



Mazda MX5 (2005 - 2015)

Jinba Ittai

Autotest | Klant is koning. Met dat principe is menig bedrijf groot geworden. Maar om records te breken moet een fabrikant een stuk verder gaan. Mazda deed dat in 1989 door een volwaardige open sportwagen op de markt te brengen die toch betaalbaar was voor de gewone sterveling. Het resultaat is dat de MX5 is uitgegroeid tot de best verkochte roadster ter wereld. Nu brengt Mazda een geheel nieuwe MX5 op de markt. Weet de derde generatie MX5 de verwachtingen opnieuw te overtreffen?

Na jaren van facelifts en verjongingskuren is de Mazda MX5 nu geheel opnieuw ontworpen. Designstudio's uit Amerika, Europa en Japan mochten voorstellen doen, waarna de directie besloot. De uiteindelijke keuze is een wat anoniem aandoende auto. De kleine koplampen geven weinig uitstraling, net zo als een uitdrukking op een gezicht van een persoon met kleine ogen minder snel duidelijk is. Het vriendelijke en uitnodigende is van de auto af. Ondanks het feit dat de MX5 in alle richtingen gegroeid is, blijft het silhouet herkenbaar.



Interieur

De vormgeving van het interieur is een grote sprong vooruit. Dat is om te beginnen te danken aan het feit dat de cabine 89 mm breder is geworden en de inzittenden de MX5 daarom meer ervaren als volwaardige auto en minder als "aandoenlijk sportwagentje".

Het nieuwe dashboard is modern, strak en toch typisch MX5. Daarbij zijn de middentunnel en deurpanelen (incl. bekerhouders!) in exact dezelfde stijl vormgegeven. Ook de verbeterde afwerking draagt bij aan het meer volwassen gevoel. Alhoewel de MX5 een pure roadster blijft, is de uitrusting rijker geworden waarmee de auto zich beter leent voor dagelijks gebruik.

Let wel op het Bose-logo in de middenconsole van de duurere uitvoeringen: dit is voor hifi-kenners eerder een waarschuwingslabel dan een aanbeveling. Het geluid mag dan spectaculair zijn, met hifi-weergave heeft het weinig te maken.



Mazda heeft zich niet laten verleiden tot een moderne metalen of elektrische kap. Het voordeel daarvan is niet alleen dat de auto betaalbaar blijft, maar vooral dat het wagentgewicht niet onnodig toeneemt en dat komt de rijeigenschappen ten goede. Het handbediende stoffen dak sluit voortaan met één hendel en is gemakkelijk vanaf de bestuurdersplek te openen en te sluiten. Mazda stelt dat het dak in 6 seconden kan worden geopend of gesloten, maar met een beetje handigheid kan dat veel sneller. Zelfs een afdekhoes is niet meer nodig, want dankzij een listige constructie is het bovenste dakdeel na het opvouwen tevens het "deksel".

Het enige echte nadeel van de nieuwe dakconstructie is de metalen staaf in het midden die lange bestuurders in een vreemde kronkel dwingt. De testrit vindt plaats in Zuid-Europa waar het ook midden november prima weer is, dus de testrit werd voornamelijk met open dak verreden.

Motoren

De MX5 is voortaan leverbaar met een 1.8 en 2.0 liter motor. De 2-liter motor is nieuw voor de MX5. Meer motorinhoud betekent als vanzelf betere prestaties en meer souplesse. Dit laatste is tegelijkertijd de kracht en de zwakte van de nieuwe krachtbron. De 100 km/u staat binnen luttele seconden op de teller, maar omdat de motor met zo veel gemak presteert lijkt de auto minder snel.



De geheel nieuw ontworpen 1.8-liter variant is levendig, reageert zeer alert op het gaspedaal en geeft op binnenwegen simpelweg meer rijplezier dan de 2-liter. Alleen op de snelweg blijkt het verschil tussen beide motoren, waar de lichtste motor iets meer moeite heeft met tussenacceleraties (invliegen, inhalen, etc.). Toch is de 1.8-liter motor favoriet, zeker omdat windgeluiden en turbulentie boven de 100 km/u zo enorm zijn dat de pret dan vanzelf ophoudt.



