



Mazda MX-5

Niet dromen, maar doen

Autotest | Echte autoliefhebbers zijn makkelijk te herkennen. Er stroomt benzine door hun aderen en ze dromen iedere nacht van die ene onbereikbare sportwagen. Helaas moet het bij gebrek aan financiële middelen bij dromen blijven. Slimme autoliefhebbers zijn ook gemakkelijk te herkennen: zij rijden een Mazda MX-5. Als ze nog iets te wensen over hebben, dan is het misschien een nieuwe MX-5.

De Mazda MX-5 een droomauto? Echt niet! Een droomauto is een briesend, machtig monster op wielen van exotische komaf. Een droomauto heeft vele honderden paardenkrachten en een imposant uiterlijk om het karakter nog eens extra kracht bij te zetten.

Een MX-5 daarentegen is een klein, beschaafd Japans autootje. Tenminste, zo lijkt het. Om te beginnen is de MX-5 een cabriolet en daarmee ligt de pretfactor meteen een stuk hoger. Bovendien is de MX-5 een "roadster", wat wil zeggen dat de nadruk ligt op puur autorijden.



Cabriolet

De MX-5-rijder verschuilt zich daarom niet onder een metalen dak. In plaats daarvan is de MX-5 voorzien van een eenvoudig stoffen dak dat letterlijk in één beweging (en met één hand!) is te openen. Dat moet met stilstaande auto. En alhoewel officiële bronnen het nooit zullen toegeven, is de constructie zo sterk dat het dak zelfs al rijdende geopend kan worden zonder kapot te waaien.

De nieuwe MX-5 is korter (8 cm) dan de vorige generaties. Dat maakt de auto lichter en wendbaarder, maar voor lange inzittenden is deze vierde generatie helaas minder geschikt. Wie met het hoofd boven de hoofdsteun uitkomt, vangt bij snelheden boven de 100 km/u vervelend veel wind. Met gesloten dak zit eenieder die boven de hoofdsteun uitkomt noodgedwongen met een kronkel in de nek (en als het tegenzit met de bekerhouders in de oksel).

Omwille van de rijkwaliteiten kiest Mazda doelbewust voor een eenvoudige kap, maar dat zorgt er ook voor dat rij- en windgeluiden ook met gesloten dak duidelijk hoorbaar zijn.



De bijrijder heeft een extra probleem. De katalysator zit namelijk in de middentunnel. Deze neemt een hap uit de beenruimte en de hitte van de katalysator is voelbaar rond de knieholte.

Ook hier zit een gedachte achter: hoe dichter een katalysator bij de motor wordt geplaatst, hoe effectiever deze is. Dus door de katalysator bijna in het interieur te plaatsen kon een kleinere, lichtere katalysator worden gebruikt en dat komt uiteindelijk het rijplezier ten goede.



De bergruimte in het interieur is minimaal. Er is geen dashboardkastje en er zijn geen deurvakken. De grootste "bergruimten" zijn enkele bakjes achter de stoelen waar klein grut zoals een zonnebril en telefoon in passen. Dankzij de eenvoudige dakconstructie is de bagageruimte met open en gesloten dak even groot (130 liter, ofwel voldoende voor twee kleine trolley's).

Uitrusting

Als het gaat om de uitrusting en veiligheid, heeft Mazda niet bespaard. De MX-5 moet rijplezier bieden, maar is niet bedoeld als spartaanse sportwagen die alleen op zon- en feestdagen gebruikt kan worden.



Daarom biedt de MX-5 een sleutelvrije toegang, een klimaatcontrole-systeem en het bijna verplichte audio-, navigatie- en communicatie-systeem. Om ook met open dak van de muziek te kunnen genieten, zijn luidsprekers in de hoofdsteunen gebouwd. Het geluid daarvan is krachtig, maar bepaald niet natuurgetrouw.

De veiligheid wordt gediend met onder andere dodehoekdetectie, een waarschuwing bij het onbedoeld overschrijden van de belijning op het wegdek en automatisch grootlicht.



Weggedrag

Er is ongeveer één bocht nodig om te begrijpen waarom Mazda zo veel werk heeft gemaakt van gewichtsbesparing. De nieuwe MX-5 ("generatie ND") is lichtvoetig, dynamisch en welhaast perfect in balans.

Ondanks de aanwezigheid van stuurbevestiging en de nodige comfort-voorzieningen, is de communicatie tussen de bestuurder en het mechaniek uitstekend.



