



Mazda MX-5 (1998 - 2005)

Moest dat?

Autotest | De Mazda MX5 is met 650.000 exemplaren de best verkochte roadster ter wereld. Enkele jaren geleden gaf een eerste kennismaking daar al een verklaring voor: de MX5 heeft een tijdloos uiterlijk en biedt het rijplezier van een echte roadster. Daarbij hoorde (destijds) een relatief bescheiden prijskaartje, waarmee de auto binnen het bereik van een groot publiek kwam. In de loop der tijd onderging de MX5 diverse aanpassingen op het gebied van vormgeving en techniek. De laatste serie verbeteringen gaf aanleiding opnieuw met de MX5 op stap te gaan. Maar moest de MX5 echt een verjongingskuur ondergaan?

Het recept van de MX5 is dat van een echte roadster: een open tweezitter met achterwielaandrijving en een stoffen kap. Terwijl de naam Mazda in eerste instantie niet doet denken aan opwindende auto's, heeft het merk juist dit zwakke punt tot een sterk punt gemaakt. Want de MX5 is net als iedere andere Mazda een toonbeeld van betrouwbaarheid. Daarmee is deze cabriolet niet zomaar een speeltje, maar een volwaardige auto voor dagelijks gebruik. Bovendien is de MX5 waardevast en daarom bijzonder gewild als occasion. In de loop der jaren werd deze Mazda daarom aanleiding voor diverse andere fabrikanten om ook een betaalbare tweezitter op de markt te brengen.

Karakter

Het karakter van de MX5 is direct duidelijk. Dit is beslist geen sportwagen, maar een toerauto met een sportieve ondertoon. Dat komt niet alleen terug in de

prestaties, maar ook in het weggedrag. De besturing is duidelijk bekrachtigd, maar door een zekere weerstand toch niet gevoelloos. Het onderstel is een dankbare tussenvorm van communicatie en sportiviteit die de bestuurder prima informeert en daarmee een belangrijke bijdrage aan het rijplezier levert.



Tegelijkertijd biedt de MX5 voldoende comfort voor een lange rit. Het korte schakelpookje valt perfect in de hand en verbindt de prima schakelende vijfversnellingsbak met de achterwielen en de 1,6-liter viercilinder motor. Als vanzelf blijft één hand op de versnellingspook liggen, ware het niet dat de pols dan op de bediening van de zijruiten rust en de ruiten onwillekeurig omhoog en omlaag gaan tijdens het rijden.

De motor biedt een fractie meer vermogen dan voorheen en kan het best omschreven worden als "volwassen". Sinds de laatste wijziging is de 1,8-liter variant voorzien van variabele kleptiming, waarmee meer vermogen in een groter toereengebied beschikbaar is. De hier gereden 1,6-liter krachtbron is vooral bedoeld om rustig te toeren, maar weet wanneer dat (zeer) nadrukkelijk wordt verzocht best een feestje te bouwen. Dat gaat gepaard met een inspirerend motorgeluid en nette prestaties. Ook hier is deze Mazda een prima tussenvorm van sportief rijden zonder een compromisloze rassportwagen te worden.

De nieuwe stoelen bestaan uit één stuk (met geïntegreerde hoofdsteun) en passen opnieuw prima bij het karakter. Dit zijn geen diepe harde kuipstoelen, maar wel stoelen die door de smalle vorm voldoende zijdelingse steun bieden. Één verbetering is helaas nog steeds niet doorgevoerd: het stuurwiel is nog steeds niet verstelbaar. Samen met de nogal hoog geplaatste stoelen heeft dat als gevolg dat lange bestuurders wat

ongemakkelijk om het stuurwiel heen moeten zitten en veel wind vangen met open dak op de buitenweg.

Een welkome aanpassing is de toevoeging van een standaard audiosysteem. Het volume daarvan is helaas niet snelheidsafhankelijk, wat jammer is omdat vooral in een cabriolet de geluidsverschillen tussen rijden en stilstaan groot zijn. Verder levert Mazda met deze fabrieksradio goed werk; het vermogen is voldoende om ook met open kap op de snelweg te kunnen genieten van de muziek. De radio-ontvangst is ook in kritieke gebieden goed.



Uitrusting

De dakconstructie is nog steeds even eenvoudig als doeltreffend. De kap wordt ontgrendeld met twee beugels bij de hoeken van de voorruit, waarna één beweging genoeg is om het achter de beide stoelen op de vouwen. De glazen achterrauit met verwarming vindt vanzelf een plek, waarna het geheel eventueel met een losse afdekhoes kan worden weggeborgen. Het sluiten van de kap is wederom één beweging, maar op warme dagen garandeert een gesloten (zwarte) dak helaas binnen luttele seconden een rijdende sauna. Airconditioning is niet standaard, hetgeen op bijzonder warme dagen welkom zou zijn en bij regen het kleine interieur condens-vrij zou kunnen houden.

De belangrijkste wijzigingen van deze "nieuwe" MX5 zijn te vinden in het uiterlijk. De achterlichten zijn

aangepast, alhoewel het wel enige studie vergt om te zien hoe precies. Het was mooi, het blijft mooi. Opvallender is de fraaie lijn van de kofferbak die nu het idee geeft van een zeer subtiele achterspoiler en daarmee de gehele lijn van de auto verlevendigt. Mazda betitelt dit zelf als een "ducktail".

De wijziging aan de koplampen en onderbumper zijn duidelijker en zorgen ervoor dat de MX5 scherper en een tikkeltje gemeen kijkt. Na lang staren blijft de vraag echter of de auto aan deze facelift toe was. Tja, het blijft natuurlijk lastig om voor de best verkochte roadster ter wereld te zoeken naar mogelijkheden voor verbetering ...



Conclusie

De Mazda MX5 is en blijft terecht een succesnummer voor Mazda. Omdat het een Japanse auto is, is de MX5 geen teer zorgenkindje maar een betrouwbare auto die altijd garant staat voor veel rijplezier. Dat plezier is te verklaren door een consequent doorgevoerde tussenvorm van sportieve tinten en modern comfort. Daarmee is de MX5 iedere dag bruikbaar en spreekt een grote groep kopers aan.

Of de doorgevoerde verbeteringen nodig waren blijft de vraag. De auto was goed en blijft goed. Uiteraard zijn de rijkere standaarduitrusting en het verhoogde veiligheidsniveau welkom. Op de vraag of het nodig was de MX5 opnieuw te testen is het antwoord eenvoudiger: ja, een hernieuwde kennismaking met

Mazda's mooiste moest echt (Ivo Kroone). ■



Specificaties

Mazda MX-5 (1998 - 2005) 1.6 Exclusive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	398 x 168 x 123 cm
Wielbasis	227 cm
Gewicht	1.010 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	144 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	110 pk @ 6500 tpm
Koppel	134 Nm @ 5000 tpm
Aandrijving	achterwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	191 km/u
Verbruik gemiddeld	8 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 29.575,-
Prijs instapmodel	€ 25.995,-