



Mazda RX-8

Alles anders

Autotest | De Mazda RX8 is anders. Met deze nieuwkomer introduceert Mazda een auto die breekt met alle regels. Zo is de RX8 een echte coupé, maar heeft de auto vier deuren en vier zitplaatsen. En wat te denken van een motor zonder cilinders? Of de rijeigenschappen van een sportwagen, maar tegelijkertijd het comfort van een gewone familie-auto? Mazda heeft het mogelijk gemaakt met de RX8. Lees en geniet.

De bestuurder wordt verwelkomd door een donkerblauw schijnsel van de klokken. Nog voordat de motor is gestart, maakt de auto de bestuurder duidelijk dat er iets bijzonders gaat gebeuren.

Toch is de testauto slechts de "low power" versie, maar met de extra luxe uit het "upgrade"-pakket. Dat pakket bevat een DVD gebaseerd navigatiesysteem en een audiosysteem bestaande uit een radio en 6 CD-wisselaar in het dashboard. Het navigatiesysteem werkt goed, maar het invoeren van plaatsnamen is wat omslachtig. Bovendien zijn de knoppen vlak bij de versnellingspook geplaatst, waardoor deze tijdens het rijden een enkele keer ongewild worden ingedrukt met de onderarm.



Het audio-systeem wordt geleverd door Bose. Evenals bij andere auto's met componenten van dit merk, is de geluidskwaliteit ver onder de maat. De hoge tonen zijn schel, middentonen lijken van achter een gordijn te komen en lage tonen zijn dreunend en vermoeiend. Dit bewijst dat een bekende naam nog niet voor kwaliteit hoeft te staan. Gelukkig is het audiosysteem het enige echte nadeel van de auto, dat gemakkelijk is op te lossen door niet te kiezen voor de "upgrade"-uitvoering.

Uitrusting

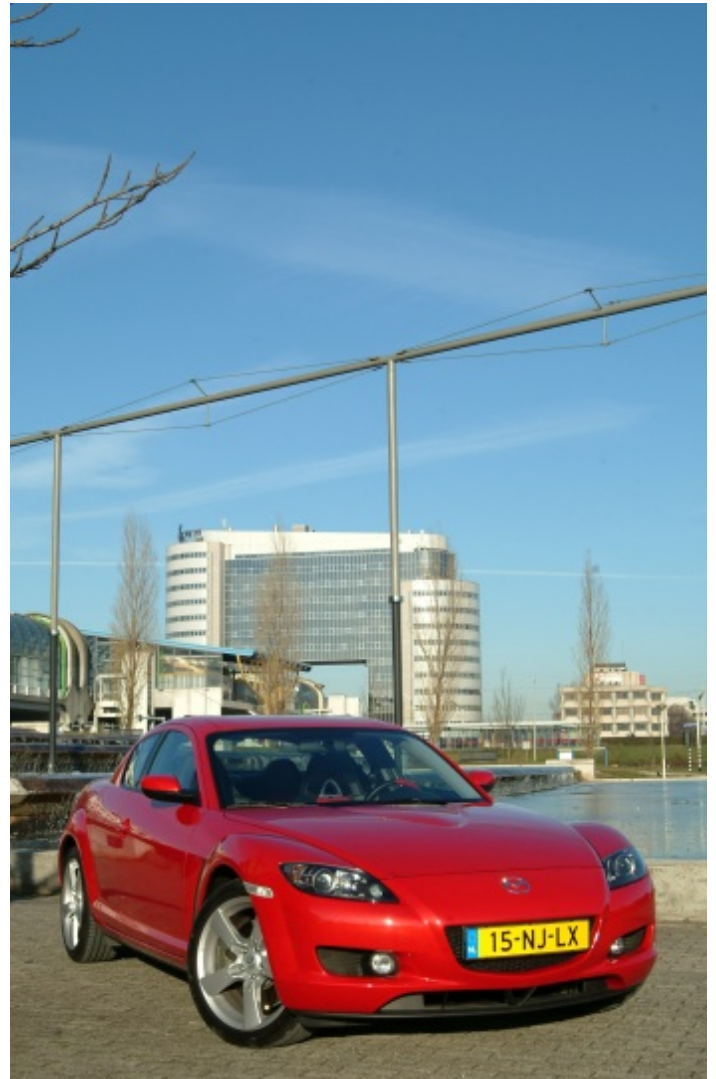
De rest van de uitrusting is tekenend voor de RX8: niet zomaar goed, maar vaak het beste op de markt. Dat begint met de elektrisch verstelbare sportstoelen. Deze zijn diep en stevig, maar tegelijkertijd ook comfortabel op lange afstanden. Langere bestuurders zitten echter iets met het hoofd tegen een verdikking in de dakrand tussen het voor- en achterportier. De standaard gemonteerde stoelverwarming werkt buitengewoon snel en is daarmee echt effectief. Ook een klimaatcontrolesysteem behoort tot de standaarduitrusting.

