



Dennis van 't Kruis
8 augustus 2005

Intro

Zes maanden heeft het geduurd. Zes maanden van geduldig zoeken en bij bijna alle Mazda-dealer vragen of ze de mogelijkheid hadden. Telkens kreeg ik nee te horen, want deze auto zou nergens als demo beschikbaar zijn. Na 6 maanden met normale auto's in overwegend zonnige omstandigheden te hebben rondgereden, lukte het eindelijk om in het pittoreske en schilderachtige Lelystad een dealer met een RX-8 te strikken. En wat denk je? Regen...



Het exterieur

Het duurde heel even voor ik weg kom met de RX-8. Op het afgesproken tijdstip regende het zo hard dat noch ik, noch de verkoper zin hadden om naar de auto te lopen, en dat terwijl deze op enkele meters van de showroomdeur geparkeerd stond. Nadat de regen iets minderde, kon ik eindelijk de vormen van de RX-8 in me opnemen. De auto wordt getekend door een grote hoeveelheid aan lijnen en vormen. En hoewel het geheel wat gewenning heeft geboden, staat er inmiddels een goed uitgebalanceerde auto. De gemonteerde 18-inch velgen staan perfect onder de auto. Maar net als bij de andere Mazda-modellen, is ook deze auto voorzien de doorzichtige achterlichten. En net als bij de anderen vind ik het ook hier niet mooi staan. Het zou mooier zijn geweest, wanneer er units met donker glas beschikbaar zou zijn. Het is

natuurlijk persoonlijk, maar donkere units geven iets massiefs mee aan de auto. Misschien een ideetje voor de after-market branche. De RX-8 is te verkrijgen voor het bedrag van € 41.725,- voor de Renesis met 192 pk. De testauto is onder andere voorzien van de zesversnellingsbak en heeft maar liefst 231 pk. Inclusief alle afleveringskosten komt deze op € 52.281,25.



Het interieur

Het duurde heel even voor ik weg kom met de RX-8, op het afgesproken tijdstip regende het zo hard dat noch ik, noch de verkoper zin hadden om naar de auto te lopen, en dat terwijl deze op enkele meters van de showroomdeur geparkeerd stond. Nadat de regen iets minderde, liet ik mezelf in de lage RX-8 glijden. De eerste indruk die

de auto achterlaat is dezelfde als de indruk die ik ook in zijn broertjes en zusjes kreeg. De indruk van een kwalitatief hoogstaand product, geharnast in een hard aanvoelend dashboard. Het stuur is hetzelfde als in de 3 en de 5 en ligt net zo goed in de hand. Het feit dat het dit keer om een exemplaar gaat, dat omhuld is met een lederen huidje, draagt bij aan een luxe sfeer. Leer is sowieso voldoende aanwezig in deze RX-8, want waar je ook kijkt, is dit materiaal gebruikt. Er zijn weinig missers in het interieur te vinden, zolang je de gemonteerde telefoonhouder niet meerekent. Een minpunt die wel bij deze auto hoort is het design van de handrem. Die is namelijk veel te prominent aanwezig en is voor deze testrijder een storend element. Zoals het hoort in een auto van dit kaliber, zitten de stoelen perfect. Hoe hard je ook de bocht in duikt, je zal niet snel van je stoel glijden. Om op de achterbank te komen moet de dienstdoende passagier toch wel enige lenigheid bezitten. Met de bestuurdersstoel in normale stand is de instapruimte te gering en is het niet mogelijk om op de achterbank te geraken. Pas wanneer de stoel naar voren wordt geschoven ontstaat er voldoende ruimte om achterin te komen. Nadat de voorstoel is teruggeschoven blijft er voldoende beenruimte over om enigszins comfortabel te zitten. Belangrijkste uitleg hiervoor is dat de zitting heel erg achterhelt. Dat resulteert in een goede zitpositie en net als de voorstoelen een goede zijdelingse steun. Dus niet alleen de bestuurder zit tijdens het besten stevig, ook zijn passagiers blijven op hun plaats. Dat de RX-8 ook best wel praktisch is, toont de inhoud van de kofferbak. Met een inhoud van 290 liter kun je best wel het een en ander meenemen. Het mag alleen niet al te groot zijn, omdat de opening aan de kleine kant is.



