



Arno Lommers
24 april 2006

Intro

Eigenlijk heeft de Mazda RX-8 geen concurrenten. Want zeg nou zelf, welk merk heeft ten eerste een auto met rotatiemotor in zijn modellenlijn en ten tweede ook nog eens een sportcoupé met vier deuren? Inderdaad, geen enkel merk dus. Mazda heeft in het verleden al ervaring opgebouwd met de rotatiemotor en heeft deze techniek voor de RX-8, die overigens alweer 3 jaar op de markt is, weer uit de ijskast gehaald. Een wens van de Japanners was ook een praktische coupé te ontwerpen. Zodoende zijn ze op het idee gekomen twee achterwaarts openende achterdeuren te ontwerpen.

In deze test zal niet het gehele principe van de rotatiemotor worden uitgelegd, daarvoor schiet de ruimte te kort. Het is vooral een eerste indruk van hoe een auto die op



Mazda RX-8 Renesis

sportiviteit geëkent is toch nog (relatief) praktisch kan zijn. De hier geteste RX-8 is, met respect, de basisuitvoering Renesis (een verwijzing naar de wankeltechniek) met 192 pk. Als er achter Renesis nog de letters HP van High Power staan, pas dan maar op. Door een aangepast motormanagement levert de RX-8 nu 231 pk en draait de motor maximaal 9.000 toeren in plaats van vijftienhonderd minder.

Heel nuchter bekeken is de Mazda RX-8 een ondergewaardeerde auto. In veel prijslijsten, ook bij leasemaatschappijen staat hij als 1.3 genoteerd. Daardoor denken veel mogelijke klanten, wat moet je nou met een 1.3-tje? Tsjja, die inhoud wordt niet uit bijvoorbeeld vier cilinders gehaald maar komt voort uit twee draaiende rotors, leg je dan uit. De volgende reactie is dan of dat wel heel blijft, wat het verbruikt en wat als er iets kapot gaat? Ten eerste is dit een Mazda, die auto's gewoon niet kapot, ten tweede is het verbruik vergeleken met een motor met 2.5-liter cilinderinhoud zo goed als gelijk en als er dan toch wat fout gaat zijn er bij de dealer monteurs die een speciale opleiding hebben genoten. O ja, de rotatiemotor uit de RX-8 bestaat slechts uit drie draaiende delen in plaats van soms wel 40 - 60 stuks bij een reguliere zuigermotor. Degene onder u die meer van de techniek van dit staaltje perfectie willen weten verwijst ik door naar Mazda Madness.



Het exterieur

Dit is echt anders! Wat een lijnen, perfecte verhoudingen, alles klopt gewoon en dat al in de eerste oogopslag. Van voor tot achter duidelijk zichtbare bollingen in het koetswerk. Het begint al bij de motorkap waar de vorm van een rotor in aan is gebracht. Deze driehoekige vorm komt op de gekste plaatsten in het ontwerp van de auto terug. Bijvoorbeeld helemaal onderaan de voorbumper (als accessoire in chroom leverbaar), maar ook in de vorm van het mistachterlicht. Heel goed in het geheel opgenomen zijn de door geïntegreerde sideskirts met elkaar verbonden uitgeklopte wielkasten voor en achter, aan de voorzijde zelfs voorzien van luchtroosters aan de ene kant en knipperlichtjes aan de andere kant. Met een vloeiende lijn loopt het ontwerp van de motorkap over in een bollend dak en via een om de hoeken doorlopende



Mazda RX-8 Renesis

achterruit in de platte kofferklep die is voorzien van een subtiel spoilerrandje. Aan de achterkant vallen vanuit elke hoek bekeken de enorm dikke achterbumper en de heldere lichtunits op. De RX-8 is uitgerust met een dubbele uitlaat, waarvan de pijpen uit de hoeken van de achterbumper te voorschijn komen. Wederom ontdek ik een mooi detail, het RX-8-logo straalt namelijk een enorme snelheid uit door het sierlijke handschrift van de tekenaar.

Kortom, het hele ontwerp van de Mazda RX-8 straalt snelheid en kracht uit. Het is perfect tot in het klein geheel geboetseerd waarin geen enkel onderdeel detoneert, prachtig, zeker in een lichte kleur als dit Winning Blue. Er zijn vele accessoires leverbaar om het uiterlijk nog opvallender te laten ogen. Bijvoorbeeld chromen wielen, bumperspoilers, aluminium accenten in de luchtroosters achter de voorwielen en sportspiegels. Kost wel wat, maar dan heb je ook echt wat.



