



Martijn Verhoef
12 juni 2024

Verjaardagsfeest in stijl

Iconen in de auto-industrie. Het zijn modellen die gedurende een korte of lange periode impact weten te maken, een grote schare fans op de been krijgen en een bepaalde hebberigheid opwekken. Of juist compleet het tegenovergestelde natuurlijk, maar wat ons betreft valt de Mazda MX-5 in de eerste groep.

De compacte sportauto kreeg vanaf de eerste generatie een heel goede ontvangst en liefhebbers over de hele wereld omarmen het model sindsdien. Niet zo gek dat de MX-5 inmiddels 35 kaarsjes mag uitblazen. Het model wordt getrakteerd op een lichte facelift en mag uitgelaten worden over de uitdagende wegen aan de mooie Kroatische kust.



Lekker fris

Hoewel de MX-5 dus al decennialang te verkrijgen is, kennen we maar vier generaties van de roadster. Waarvan de eerste drie versies ook nog eens veel uiterlijke overeenkomsten hebben. Pas in 2014 gooide Mazda het echt over een andere boeg en werd het Kodo Design op dit feestnummer toegepast. De soft top kwam weer terug, al werd er later ook een RF met stalen dak geïntroduceerd.

Inmiddels is de vierde generatie ook alweer tien jaar op de markt en hoewel tijdens de laatste Tokyo Motorshow werd gehint naar een aankomende opvolger, voert Mazda nog vrolijk een modelupdate uit voor het huidige type. Veel uiterlijke wijzigingen zijn er niet, vooral de koplampen worden iets geretoucheerd. Verder zijn er nieuwe lakkleuren en wielen te verkrijgen, al vinden wij het Soul Red Crystal dat je op de foto's ziet nog steeds de mooiste kleur. Het zwarte dak klap je in een handomdraai open, waarna het uitwaaien kan beginnen. De 16 inch wielen ogen een beetje tam onder het ranke koetswerk, al kun je optioneel natuurlijk grotere exemplaren krijgen.



De koplampen beschikken nu over matrix led-technologie, zodat rondrijden met grootlicht mogelijk is zonder andere weggebruikers te verblinden. Al rijd je de MX-5 natuurlijk het liefste als de zon schijnt.

Ondanks de respectabele leeftijd -het is maar weinig automodellen gegeven om zo lang mee te draaien - ziet de MX-5 er nog lekker fris uit. De grote antenne achterop verraadt eigenlijk als enige dat de auto al even meedraait en zelfs hiermee komt de auto prima weg.



Interieurupdate

Aan het uiterlijk zie je de leeftijd dus niet echt af, maar hoe is dat binnenin de MX-5? De auto profiteerde als één van de eerste Mazda's van de nieuwe designtaal van het merk en dat heeft als voordeel dat het interieur net als andere moderne Mazda's lekker opgeruimd en tijdloos is. De auto loopt hiermee dus niet uit de pas, al zijn de bedieningsknoppen op detail misschien wel wat verouderd. Er zijn sowieso nog een boel bedieningsknoppen en dat vinden we fijn.



Met een knop links van het stuur zet je irritante piepjes van de snelheidswaarschuwingen uit. Het infotainment bedien je met de centrale controller op de middenconsole, of bij stilstand via een touchscreen. Vanaf nu beschik je standaard over Apple Carplay en Android Auto en een groter scherm. De resolutie van de camera is ook verbeterd, zodat achteruitrijden ondanks het beperkte zicht naar achteren geen enkel probleem is.

Zeker met de kap dicht voel je je best ingesloten in de kleine roadster, dat komt natuurlijk ook door het vele zwart dat in het interieur gebruikt wordt. Gelukkig loopt de carrosseriekleur in de deurpanelen door, wat de boel een beetje opvrolijkt.



Hoge zit

Het valt op dat we best hoog zitten in de MX-5, terwijl de zetels op de laagste stand staan. Je zit daarom met wat opgetrokken knieën, zeker als langere bestuurder. De bijrijder krijgt de maken met een ophoging in de vloer, waardoor je de benen net niet lekker strekt. Op een lange rit voel je dat wel, zeker als langere bijrijder. Achter het stuur is nu eenmaal de beste plek om plaats te nemen, mede doordat het stuurwiel



Mazda MX-5 1.5L SKYACTIV-G 132 Exclusive-Line

uitgebreid in te stellen is. Ook hier een voor roadster-begrippen redelijk hoge zit, maar de beenruimte is beter dan voor de bijrijder. De MX-5 is binnenkort alleen nog maar te verkrijgen met handgeschakelde versnellingsbak met zes versnellingen en dat betekent dat je aan het werk moet. De plaatsing van de pook is echter uitstekend, zodat alle verzetten mooi binnen bereik liggen.