Even fraai als functioneel is de centraal geplaatste toerenteller met daarin een digitale aanduiding van de snelheid. Behalve een koelwatertemperatuurmeter kent deze sportwagen uiteraard een olietemperatuurmeter. Het gehele interieur ademt een sfeer van sportiviteit en comfort. De stoelen, het stuurwiel en een aantal zijpanelen zijn smaakvol bekleed in zwart/rood leder.

Rotatiemotor

Het blauwe schijnsel van de meters heeft de spanning lang genoeg gerekt, het is tijd om de sleutel om te draaien. Het starten van de motor van de RX8 klinkt heel ongebruikelijk. Na een zwiepend geluid, komt de motor tot leven. In vergelijking met het mechanische geluid van een conventionele motor, lijkt de RX8 bijna te zingen.

Volgens een lange traditie van Mazda is de RX8 uitgerust met een rotatiemotor, een doorontwikkelde versie van de Wankelmotor. In plaats van op-en-neer gaande cilinders, heeft de rotatiemotor een draaiende schijf die de functie van de zuiger overneemt. Dat voorkomt dat de op-en-neer gaande beweging later alsnog in een draaiende beweging moet worden omgezet. Een rotatiemotor is daarom niet alleen eenvoudiger van opzet, maar loopt ook merkbaar mooier en geheel trillingsvrij. Daarbij is een rotatiemotor compact, wat Mazda in staat heeft gesteld de motor zo te plaatsen dat het gewicht optimaal wordt verdeeld.



De koppeling grijpt direct aan, zodat de RX8 er meteen vlot vandoor gaat. In de eerste versnelling is de RX8 ronduit giftig. In de andere verzetten komt de echte kracht vanaf zo'n 4.000 toeren per minuut vrij. Tot zo'n 7.500 toeren weet de RX8 enorme versnellingen op te bouwen, om met een subtiel piepje aan te geven dat het tijd is voor het volgende verzet.

Alhoewel de gereden auto de "low power" versie is, weet ook deze variant de inzittenden goed in de stoelen te drukken. Deze 192 pk sterke uitvoering is zeer snel, stelt nooit teleur en heeft een ronduit uitdagend en levendig karakter. Toch onderscheidt de RX8 zich van de concurrentie omdat het ook langzaam kan. Wanneer de bestuurder is uitgespeeld, gedraagt de RX8 zich even gemakkelijk als een comfortabele

maar uitermate vlotte reisauto.

De rotatiemotor heeft in de dagelijkse praktijk geen problemen opgeleverd. In tegenstelling tot (vergelijkbare) rassportwagens kent de rotatiemotor geen bijzondere gebruiksaanwijzing. De motor is bijzonder snel warm, neemt genoeg met gewone Euro 95 benzine en ook een afkoelperiode voor een turbo is hier niet van toepassing. Wel waarschuwt Mazda om niet met het gas te spelen. Wie de motor voor het verkeerslicht laat ronken, kan deze gemakkelijk verzuipen. De enige oplossing is dan een half uur te wachten tot de overtollige brandstof verdamppt. Het testverbruik van 1 op 9,2 is fors, maar niet veel hoger dan dat van andere auto's met een vergelijkbaar prestatieniveau.