Het interieur

In het interieur komt de driehoeksvorm van de rotor terug. In de hoofdsteunen, pookknop en met een beetje fantasie zelfs in de met een combinatie van leer en kunstleer beklede stoelen. Het dashboard is overigens wel erg zwart, zeker in combinatie met zwarte bekleding. Maar daar is door middel van rode accenten op het stuur, stoelen en pookknop te bestellen wat aan te doen. De middenconsole is voorzien van een audioinstallatie en automatische airco. In het display boven de radio zijn heel duidelijk de instellingen van deze twee af te lezen. Compleet onzichtbaar zijn de lampjes in de bedieningsknoppen van de airco en stoelverwarming. Die van de stoelverwarming zijn gepositioneerd achter de pook zodat je daar bijna altijd met je arm op leunt en ze daardoor vaak per ongeluk activeert, wat leidt tot een zweetrug (dit



overkwam uw testrijder dan dus ook).

De versnellingsbak zit pal onder de pook en moet zijn warmte via de middentunnel kwijt, dit is goed te voelen want de middenconsole kan behoorlijk warm worden. De berijder wordt echt betrokken bij de techniek.

De klokkenwinkel is voorzien van drie klokken gevat in kokers met een zilver randje. In het midden is de belangrijkste meter van de graag toeren makende motor gezet, namelijk toerenteller. Rechts daarin zit een klein digitaal display waar de snelheid op af te lezen is. Via de rechter koker wordt de bestuurder op de hoogte gehouden van de olietemperatuur en kilometerstand en via de linkerkant over brandstofvoorraad en koelvloeistof temperatuur. Als de auto op contact wordt gezet lichten de meters wit op, dit geeft een speciaal accent aan het sportautogevoel.

De sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen zijn lekker laag gepositioneerd en verlenen voldoende steun. Links is de stoel elektrisch verstelbaar, zelfs inclusief een elektrische lendensteunverstelling, de passagier verstelt zijn stoel met de hand. Bij het instappen is het wel even uitkijken voor je hoofd door de lage daklijn. Ook als de voorpassagiers in de sportkuipjes zijn gezakt is de hoofdruimte niet overdadig. De passagier zit enigszins scheef met zijn benen doordat er een gedeelte van de uitlaat onder de uitstulping in de vloer zit.

Alle bedieningsknoppen en "hendels zijn goed geplaatst. Op de linkerspaak van het stuur zitten knoppen voor de audioinstallatie en de raam- en spiegelverstelling zitten keurig in het portier. Achter het stuur zijn alleen de knoppen van de koplamp hoogte, dashboardverlichting en het uitschakelbare DSC verstopt zodat je even moet tasten in het donker.

Dan de praktische kant van de RX-8, dat was een wens van zijn ontwerpers tenslotte. Opbergruimte is voor een coupé echt in grote mate aanwezig. De hele tunnelconsole is voorzien van verschuifbare bakjes en bekerhouders. Tussen de rugleuningen van de achterbank is ook nog een grote opbergbak gezet en als deze uitgenomen is ontstaat er een soort skiluk, waardoor lange voorwerpen ingeladen kunnen worden. De kofferbak is ook nog altijd aardig van formaat met een inhoud van 290 liter. Het openen



van de kofferklep geschiedt door de knop onderaan het dashboard bij de bestuurder in te drukken, via de afstandsbediening of gewoon via het slot.

Om op de achterstoelen (een bank is het namelijk niet) te komen dienen eerste de voordeuren geopend te zijn waarna de achterdeurtjes tegengesteld geopend kunnen worden, freestyle doors noemt Mazda ze. Alle deuren openen overigens onder een vrij grote hoek om een zo goed mogelijke instap te garanderen. Natuurlijk het is geen gewone vijfdeurs hatchback zo is de auto ook niet ontworpen, maar het instappen naar de achterstoelen gaat wel een stuk makkelijker dan achter de voorstoelen door te moeten kruipen. De voorpassagiers moeten wel wat inschikkelijkheid tonen want je zit al gauw met je knieën tegen de voorstoelen. Maar het is een erg leuke vondst en geinige gimmick.



