



Dirk-Jan Dalhuisen
28 augustus 2015

Succesrecept

Licht, puur en wendbaar. Met die drie basisingrediënten bouwde Mazda in 1989 de eerste MX-5. Een scheutje betaalbaarheid bleek de perfecte toevoeging voor een succesrecept waar vele honderdduizenden liefhebbers inmiddels al meer dan een kwart eeuw van smullen. Tien jaar na de geboorte van de derde generatie mag een splinternieuwe MX-5 er met moderne technieken en een revolutionair design voor zorgen dat we die smaak nog een aantal jaren vasthouden. In en rondom Barcelona rijden we onze eerste kilometers met de Japanner.



Scherp en strak

De MX-5 is altijd al een echte roadster geweest en ook bij de nieuwe heeft Mazda niet aan de zuivere roadsterproporties gesleuteld. Lange neus, korte kont, lage bouw - de vierde generatie heeft het allemaal. Desondanks is de nieuwe MX-5 best even wennen. Dat ligt niet aan de decimeter die Mazda op de lengte van de auto heeft ingehouden - de nieuwe is zelfs nog een fractie korter dan het origineel! - maar aan het hout waaruit de Japanners hun MX-5 met fabriekscodes ND hebben gesneden. De aaibaarheid van de NA, de NB en de NC is helemaal verdwenen en waar de tweede en derde generatie voorzichtig evolueerden, daar vaart de jongste versie een hele nieuwe koers die wordt gekenmerkt door scherpe, strakke lijnen. Lang duurt het gelukkig niet om van die cultuurshock te bekomen, want die stoere nieuwe jas past de MX-5 eigenlijk best goed.



Roadster-DNA

Ook vanbinnen knalt het roadster-DNA je tegemoet. Je zit lekker diep verscholen achter een fijn beetpakkend sportstuur met daarachter drie even simpele als duidelijke klokken, met de toerenteller prominent in het midden. Het stuurwiel is helaas alleen in hoogte verstelbaar, maar dankzij het ruime verstelbereik van de puike stoelen vind je toch nog vrij gemakkelijk een fijne zithouding. Tot een lengte van 1,90 meter zit je prima onder het stoffen kapje, dat zich binnen een paar seconden in een (handmatige) handomdraai laat openen dan wel sluiten. Ook de airco en de uitgebreide multimedia-unit, die bestaat uit een monitor op het dashboard en een handjevol knoppen tussen beide stoelen, zijn kinderlijk eenvoudig in de bediening. Al met al biedt de nieuwe MX-5 een overzichtelijke en goed afgewerkte werkplek. Eigenlijk valt alleen de ruimte voor je spullen wat tegen: de bagageruimte is gekrompen tot 130 liter en ook de aflegruimte houdt niet over.



Altijd feest

Veruit de meeste credits voor de mateloze populariteit van de MX-5 zijn voor het rijplezier. Rijden met een MX-5 is altijd al een feest geweest en ook met de vierde generatie is het dikke pret. Mazda perfectioneerde de set-up door de gewichtsverdeling te optimaliseren en het zwaartepunt te verlagen. Dankzij het gebruik van aluminium daalde ook het gewicht: hij duikt onder de 1.000 kg. Het resultaat is een bijzonder speelse roadster, die zich in het bochtrijke Catalaanse achterland thuisvoelt als een Lionel Messi op het voetbalveld. Met een soortgelijke lichtvoetigheid en een koersvaste wegligging dolt de torsiestijve Japanner de ene na de andere bocht, waarbij het perfect uitgebalanceerde onderstel en de lichte, maar messcherpe besturing de MX-5 opnieuw maken tot één van de leukste roadsters op de markt. Je kunt de Mazda heerlijk met het gas bespelen, wat een buitengewoon vermakelijk rijgedrag oplevert.



Twee zielen, twee gedachten

Mazda biedt de MX-5 in eerste instantie in twee (atmosferische) motorvarianten aan, beide gekoppeld aan een fijn schakelende zesbak die met z'n korte en precieze slagen perfect past bij de sportieve rijbeleving. Beide SkyActiv-motoren krijgen de lichte MX-5 moeiteloos in beweging, al verschillen ze qua karakter wel wat van elkaar. De sterkste van de twee - de 2.0 met 160 pk - is met z'n hogere koppel bij lage toeren wat relaxter dan de 131 pk sterke 1.5, die juist hogerop in de toeren lekker loskomt. Mede daardoor voelt de 1.5 wat gretiger aan en betreft 'ie je meer bij het rijden, precies wat zo'n roadster juist zo leuk maakt. Het enthousiaste roffeltje geeft het rijplezier nog wat extra schwung, daar waar de tweeliter wat bescheidener klinkt. Zonder de 2.0 tekort te doen lijkt de 1.5 voor ons vlakke landje pittig genoeg. Dat de tweeliter minder hard hoeft te werken, is vooral erg prettig wanneer je lekker ontspannen toeren preferereert boven het hardere werken. Want laten we niet vergeten dat de nieuwe MX-5 ook op die discipline nog steeds prima z'n mannetje staat.



IJzersterk

Tot op heden kentekende Mazda bijna een miljoen exemplaren van de MX-5. De mix van open rijden, gemakkelijke rijeigenschappen en een schappelijk prijskaartje is door de jaren heen een ijzersterke gebleken. Ook bij de nieuwe MX-5 heeft Mazda de prijzen beperkt weten te houden: de 1.5 staat in de redelijk uitgeruste basisuitvoering S al voor 29 mille in de prijslijsten. Via de TS en de TS+ loopt dat op tot 33 mille voor de meest complete uitvoering, de GT-M. Voor de 2.0 (die uitsluitend als GT-M wordt geleverd) vraagt Mazda nog eens vier mille extra. Onze eerste kilometers met de nieuwe MX-5 wijzen alvast uit dat je daar een moderne, fijngeslepen roadster voor terugkrijgt, die hedendaagse technologie combineert met de traditionele principes waarmee de MX-5 door de jaren heen groot is geworden. Binnenkort hopen we de MX-5 in Nederland uitgebreider te testen; een verslag daarvan leest u t.z.t. op deze website.

Plus

- + Vermakelijke rijeigenschappen
- + Uitgebalanceerd onderstel
- + Briljant eenvoudige kapconstructie

Min

- Hoofdruimte voor lange mensen (> 1,90 m)
- Weinig bagage- en aflegruimte