



Michel van Breugel
27 november 2009

© Rijtesten.nl

Traditie verbroken

De MX-5 is een legende. Twintig jaar geleden kwam het eerste type op de markt als een sportieve en Spartaanse tweezits roadster. Met de derde generatie is hier eigenlijk niet veel aan veranderd. Of toch wel? De Japanners verbreken de traditie van een softtop en introduceren een nieuwe uitvoering van het huidige model, de Roadster Coupé. De rage van een hard klapdak heeft het Verre Oosten niet overgeslagen, waardoor Mazda de keuze nu bij de koper laat; de softtop is immers ook nog steeds leverbaar. In Nederland is een stalen dak geen overbodige luxe, aangezien de zonuren bij ons niet in overvloed zijn en er ook wel eens meer dan een spatje regen naar beneden komt. De Roadster Coupé rijdt echter al langer op de wegen, het echte nieuws komt van de pas geïntroduceerde facelift van dit model. Vooral het front moest er aan geloven en heeft nog meer het familiegezicht van het Japanse automerk meegekregen. ook het interieur is opgewaardeerd. Het lijkt ons tijd voor een nieuwe



kennismaking.



© Rijtesten.nl

Klein maar fijn

De optische wijzigingen van het exterieur zijn door de facelift niet erg rigoureuus. De voorbumper werd onder handen genomen waardoor de lach op zijn gezicht werd vergroot. Nieuwe koplampen en mistlichten maken dit helemaal compleet. Aan de achterzijde verandert er bar weinig, alleen kenners kunnen de iets gewijzigde lichtunits en achterbumper herkennen. In het algemeen lijkt de MX-5 wel een agressiever voorkomen te hebben gekregen, vooral de gewijzigde voorbumper lijkt daar debet aan te zijn. Het huidige ontwerp blijft toch in grote lijnen hetzelfde als de roadster die twintig jaar geleden op de markt kwam, en dat is best een prestatie van de ontwerpers. Het grote geheim van de MX-5 blijft nog altijd zijn lage gewicht. Bij het zien staan van deze Roadster Coupé krijgen wij al direct de kriebels. Zal deze gewichtstoename de



MX-5 dusdanig hebben aangetast?

Als we bijvoorbeeld de boeken van een 308CC erbij pakken, zien we schrikbarende cijfers als 1.500kg bij â€˜leeggewichtâ€™. Gelukkig wist Mazda het gewicht te beperken door gebruik te maken van lichtmetaal waardoor het dak maar 18kg zwaarder is dan het stoffen exemplaar. In totaal steeg het gewicht met slechts 37kg, mede door de elektromotoren voor de kapconstructie. Een prachtig resultaat dus. Jammer blijft het wel dat de kap mechanisch, met een hendel bij de voorruit, ontgrendeld dient te worden. Nog niet alles gaat elektrisch in de MX-5. In 12 seconden zit je open en klapt het dak in twee delen achter de stoelen. De kap neemt in open situatie dezelfde ruimte in als de softtop. De bagageruimte wordt hierdoor amper aangetast, wat we vaak anders zien. Esthetisch gezien is de Roadster CoupÃ© aan de achterzijde wat opgedirkt met vier centimeter in de hoogte. Om het ontwerp evenwichtig te houden, zijn de spatbordranden wat verder uitgebouwd. Naast de gewijzigde carrosseriedelen van deze facelift zijn er ook zeven nieuwe kleuren beschikbaar.



Maatpak toegemeten

Met deze facelift is ook het interieur opgewaardeerd. Het instrumentarium is opgefrist en er zijn nieuwe materialen toegepast. Helaas is er nog niet gekeken naar de beperkte bergruimte, spullen kan je nog steeds maar mondjesmaat kwijt in het kleine dashboardkastje en het vak tussen de stoelleuning. Als we ons laten zakken in de smalle en korte lederen stoelen is het niet lang zoeken naar een fijne afstelling van de stoelen, dit is voor de langere Nederlanders maar *à l'état* stand: zo ver mogelijk naar achteren. Met een lengte van 1.90 meter zit je dan nog steeds met je knieholtes *b*³ven de stoel. Echt gemakkelijk kan je je knie *«*n ook niet kwijt, en het stuur is alleen in hoogte te verstellen. Maar dit hoort er wel bij. Je zit lekker compact en goed ingesloten tussen deur en middenconsole. De handrem zit aan de kant van de passagier, wat wel zo prettig is voor de eerder genoemde knie *«*n.



Mazda MX-5 Roadster Coupé 2.0 GTL

Het grote stuurwiel is in dit exemplaar voorzien van bediening voor de cruise controle en de radio. De positie van het korte pookje is prima, en je kunt je arm goed laten steunen op de middenconsole. Je merkt meteen dat alles draait om lekker autorijden als je achter het stuur van de MX-5 zit. Niet te veel poespas op het dashboard, gemakkelijk te bedienen knoppen en een goed geplaatst stuurwiel, versnellingspook en pedalen. Daar draait het immers om in deze Roadster: lekker puur autorijden. De kap is zogezegd elektrisch, nadat de ontgrendeling boven de voorruit is gedaan. De kap klapt achter de voorstoelen neer waar ook de stoffen kap plaatsheeft. De bagageruimte blijft hierdoor 150 liter, niet meer en niet minder dan bij de softtop. Jammer dat de ruimte bij een gesloten kap ongebruikt en onbruikbaar blijft. Plan dus geen vakantie met deze Mazda, dat wordt een ingewikkelde operatie.



