Joep de Heer
18 juli 2017

Transformer

Hoe kun je het beste van twee werelden met elkaar verbinden? Dat is de vraag waar de Japanse ontwerpers tijdens de ontwikkeling van deze auto steeds opnieuw mee bezig zijn geweest: De Mazda MX-5 RF moet dÃ© uitkomst zijn voor diegene die wil genieten van een elegant fastbackdesign en met een druk op de knop zijn auto moet kunnen laten transformeren in een cabriolet - of in dit geval een soort targa. Maar is het mogelijk om al de goede eigenschappen van beide carrosserievormen te laten samenkomen in Ã©Ã©n auto? Wij nemen de proef op de som.

Rugzak

Natuurlijk is het dak hetgeen dat deze RF onderscheidt ten opzichte van zijn tweelingbroer met stoffen kap. De lichte constructie van canvas heeft plaatsgemaakt voor een 'rugzak', die voor een gewichtstoename van 45 extra kilo's heeft geleid. De lange C-stijlen laten direct zien dat de RF van een andere aard is dan de klassieke roadster. Hoewel de twee broeders in beginsel identiek zijn, heeft de RF op het oog een sportiever design. De aflopende daklijn speelt hierin een belangrijke rol. Het maakt de auto slanker, krachtiger en geeft een elegante touch aan het geheel. Om te genieten van de zon is slechts een druk op de knop nodig om het dak te verwisselen voor de frisse lucht. Het wegklappen van het dak is een ware belevenis. Tijdens dit 13 seconden durende schouwspel zien we de gehele C-stijl omhoog komen en wordt het dak in stilte gewisseld met de tintelende stralen van de zon. Laat dit stukje precisie maar aan de Japanners over.

Blinde vlek

Tijdens het instappen moet worden gerekend op een flinke afdaling naar de grond. De auto is voorzien van fijne, met leer beklede stoelen die je in bochten veel zijdelingse steun bieden. In de hoofdsteun zitten de speakers die gebruikt worden voor het geluid tijdens het telefoneren; in de deuren bevinden zich de exemplaren - geleverd door Bose - voor de andere audio. Zelfs met de stoel in de achterste en laagste stand zit je met een lengte van 1,90 bijna met je kruin tegen de hemelbekleding. Voor je neus prijkt een fijn stuurwiel met de nodige bedieningsknoppen. Nadat de startbutton aangeraakt is, begint er in het vooronder leven te ontstaan. Achter het stuur vind je naast de vertrouwde analoge klok ook een digitaal scherm dat voorziet in de nodige ritinformatie. Door middel van het scherm in het middenconsole zijn zaken als navigatie en communicatie te bedienen en onderin de middenconsole vinden we de knop waar het allemaal om draait in deze auto; Tijdens het stilstaan of met een snelheid tot maximaal 10 kilometer per uur is het dak te openen of te sluiten met deze knop. Naast het dak, dat in de achterzijde verdwijnt, wordt ook de achterruit weggevouwen zodat er een opening achter de stoelen ontstaat.

Het ideale aan een cabrio is dat het zicht rondom vele malen beter wordt. Je hebt enkel te dealen met een A-stijl aan de voorzijde. Bij de RF - want eigenlijk is het meer een targa - is het echter een ander verhaal. De C-stijl blijft namelijk gewoon overeind. Hoewel dit in veel gevallen geen enkel probleem zou zijn, zijn deze stijlen van de RF van een bovengemiddeld groot formaat. Hierdoor wordt het zicht je behoorlijk ontnomen en is het zaak dat je twee keer kijkt om te zien of er niemand zich in de dode hoek bevindt. Mazda heeft hier op ingespeeld door in de spiegels dodehoeksignalering te monteren. Toch blijft het moeilijk om in te schatten of er een fietser in je dode hoek bevindt en moet in veel gevallen worden vertrouwd op de technologie in plaats van de eigen ogen.

