Dirk-Jan Dalhuisen
18 juli 2013

Als een huis

We schrijven 1989. Het jaar waarin Mazda het doek van de MX-5 haalt. Een lightweight roadstertje dat op ieder gezicht een glimlachÂ tovert. Was het niet om z'n markante 'Bassie-en-Adriaan-koplampen', dan wel om z'n rijplezier. Inmiddels zijn we bijna een kwart eeuw verder. De karakteristieke klapkoplampen zijn al lang passÃ©; z'n geroemde rijeigenschappen staan nog altijd als een huis. Kort geleden kreeg de sympathieke Japanner weer een kleine opfrisbeurt.

Big smile

Vooral het smoelwerk van de MX-5 werd bijgepunt. Gek veel veranderde er niet: de grille werd hertekend Ã¡ la 'Mazda nieuwe stijl' - zet de MX-5 maar eens naast de 6 en de CX-5 - en de mistlampbehuizingen werden herzien. Weinig nieuws onder de zon dus? Nou, niet helemaal. Er mag dan weinig veranderd zijn, de uitstraling van de Japanner is er best een beetje anders door geworden. De big smile waarmee de MX-5 tot voor kort de wereld in keek, werd een stukje agressiever. Vooral de Roadster - met softtop, zoals het eigenlijk 'heurt' - kijkt met z'n donkere koplampen lekker stoer voor zich uit; de door ons gereden Roadster CoupÃ© oogt iets liever.

Maar bovenal is de MX-5 heel tijdloos. Sinds de introductie van de derde generatie - onder intimi ook wel bekend als de 'NC' - is het design nauwelijks veranderd, maar ook na het uitblazen van inmiddels negen kaarsjes ziet de auto er nog steeds heel aantrekkelijk uit. En dat terwijl de MX-5 goed beschouwd eigenlijk maar heel eenvoudig is ontworpen. Het is zo'n typische roadster: lekker compact, kort kontje, lange neus, geen lijn teveel. Less is more, zeg maar. Mooie 17 inch lichtmetalen wielen maken het

plaatje af. Ze maken onderdeel uit van de gelimiteerde Hanabi-uitvoering, die je tegen betaling van 300 euro trakteert op een heleboel lekkers.

Vuurwerk

Ga je voor die Hanabi - Japans voor vuurwerk - dan krijg je automatisch een bruine softtop (de hardtop van de Roadster CoupÃ© wordt overigens gewoon in carrosseriekleur gespoten). Moet je smaak zijn, maar het matcht wel goed bij de Tan Brown lederen bekleding - ook zo'n Hanabi-snuisterij - die op zijn beurt weer mooi afsteekt tegen het zwarte, met zilverkleurige sierlijsten opgeleukte interieur. Voor dat interieur geldt eigenlijk hetzelfde als voor de buitenkant: het ziet er heel eenvoudig, maar zeker niet onaardig uit (al zijn niet alle materialen even mooi). Tenslotte draait het in een MX-5 maar om Ã©Ã©n ding - rijden - en juist dan is het wel zo fijn dat je daarbij niet wordt afgeleid door allerlei poespas.

Rijplezier mag dan vooropstaan, dat betekent niet dat de MX-5 spartaans is uitgerust. Naast de lederen bekleding voorziet de Hanabi bijvoorbeeld ook in een goed werkend

navigatie- en multimediasysteem, climate en cruise control en stoelverwarming. Wel zo prettig als je op een nazomeravond nog even lekker rustig over de boulevard wilt cruisen. Ook als het buiten afkoelt, kan de kap nog prima omlaag. En ook daarbij geldt: ga je puur voor het rijden, dan is de Roadster met z'n handbediende kap jouw ding. Ben je niet zo'n purist, dan biedt de Roadster CoupÃ© met z'n elektrisch bedienbare kap je net dat beetje extra gemak. Het is maar net waar je de voorkeur aan geeft. Slimme jongens, die Japanners.

Pretpakket

Veel ruimte biedt zo'n tweezittertje natuurlijk niet, maar de ruimte dÃ-e overblijft, is door de Japanners goed benut. Onder de 1,85 zit je heel aardig in de MX-5, al is het jammer dat de zittingen wat kort zijn en dat het stuurwiel niet in diepte verstelbaar is. Ook de bagageruimte is met 150 liter - ook met kap open - niet al te groot, maar wel lekker praktisch ingedeeld. Het dashboardkastje is ook al niet zo ruim bemeten, maar in het opbergvak tussen de voorstoelen (waar ook de ontgrendeling van de tankdop zit verstopt) vinden je portemonnee en je smartphone met gemak een plekkie. Genoeg

feitjes over ruimte. Flesje drinken in de deur, het hoesje van je favoriete CD in het portiernetje, kap naar beneden en rijden maar.