Het klinkt wat afgezaagd, maar de MX-5 is het type auto waar men niet instapt, maar dat men aantrekt. Het interieur is knus en bovendien zitten de bestuurder en bijrijder laag en exact in het midden van de auto. Let ook op het lakwerk, dat doelbewust doorloopt tot in het interieur. Daarmee wordt het verschil tussen binnen en buiten gevoelsmatig verkleind.

Het onderstel is niet hard als bij een pure sportwagen, maar wel stevig en communicatief. De besturing is licht maar direct. Net als een sportwagen komt de MX-5 daarom tot leven bij een sportieve rijstijl. Tegelijkertijd is deze roadster nauwelijks vermoeiend en daarom dagelijks bruikbaar. Ondanks het lichte koetswerk en het gebrek aan een vast dak, tordeert het koetswerk absoluut niet. Vakwerk!



Motoren

De MX-5 is leverbaar met twee motoren: een 1.5 en een 2.0 liter benzinemotor. Beide tellen vier cilinders en zijn niet voorzien van een turbo. Volgens Mazda verstoren dit soort "kunstmatige" zaken het gevoel. Een turbomotor zou te snel een hoogtepunt bereiken, terwijl een atmosferische motor langer plezier zou geven.

Ongeacht de gekozen motor, wordt het vermogen overgebracht op de achterwielen. Op die manier wordt het gevoel in de besturing niet verstoord door de kracht van de overbrenging. De koppeling heeft een opmerkelijk korte slag en grijpt kortdaar aan. De extreem korte versnellingshendel maakt razendsnel en tegelijkertijd nauwkeurig schakelen mogelijk. Dat lijken misschien details, maar het zorgt er allemaal voor dat de auto helemaal "klopt".

De 2.0 liter krachtbron levert 160 pk / 200 Nm en dat is meer dan voldoende voor de 1.090 kg (990 kg op kenteken) koets. Op papier wordt het maximale vermogen pas bij een hoog toerental afgegeven, maar in de praktijk is de "2.0 SkyActiv-G" over het gehele toerenbereik sterk en soepel.

Alleen wanneer de auto echt wordt geprovoceerd, toont de MX-5 ook een venijnige kant. Wie dat écht wil, kan de achterzijde een stapje opzij laten doen, bijvoorbeeld door bij het uitgaan van een bocht vol gas te geven (zelfs met ingeschakelde antislip regeling laat de elektronica dit toe!). Wanneer kalm wordt gereden, zal de MX-5 de bestuurder nooit verrassen.



De 1.5 liter motor is op papier minder sterk (131 pk / 150 Nm), maar doet in de praktijk nauwelijks onder voor de grote broer. Sterker nog: vanwege het levendigere karakter en het opzweependere geluid

daagt de kleinere motor veel meer uit tot sportief rijden! Alleen op hoge snelheid (meer dan 100 km/u) bijt de kleinere motor iets minder door, maar gezien de geringe verschillen is de grotere motor de meerprijs eigenlijk niet waard. Wel jammer: het verbruik van beide motoren is in de praktijk vrijwel gelijk.

Naast een "echte" sportwagen is de MX-5 uiteraard minder snel, maar het rijplezier is dankzij het pure karakter vergelijkbaar. Het grote verschil zit uiteraard in het prijskaartje, waarmee deze droom voor menigeen wél in vervulling kan gaan!



Conclusie

De eerste MX-5 uit 1988 was bedoeld als een echte pretauto voor het gewone volk. Gaandeweg werd de MX-5 groter, comfortabeler en daarmee minder puur. Voor deze vierde generatie ging Mazda terug naar de basis.

Alles werd in het werk gesteld om de auto lichter te maken, zonder afbreuk te doen aan de veiligheid of de dagelijkse bruikbaarheid. Alleen voor lange bestuurders is dit slecht nieuws: zij passen niet meer goed in de auto en dan is de pret er snel af.

Dankzij de compactere buitenmaten is de MX-5 merkbaar wendbaarder en dynamischer geworden. Dankzij het lage gewicht zijn de prestaties beter geworden. Bovendien is het gevoel tussen bestuurder en mechaniek beter dan ooit. Zelfs het uiterlijk is een stuk spannender dan voorheen. En dat zijn allemaal kenmerken van een droomauto! ■



Specificaties

Mazda MX-5 SkyActiv-G 131 GT-M

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	392 x 174 x 129 cm
Wielbasis	231 cm
Gewicht	1.050 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	130 l
Bandenmaat	190/50R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1496 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	131 pk @ 7000 tpm
Koppel	150 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,3 sec.
Topsnelheid	204 km/u
Verbruik gemiddeld	6 l / 100 km
Verbruik stad	7,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 32.990,-
Prijs instapmodel	€ 28.990,-