Kart

Met 160 trappelende paarden onder de kap komen we vlot mee in het verkeer. Het stuur reageert scherp op alle commando's en je krijgt het gevoel de auto volledig onder controle te hebben. De wendbare eigenschappen in combinatie met de lage zit en automaat, geven je het idee met een kart op stap te zijn. Met het grootste gemak en

vertrouwen rond je snelle bochten en beleef je het nodige plezier op landweggetjes. Hoewel de RF geen racemonster is, vertaalt zich dit op geen enkel moment in saai weggedrag. Ondanks de extra kilo's die het dak met zich meebrengt, zijn we in het geheel best tevreden over de geleverde prestaties. In 8,5 seconden schieten we vanuit stilstand naar de 'honderd' en met de handbak doe je er zelfs een seconde minder over. Toch knap als je beseft dat gewicht juist in deze klasse een belangrijke rol speelt.

Groot voordeel van het vaste dak is dat je niet bang hoeft te zijn dat er door gespuis een gat in wordt gesneden om het interieur eens van dichtbij te bewonderen. Bovendien is het met gesloten kap stukken stiller aan boord dan bij de variant met softtop. Nog steeds kunnen we niet zeggen dat je iedere speld hoort vallen, maar het gesuis van de wind is in ieder geval stukken minder. Met open kap kom je echter wel in de herrie te zitten. Vooral boven snelheden van 90 km/u is er flink wat turbulentie in de auto en vangen de C-stijlen veel wind. Hoewel dat in het eerst half uur nog voor een beperkt ongenoegen zorgt, begint het bij een langere rit toch behoorlijk te storen. In plaats van normaal sprekend met je bijrijder te communiceren, is het bijna nodig om te schreeuwen. Ook een telefoongesprek met hoge snelheid valt tegen; ondanks dat de boxen zijn verwerkt in de hoofdsteunen, is het praktisch onmogelijk om elkaar te verstaan.

Duur metaal

Wat is dan de prijs van zo'n stuk metaal boven je hoofd? De instapper met 131 pk staat op de oprit voor een prijs van 35.480 euro. De auto begint standaard een uitrusting hoger dan zijn broer met de softtop. Ga je de RF behoorlijk aankleden met dodehoekassistentie en de nodige andere opties, dan kom je al snel uit op een prijs van ruim 38 mille. Interesse in het model met 2-liter motor en 160 pk met GT-M uitrusting en automaat? Dan moet het bedrag van bijna 45 mille worden achtergelaten bij de dealer. Of je dit bedrag er echter voor over hebt, ligt geheel bij jezelf. Concurrentie is er feitelijk niet. Alleen zijn broertje - de roadster - zou je als concurrent kunnen zien, of natuurlijk zijn neef: de 124 Spider waarmee een groot aantal onderdelen gedeeld wordt.

Het model waarmee wij op stap zijn, is voorzien van de optionele automaat. Zowel in de sportstand als in de 'normale' stand functioneert de automaat naar behoren. Echter moeten we, na een paar dagen met deze auto op pad te zijn geweest, concluderen dat een stuk beleving mist. Natuurlijk kun je gebruik maken van de flippers achter het stuur om nog enigszins het gevoel te krijgen dat je zelf 'in control' bent. Als we echter een

advies mogen geven: bestel de auto met een handbak. Dit laat je glimlach alleen maar groter worden op de momenten dat er een bochtige weg voor je opdoemt.

Aantrekkelijke combi

Onderaan de streep is het een kwestie voor- en nadelen. Hoewel het extra gewicht niet direct als probleem gezien kan worden, moet je toch rekening houden met extra kilo's. Het zicht naar achteren is stukken slechter en het windgeruis begint na een uur op hogere snelheid te ergeren. Daarvoor in de plaats krijg je wel een fijn dak boven je hoofd waarmee je in koude en natte tijden je geluk niet op kunt. Feitelijk rijd je in de zomer een leuke targa en in de winter een net zo leuke coupe. Als dat je aantrekkelijk in de oren klinkt, dan kunnen we je een bezoekje aan de Mazda dealer zeker aanraden!

Plus

+ Vermakelijke rijeigenschappen
+ Ideaal in de winter
+ Weinig last van extra gewicht

Min

- Veel turbulentie met open kap
- Slecht zicht rondom
- Automaat mist beleving