Kijk, en dan komt de kracht van de MX-5 bovendrijven. Figuurlijk dan, want met 126 pk is de Japanner geen strepentrekker. De sprint naar de 100 duurt precies tien tellen - genoeg om bij het stoplicht door Jan en alleman voorbij te worden gereden. Maar wat geeft het? Voor rijplezier is meer nodig dan alleen vermogen en dat weten ze bij Mazda maar al te goed. De gewichtsverdeling is met 50% vÃ³Ã³r en 50% achter bijvoorbeeld optimaal, het zwaartepunt lekker laag, en met een leeggewicht van nog geen 1.100 kg heb je ook niet zoveel vermogen nodig om fatsoenlijk van je plek te komen. Tel daarbij achterwielaandrijving, chirurgisch precieze besturing en een strak schakelende vijfbak op en je hebt op papier een fijn pretpakket.

Volop rijplezier

Nou, dat hebben we geweten! De MX-5 was onze metgezel tijdens een midweek in het heuvelachtige Luxemburg, bij uitstek een omgeving waar een auto als deze helemaal in

z'n element is. Met een blauwe hemel boven je is het domweg genieten om de MX-5 door de schitterende heuvels te sturen. Heerlijk speels en lichtvoetig vliegt de auto van bocht naar bocht, en door de verbeterde gasrespons voelt 'ie nog best gretig aan ook. Je moet 'm wel op toeren houden, want onderin reageert de 1.8 - de enige motorisatie waarop het Hanabi-pakket leverbaar is - niet altijd even alert. Zeker in zo'n glooiend landschap ben je soms flink aan het poken om de vaart erin te houden, maar eerlijk is eerlijk: dat past ook wel weer 'n beetje bij het rijden met zo'n pure achterwielaandrijver. In ons vlakke Nederland staat de 1.8 met meer gemak z'n mannetje.

Rijplezier biedt de MX-5 dus volop, maar dat neemt niet weg dat de auto wel een beetje op leeftijd begint te raken. Van de modernste rijhulpjes is de Japanner bijvoorbeeld gespeend, maar in zo'n lichtgewicht roadster is dat geen groot gemis. Storender is de kapconstructie, die in drie etappes werkt. Eerst moet je de kap met de hand ontgrendelen, vervolgens vouwt het dak zich met een druk op de knop in twaalf tellen tot achter de hoofdsteunen op, en tot slot mag je - met de knop tussen de voorstoelen - de zijruiten nog het laatste zetje geven. Komt nog bij dat de MX-5 op snelwegtempo behoorlijk luidruchtig is. Foutloos is de Mazda dus zeker niet, al ben je snel geneigd 'm dat te vergeven als je ziet hoeveel rijplezier je daarvoor terugkrijgt.

Interessant uitzwaaimodel

Tot de geheel nieuwe MX-5 - die samen met Alfa Romeo wordt ontwikkeld - in 2015 het stokje overneemt, moet de NC het nog twee jaar uitzingen. Voor een model dat al bijna een decennium meedraait, kunnen dat twee lange jaren zijn. In sommige opzichten beginnen de jaren voor Mazda's sympathieke roadster ook al behoorlijk te tellen. Voor een hypermoderne kapconstructie ben je bij de MX-5 aan het verkeerde adres en op knipperende, bliepende en trillende rijassistenten hoef je ook niet te rekenen. Je mag het allemaal lekker zelf doen.

En juist dat maakt het rijden in de MX-5 zo leuk. Met z'n ideale gewichtsverdeling en z'n pure rijeigenschappen pakt 'ie je in en als je de Japanner vervolgens door de zomerse natuur stuurt, rijd je helemÃ¡l met een glimlach van oor tot oor. Wat een heerlijke, pure rijdersauto is dit! De vraag stellen of de leeftijd er dan eigenlijk nog toe doet, is 'm beantwoorden. Sterker nog: dat de MX-5 op leeftijd raakt, heeft ook zo z'n positieve kanten. Voor 300 euro krijg je wat lekkernijen die van de Hanabi een interessant uitzwaaimodel maken. Al mag dat afscheid van ons nog wel even duren...

Plus

+ Volop rijplezier
+ Interessante Hanabi-uitvoering
+ Sympathieke uitstraling

Min

- Lawaaiig op snelwegtempo
- Te krap voor mensen langer dan 1,85
- Stuurwiel niet in diepte verstelbaar