Het rijden

Gelijk bij het starten komt er een turbineachtig geluid vanuit het vooronder te voorschijn. Een leek zou zeggen, het lijkt wel of de accu bijna leeg is, hij start zo langzaam. Maar nee, de accu is niet leeg, dat geluid hoort nu eenmaal bij de rotatiemotor. Dat turbinegeluid blijft constant aanwezig, brommend bij lage toeren, bijna gillend boven de 4.500 tpm. Het geluidsniveau is wel ten alle tijden op een zodanig niveau dat het niet irriteert. De uitlaten spreiden bij het loslaten van het gas een mooi ploffend geluid tentoon, mooi hoor.

De besturing is heel gevoelig en precies voldoende bekrachtigd om nog een sportieve tegendruk te kunnen geven. Het korte pookje is heerlijk vanuit de pols te verzetten en vraagt duidelijk om een volle hand van de bestuurder, geen auto om met twee vingers



aan te pakken dus! De achterwielaangedreven RX-8 laat zich werkelijk heel precies daar plaatsen waar zijn baas dat wil. Het onderstel geeft echt alles overduidelijk door, de strepen op de weg zijn zowaar bijna te tellen. Maar toch, oncomfortabel wordt de auto niet, echt heel goed dit onderstel.

Mogelijke bochtsnelheden zijn werkelijk van enorm hoog niveau, de auto veegt de straat echt aan met zijn brede 18-inch banden.

Onder in de toeren is de RX-8 Renesis te berijden als een alledaagse auto, rustig met het verkeer mee tuffen vind hij geen probleem. Onder de drieduizend toeren is hij zelfs een beetje loom. Trap het gas naar de bodem en de RX-8 versnelt heel lineair naar verboden snelheden. Als de wijzer van de toerenteller boven het cijfer vier komt gaat het steeds harder en krijgt hij het steeds beter naar zijn zin. Geef een forse ruk aan de pook en laat de gevoelige koppeling (oppassen bij weggrijden!) opkomen en weer gÃÃt de Mazda er van tussen. Heerlijk die duw in je rug, als hij eenmaal gaat blijft hij gaan. Doordat deze 192 pk-versie is voorzien van een vijfbak en de sterkere RX-8 van een versnelling meer is het wel zaak om het goede verzet te kiezen om er als een speer van door te gaan.

Voluit optrekken vereist enige oefening. Het beste is om de motor rond de vierduizend omwentelingen te houden en in combinatie met plankgas de koppeling gedoseerd door het aangrijppunt te laten gaan. Zo valt hij niet dood en is er de minste wielspin aanwezig.

Opvallend is de enorm korte remweg, de fabriek geeft 36 meter op om van 100 km/h naar stilstand te komen. Ze grijpen ook heel vertrouwd aan en de auto trekt niet scheef bij maximale vertraging, net als het onderstel is dit onderdeel prima geschikt voor de prestaties van deze sportwagen.



Slot

Inderdaad, zoals in de inleiding al opgemerkt is de RX-8 een ondergewaardeerde auto. Hij is snel, rijdt extreem goed en is zelfs nog redelijk praktisch ook. Wat eveneens voor hem pleit is zijn mooie techniek van motor en onderstel en natuurlijk de bekende kwaliteit van dit Japanse merk. Met een zeer uitgebreide uitrusting is â,- 41.725 een zeer goede prijs. Automatische airco, DSC (Mazdaâ€™s versie van ESP), audioinstallatie, leren stoelen en 18-inch aluminium wielen, alles is standaard. Enkel een schuif-/kanteldak en metallic is af-fabriek te bestellen. Verder zijn er via de dealer nog vele aantrekkelijke gadgets te krijgen die de Mazda RX-8 echt Ãf maken.

Om toch nog wat vergelijkingsmateriaal te voorschijn te toveren, zal ik proberen enkele



Mazda RX-8 Renesis

andere te noemen. Alfa heeft de GT 3.2 V6 24V Distinctive voor â,- 44.975 en Audi is er al heel lang met de TT 1.8 Turbo 190 pk voor â,- 42.990, maar de TT wordt bijna vervangen. Deze twee wagens zijn echter totaal niet praktisch aangelegd, waardoor de BMW 325Ci CoupÃ© nog wel eens in het zicht kan komen met een prijskaart(je) van minimaal â,- 46.200.

Plus

- + Geweldig ontwerp
- + Heerlijk direct weggedrag
- + Turbineachtig geluid

Min

- Blijft toch aan de krappe kant
- Motor mist trekkracht onderin
- Ondergewaardeerde auto