Het rijden

Het duurde heel even voor ik weg kom met de RX-8, op het afgesproken tijdstip regende het zo hard dat noch ik, noch de verkoper zin hadden om naar de auto te lopen, en dat terwijl deze op enkele meters van de showroom deur geparkeerd stond. Nadat de regen iets minderde, kon ik eindelijk de motor tot leven wekken. En oh mijn God, wat een geluid. Van onder de auto stijgt een heerlijk stukje muziek de cabine binnen. Een geluid dat tijdens accelereren alleen maar geiler wordt. Dit is echt zoâ€™n auto, waarbij je de radio liever uitlaat, omdat er al voldoende muziek rond je heen zingt. Vreemd genoeg noem je dit alles bij normale auto gewoon herrie, maar in een sportwagen is het ineens muziek.



Ik heb al vaker in een Mazda gereden en conform de gewoonte slaat de RX-8 dan ook regelmatig af wanneer er te weinig gas gegeven wordt. Het aangrijpingspunt van de koppeling is dermate snel bereikt dat een aangepaste manier van ont koppelen nodig. Vooral extra gas geven is belangrijk om de RX-8 niet te laten afslaan. Er gebeurt nl. steeds hetzelfde als wat mij ook bij de Mazda 3 overkwam. Het wegrijden bij stoplichten gaat steeds gepaard met een hoog toerental. En dat is misschien maar goed ook want gezien de cijfers van 231 pk bij 8200 tpm en 211 Nm bij 5500 tpm gaat de auto bij normaal gebruik niet echt snel van start. Gebruik je daarentegen de juiste techniek en houd je het toerental hoog, dan komt de 0 tot 100 tijd op zoâ€™n 6,4 seconde. Dit heb ik zelf vanwege het slechte weer en de vele plassen op de weg niet kunnen meten.

Maar op de droge stukken weg, waar ik de motor met 2 rotor units van ieder 654cc zijn gang kon laten gaan, liep niet alleen de toerenteller, maar ook de snelheidsmeter hard op naar hogere waarden. Bij zoâ€™n 9.000 tpm begint het puntje van de toerentellerwijzer fel blauw op te lichten. Nog iets wat bij dat toerental gebeurt is dat rondom je heen je iedereen op ziet kijken om te zien, wie die mafkees is, die zoveel kabaal maakt. Genoeg hierover. Het is in ieder geval duidelijk dat wanneer je het beste uit deze auto wilt halen, je de toeren hoog moet houden.

Rustig rijden is ook prima mogelijk met de RX-8. Onder 5000 tpm gedraagt de motor zich netjes en is ook redelijk stil. Wil je dan ineens fors accelereren, dan zul je toch een tandje terug moeten, want onder dat toerental toont de motor zich weinig elastisch. Mazda had er goed aan gedaan om een kleine turbo te plaatsen, om het gat naar de 5000 tpm op te vangen. Nu is schakelen het devies. Het regenachtige weer gaf mij wel mooi de gelegenheid om het rijgedrag in deze omstandigheden te testen en ik kan jullie een ding mededelen, dat kan prima, zolang je in de plassen maar rustig aandoet. De 225/45 banden willen nog wel eens fel reageren op het natte wegdek. Zoals te verwachten was, trad er tijdens de minirotonde-test geen onderstuur op. Zelfs de achterzijde bleef netjes de gekozen richting volgen. Die kwam pas licht naar buiten op het moment dat er iets meer gevraagd werd. Over het schakelen valt ook nog wel het een en ander te vertellen, want het doorkruisen van de versnellingsbak vereist toch wel wat oefening. Tijdens de testrit gebeurde het een aantal keer dat de testrijder een

andere versnelling inlegde, dan hij nodig had. Het schakelen moet namelijk nogal precies gebeuren, omdat de versnellingen heel dicht naast elkaar liggen. Dus resolute bewegingen zijn vereist, en zodra je dat onder de knie hebt, ontwaard zich een sportief schakelende bak, waar je veel plezier mee kan beleven.



Slot

Bij deze rijtest wilde ik enkele spectaculaire actiefoto's schieten. Dus had ik de verkoper meegevraagd om het rijgedeelte te verzorgen. En nadat ik de fotocamera op de repeteerstand had gezet, gaf ik de verkoper het afgesproken seintje en kwam hij met een lekker spurtje op de afgesproken bocht afrijden. En op een spectaculaire wijze reed hij ook door deze bocht. Die foto's had ik hier graag ook willen laten zien, maar de



camera stond op de verkeerde repeteerstand en dus bleef ik zitten met alleen de laatste 3 foto's van de 2 setjes, waarvan ik er een hier gebruik. Volgende keer beter.

Plus

- + zeer goede rijeigenschappen
- + goed zijdelingse steun
- + opvallend uiterlijk

Min

- te weinig koppel onderin de toeren
- design van handrem
- versnellingen liggen dichtbij elkaar