Weggedrag

Veel belangrijker dan de nieuwe motoren is het nieuwe onderstel, juist dit is het grote pluspunt van de nieuwe MX5. Dit is waarom succes niet zal uitblijven. Dit is waarom het testen van de MX5 niet als werk maar als een voorrecht wordt ervaren. Dit is waarom menig MX5 rijder na een proefrit met dit nieuwe exemplaar direct naar het cheque-boek zal grijpen. De auto is comfortabeler, maar tegelijkertijd veel stabielere dan voorheen. Daarbij is de levendigheid niet alleen

behouden, maar zelfs toegenomen!

Dat is onder andere te danken aan de gewichtsbesparing (ondanks de royalere afmetingen en riantere uitrusting is de auto veel sterker en slechts 10 kg zwaarder geworden), de moderne wielophanging en niet te vergeten de perfecte gewichtsverdeling. 50% van het wagen gewicht rust op de voorwielen, 50% op de achterwielen. Om dat laatste te bereiken is Mazda zo ver gegaan dat de motor iets naar achteren is verplaatst en de brandstoftank iets naar voren is gebracht.

Roadster

Het effect is zeer de moeite waard. De auto is vertrouwenwekkend en de wegligging het schoolvoorbeeld van een echte roadster. De nieuwe MX5 is licht, wendbaar, speels en vooral zeer capabel. Mazda is trouw gebleven aan het originele concept en de dynamiek van de voorganger is veruit overtroffen. Het stuurgevoel is bijzonder goed en dankzij de achterwielaandrijving is het mogelijk de auto niet alleen door de bocht te sturen, maar vooral in de bocht te zetten. Daarbij mag de achterkant desgewenst een stapje opzij zetten, maar dit gebeurt alleen als de bestuurder de auto echt probeert.

Zoals dat hoort bij een roadster is een goed weggedrag meer dan alleen een goede wegligging. Torderen is deze cabrio vreemd; ondanks het gemis van een dak is de MX5 een zeer stevige auto. Ook de remmen zijn "stevig". Alhoewel het rempedaal weinig feedback geeft, zijn de nieuwe remschijven zeer sterk en staat de auto wanneer nodig binnen luttele meters stil. Of het nou langzaam of hard gaat, auto en bestuurder voelen elkaar perfect aan. Het centrale thema bij het ontwerp van de nieuwe MX5 was niet voor niets: "Jinba Ittai". Dat is Japans voor ruiter en paard zijn één.



Conclusie

Voor aanvang van de test van de nieuwe Mazda MX5 was de vraag: waarom moet deze auto vervangen worden? De MX5 is de best verkochte roadster ter wereld en de laatste facelifts lieten blijken dat Mazda nog weinig ruimte zag voor verbetering. Maar de nieuwe MX5 is een sprong vooruit en Mazda heeft zichzelf opnieuw overtroffen.

Het succes is vooral te danken aan het feit dat Mazda altijd trouw is gebleven aan het originele uitgangspunt: een pure roadster waarbij rijplezier op de eerste plaats staat. Dankzij sterkere motoren en een veel betere wegligging biedt de derde generatie MX5 nog meer rijplezier dan de voorgangers. Het toegenomen comfort en de extra bergruimte maken de auto bovendien meer geschikt voor dagelijks gebruik. En omdat het een Mazda is, zal dat genoeg nog vele zorgeloze jaren mogen duren. ■

Specificaties

Mazda MX5 (2005 - 2015) 1.8 TS

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	400 x 172 x 124 cm
Wielbasis	233 cm
Gewicht	1.155 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	150 l
Bandenmaat	205/50R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	126 pk @ 6500 tpm
Koppel	167 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,9 sec.
Topsnelheid	194 km/u
Verbruik gemiddeld	7 l / 100 km
Verbruik stad	9,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	167 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 32.690,-
Prijs instapmodel	€ 28.495,-