Een echte rijdersauto

Een sterke motor maakt nog geen sportwagen. Het sterkste punt van de RX8 is daarom de besturing. Deze is direct en aangenaam zwaar, zoals dat hoort bij dit karakter. Het gevoel met het stuurwiel is zelfs zo goed, dat het is alsof de voorwielen de weg "lezen" voor de bestuurder. Iedere rimpel en iedere groef is voelbaar.

Dankzij de perfecte gewichtsverdeling van 50% voor en 50% achter, leent de RX8 zich voor uitzonderlijk snel bochtenwerk. Samen met het sublieme onderstel en de ingenieuze motor, geeft de RX8 daarom ieder moment het gevoel met een technisch hoogstandje te rijden. Dit is geen "domme kracht" die alleen op het rechte stuk kan presteren, maar een lenige wendbare auto die continue voldoening en rijplezier weet te geven.



Praktisch

Wie goed zoekt, kan een handje vol auto's vinden dat vergelijkbaar rijplezier biedt. Dat zijn dan vooral open sportwagens die uitblinken in eenvoud en purisme. De RX8 biedt niet alleen meer ruimte en praktische mogelijkheden dan dergelijke auto's, maar biedt zelfs meer ruimte dan de andere coupé's!

Opnieuw doet de RX8 dat op een heel eigen manier. De portieren openen als saloon-deuren. Omdat de voordeuren iets over de achterdeuren heen vallen, bestaat geen risico dat de achterdeuren ooit door de rijwind worden geopend. Deze constructie is niet alleen bijzonder, het is ook handig. De instap naar achteren is ruim en wie de achterbank alleen gebruikt voor bagage hoeft niet om de auto heen te lopen.

Bovendien is de RX8 geen 2+2 maar een volwaardige vierzitter. De ruimte achterin is vergelijkbaar met die van een gemiddelde stadsauto. De bagageruimte is voldoende, maar slechts matig toegankelijk door een wat kleine achterklep.

Die achterklep brengt de aandacht bij het uiterlijk. Alhoewel smaken verschillen, is de redactie van mening dat de RX8 ook op het gebied van vormgeving de beste in zijn segment is. De RX8 is opvallend, maar niet zo schreeuwerig dat dit tot negatieve reacties leidt. De achterzijde is hoog en origineel (maar lastig te overzien bij parkeren) met een driehoekig mistachterlicht en twee stoere uitlaten. De voorkant is veruit het mooist met grote wielen die bijna boven de motorkap willen uitkomen. De luchtinlaten achter de voorwielen geven een extra hint van het potentieel van deze Mazda. Dit is een auto waarvan het uiterlijk precies past bij de rijeigenschappen!

Conclusie

De Mazda RX8 is in vele opzichten uniek. Dat begint met een unieke motor die fantastische prestaties combineert met bijzondere techniek. Het is echter vooral de besturing en het weggedrag die de RX8 tot een echte rijdersauto maken. Deze "low power" variant is daarmee nog steeds sneller dan heel wat gespierdere auto's. De bijzondere vormgeving maakt de RX8 niet alleen tot een oogstrelende, maar ook nog eens tot de meest praktische coupé op de markt. ■



Specificaties

Mazda RX-8 Rensis Upgrade

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	443 x 177 x 134 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.330 kg
Aanhanger	700 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	61 l
Bagageruimte	290 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1308 cc
Cilinders / kleppen	nvt
Vermogen	192 pk @ 8500 tpm
Koppel	220 Nm @ 5000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,2 sec.
Topsnelheid	223 km/u
Verbruik gemiddeld	10 l / 100 km
Verbruik stad	15 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 46.765,-
Prijs instapmodel	€ 42.265,-