan worden. Ook een weekenduitstapje met twee personen moet zeker kunnen.

Boulevard of bosweggetjes

Deze cabrio van Mazda is niet alleen in grote gewijzigd, ook is hij zwaarder geworden en weegt nu 1.055kg wat 65kg meer is als het vorige model. Het gewicht-pk verhouding is door de 1800cc niet indrukwekkend te noemen met de 126pk die hij opwekt. Toch zijn de prestaties niet ondergeschikt aan de verwachtingen die hij schept. Oké, een snelheidsmonster is hij niet, maar men kan altijd nog doorsparen voor de 2-liter. En zeg nu zelf, hard rijden is ook niet de bedoeling in deze Roadster. Op een zonnige zondagmiddag over de boulevard met 30 km/h, dat is waar we deze MX-5 graag willen



Het 'windvangertje' houdt de meeste wind buiten.

tegenkomen. Verder kan een bochtig bosweggetje ook geen kwaad, aangezien Mazda een ultieme 50/50 gewichtsverdeling heeft gerealiseerd. Een laag zwaartepunt is daarbij een leuke bijkomstigheid, overhangen is hierbij geheel verdwenen. Hij voelt zich het best thuis wanneer de naald hoog in de toeren hangt, wat Japanse motoren typeert. Het maximaal koppel komt in dit geval dan ook pas vrij bij 4.500 tpm en reageert dit naaimachinetje ook het felst op pedaalbewegingen. Bij hard een bocht in gaan blijft de koets helemaal vlak liggen en is hierbij relatief soepel. Bij een wat gladder wegdek herinnert een knipperend waarschuwinglampje je aan de Traction Control die bij deze achterwielaandrijver maar zelden aan de bak hoeft. In goede omstandigheden heeft de MX-5 dan ook erg veel grip.

Mazda heeft geprobeerd de uitlaatbrom wat meer naar de voorgrond te brengen, echter in de auto is dit een behoorlijke teleurstelling. Met de kap dicht is niets te horen, met de kap open verlang je snel aan een ruigere motorklank. Nu komt er een klein grauwte achter je vandaan, te vergelijken met een welp die zijn bek voor de eerste keer opent. Het fijne weggedrag wordt prima overgebracht door de directe besturing. Het stuur reageert fantastisch op elke beweging en de auto gaat elke hoek om waar men hem hebben wil. In het begin is het wennen, later is dit wat je van de MX-5 verlangt.

Met de kap gesloten is het in de Mazda maar benauwd, maar daar is hij natuurlijk niet voor gemaakt. Open moet die kap, en bij de eerste zonnestralen gebeurt dit dan ook. Er dient hiervoor een



ontgrendeling te worden overgehaald waardoor de kap met een klein zetje eigenlijk vanzelf al in een vak achter de hoofdsteunen valt. Een elektrische kap? Nee, waarom. Dat zou helemaal overbodig zijn, aangezien binnen vijf seconden de zon op je bol schijnt. De kap dicht doen is een ander verhaal, maar ook dit is prima te doen. Als je er twintig seconden mee bezig bent is dat veel. Nee, dit heeft Mazda prima voor elkaar en maakt hierdoor een elektrische kap eigenlijk overbodig. Eenmaal rijdend zit je prima in de MX-5. De ramen zijn hoog genoeg en het plastic gaasje tussen de hoofdsteunen houdt de wind merendeels tegen. Het zou beter zijn wanneer er een echte windstopper geïnstalleerd kon worden, maar in eerste instantie is dit helemaal niet verkeerd. Tot 100 km/h is het prima vertoeven en kan normaal gecommuniceerd worden.

Wanneer we kijken hoe de kap in de ruimte achter de hoofdsteunen terecht is gekomen worden we niet helemaal blij. Grote gaten en diverse buizen kunnen niet aan het zicht onttrokken worden wat het beeld niet verfraait. Overigens zit de kap wel goed vast en geheel vlak samen met de bagageklep. Wanneer de kap gesloten is, is het binnen in de Roadster ook niet bepaald fraai maar degelijk zit het allemaal wel in elkaar. De deuren sluiten goed op de kap aan en laten geen druppel naar binnen. De achterraut is van glas en voorzien van achteruitverwarming. Tijdens het rijden met gesloten kap lijkt er een grote dode hoek te ontstaan, maar in de praktijk valt dit alleszins mee en is de MX-5 behoorlijk overzichtelijk. Tenslotte is er voor de MX-5 Roadster een hardtop leverbaar die echter wel een extra investering vergt van € 2.500

Geen koopje meer

De zet die Mazda in 1989 heeft gedaan door de MX-5 te introduceren is, achteraf gezien, een hele sterke geweest. Ze zijn tot op de dag van vandaag marktleider in het segment van de kleine, betaalbare roadsters. Het nieuwste model groeide aan alle kanten en werd wat volwassener. Het rijplezier staat hoog in het vaandel en het weggedrag is om van te smullen. In de 1,8-liter is het alles behalve behelpen wanneer je van een lekker stukje toeren houdt. Sneller dan 140 km/h is geen aanrader, vanwege de wind die dan de cockpit in komt, of het windgeruis wanneer de kap gesloten is.



Kan hij het succes van zijn voorganger evenaren?

Als er al wat aan te merken valt, dan is zijn het vooral de stoelen die voor de langere Nederlanders onder ons aan de korte kant zijn. Daarnaast valt er alleen maar te zeggen dat deze derde generatie MX-5 nog beter is geworden dan het vorige model. Mazda vraagt voor de 1.8-liter in zijn goedkoopste trim, de Exclusive, tenminste € 28.495. Dat is een hoop geld voor een auto die je eigenlijk niet 365 dagen per jaar als primaire auto kan inzetten. Toch is, en blijft het een keekarretje met zijn strakke lijnenspel. En bovendien kan gezegd worden dat het rijden in de MX-5 best verslavend is.



Fotografie: Christian Wesselius

Plus

- + Perfecte wegligging
- + Prima verhouding motor/versnellingsbak
- + Gemakkelijke kapconstructie

Min

- Zitting stoelen te kort
- Weinig beenruimte
- Geen koopje meer