Rotsvast



Rijplezier wordt al sinds zijn introductie met hoofdletters geschreven in de beleving van de MX-5. De motoren die de Japanners gebruiken staan ook bij de meesten bekend om hun betrouwbaarheid. In de Roadster Coupé worden dezelfde motoren geleverd als in de softtop, dat betekent dus een 1.8-liter, en een 2.0-liter waar wij in dit geval mee op pad zijn. De facelift was aanleiding om deze krachtbron aan te passen, zo ging het maximale toerental met 500 toeren omhoog naar 7.500 per minuut. Ook de einddemper werd onder handen genomen, er komt nu een agressiever en rauwer geluid uit de twee enkele uitlaten. In de MX-5 lijkt het al snel hard te gaan, mede door de lage zit, maar vlot is de Roadster Coupé zeker. Met zijn 160pk en 1.092kg gaat de Japanse rakker in 8,3 seconden van 0 naar 100 km/h. De bediening van de zesversnellingsbak is hierbij een groot plezier. De precisie en nauwkeurigheid waarmee deze van verzet wisselt is nagenoeg perfect. De verhoudingen zitten zo dicht bij elkaar dat vlot schakelen geen enkel probleem oplevert, eerder een uitdaging! Onder de 4.000 toeren zal de tweeliter je nog niet het achterste van zijn tong laten zien, daarboven komt een felle snerp uit het vooronder en lijkt de MX-5 er pas echt zin in te krijgen. De krachtbron hangt daarbij ook lekker aan het gas, en lijkt beter geschikt dan zijn minder vermogende broer.

De Roadster Coupé is enkel aangepast in zijn vering, maar veel merken we daar niet van: hij rijdt hetzelfde als de softtop. De extra 37kg is niet te merken tijdens het rijden. Ook gekraak of een torderende carrosserie blijft uit, waardoor we nog steeds geen groot onderscheid kunnen maken met de softtop-variant. Het geluidsniveau is eveneens niet direct het voordeel van de harde kap, op de snelweg viel het ons zelfs tegen hoeveel rij- en bijgeluiden in het interieur doordringen. Droog blijft het immers altijd binnen, en dat is in ons land toch wel zo prettig. Wanneer de kap naar beneden is, is het goed toeven in de cabine. Bij een lagere buitentemperatuur maakt de climate controle het snel warm in het interieur, waarbij ook de stoelverwarming zijn graantje meepikt. Het windscherm tussen de stoelen heeft naar ons idee niet het gewenste effect, daar is het te laag voor.

Rechtuit is leuk, maar de MX-5 is eigenlijk bedoeld om bochten te nemen, en dat deden we dan ook regelmatig. Hier komt zijn echte kwaliteit pas echt naar boven. De lekker



Mazda MX-5 Roadster Coupé 2.0 GTL

directe besturing is elke keer weer een feest om mee te maken. Het stuurwiel voelt niet te zwaar aan maar geeft je wel alle controle die iedere automobiel aan zijn bestuurder af zou moeten geven. Door zoveel gevoel en contact met de voorwielen kun je lekker spelen met de Japanner, maar verrassend uit de hoek komt hij niet. De Roadster Coupé blijft ook elk moment erg vlak liggen. Dat is mede door de afstelling van de veren, wat ook zorgt voor een minder comfortabele wegligging. Dat is het compromis dat gemaakt moet worden bij een auto zoals deze. Toch maakt het evenwicht in het onderstel, de respons op het gaspedaal en de fijne versnellingsbak de MX-5 tot een pure rijdersauto.



Perfecte combinatie

De Mazda MX-5 blijft wat ons betreft nog steeds een icoon, ook met "een kunststof dak. De ingrediënten blijven nog steeds hetzelfde: achterwielaandrijving met een laag



Mazda MX-5 Roadster CoupÃ© 2.0 GTL

gewicht, een perfect onderstel en alleen verkrijgbaar als tweezitter. Daarbij zullen puristen zich het nut van de Roadster CoupÃ© afvragen, die kiezen liever voor de stoffen kap. Dat is immers het pure MX-5 gevoel. Echter blijft het in Nederland geen nutteloze aanvulling, zoâ€™n harde overkapping. De meerprijs van circa â,- 2.500,- zal voor velen niet de doorslag geven. Tegenstanders zullen hem in gesloten toestand minder aantrekkelijk vinden, en voor het rijgeluid hoef je het ook niet te doen. De doorslag zal moeten komen in het feit dat een losse hardtop - die toch ook veel eigenaren gebruiken in plaats van hun stoffen kap in de winter - ook snel eenzelfde meerprijs met zich meebrengt. Mazda heeft in ieder geval een extra keuze voor de koper toegevoegd, en samen met de facelift is de MX-5 een zeer aantrekkelijke Roadster geworden.

Plus

- + Rijkwaliteiten op en top
- + Fantastische wegligging
- + Versnellingsbak - motorcombinatie

Min

- Kapconstructie niet helemaal elektrisch
- Geluidsniveau op de snelweg
- Bagageruimte minimaal