Zoals je in eerdere tests kunt lezen is de MX-5 geen ruimtewonder en dat is met deze modelupdate natuurlijk niet op magische wijze opgelost. Een dashboardkastje ontbreekt, waar de bijrijder vast heel dankbaar voor is. Anders zou er nog minder knie- en beenruimte over zijn. Tussen de stoelen vind je overigens wel een opbergvakje en twee fijne bekerhouders. Een telefoon berg je in de middenconsole op en aflegvakken in de portieren doen de rest. Een paar doosjes wijn krijg je tijdens een rondtocht door de Champagnestreek ook nog wel in de kofferbak mee, maar dan zullen de koffers moeten achterblijven. Kort gezegd is het ruimte-aanbod niet geweldig, maar dat zorgt waarschijnlijk al niet meer voor verrassingen.





Niet pittig

Er moet dus echt gewerkt worden in de MX-5 en niet alleen bij het schakelen. Het sturen gaat een stukje zwaarder en directer dan in andere moderne auto's en dat betekent een boel beleving. We zouden zelf wel voor iets bredere en grotere banden gaan, want je merkt dat de testauto bij het ingaan van de bocht een twijfelmomentje heeft. Een soort huppeltje over de hoge wang van de band zorgt voor een oneffenheid bij het insturen. Deze auto verdient een laagprofielband en gelukkig levert Mazda die gewoon op de iets grotere velgen.

Op ieder ander moment stuurt de MX-5 snaarstrak en voel je als bestuurder dat je alle controle in handen hebt. Zoals gezegd is de automatische versnellingsbak binnenkort niet meer leverbaar, maar dat is bepaald geen straf. Het zelf schakelen in de MX-5 is echt een feestje en zowel bak als koppeling zijn behoorlijk vergevingsgezind, zodat het overschakelen heerlijk soepel verloopt. Je moet de 1.5 wel hoog in de toeren jagen om vermogen en koppel vast te houden, wat betekent dat je soms wel twee versnellingen terug moet voor een inhaalactie. Onderin de toeren loopt de motor overigens ontzettend soepel; een rotonde nemen in drie lukt prima zonder te hikken. Maar zowel koppel als paardenkrachten zijn dan ver te zoeken. Het is dan ook jammer dat de tweeliter motor binnenkort verdwijnt, want met 184 pk en 200 Nm voelt de boel echt een stuk pittiger aan dan het toch wat tamme vermogen van 132 pk en 152 Nm van de 1.5. Geheel in de kracht van zijn kunnen biedt de MX-5 met deze motorisering een prima beleving, maar echt snel voelt de auto nooit aan.

Wel voelt de auto bijzonder wendbaar en lichtvoetig, ook in stadsverkeer. De auto weegt nog steeds minder dan 1.000 kg en dat is met alle moderne veiligheidssystemen aan boord echt bewonderenswaardig.

Die wendbaarheid gaat gepaard met best wat comfort.

De demping is vrij stevig, maar niet onprettig. En dat je bochten met bovengemiddelde snelheid kunt nemen zonder overhellen is een fijne bijkomstigheid.



Iconisch maar niet goedkoop

De reden van zijn succes is naast een aansprekend uiterlijk en roadster-eigenschappen natuurlijk ook het betaalbare karakter dat de MX-5 heeft. Er zijn nog maar weinig cabrio's te verkrijgen en al helemaal niet voor een prijs die onder de 50 mille blijft (behalve een Mini Cabrio dan). Auto's als de BMW Z4 zijn een stuk duurder en dan moet je vaak nog flink wat opties aankruisen om op een zelfde uitrustingsniveau te komen.

De dagen dat we de MX-5 echt goedkoop konden noemen zijn wel voorbij, maar nog steeds biedt de MX-5 behoorlijk veel voor zijn vanafprijs van iets meer dan 43 mille. De geteste Exclusive-Line is met zijn 46.590 euro duurder, maar biedt met een lederen interieur, matrix led en een goed Bose-audiosysteem ook veel meer beleving. Mazda moet echt wel concessies doen om het leveringsgamma van de MX-5 nog een beetje betaalbaar te houden. De automatische transmissie en tweeliter benzinemotor verdwijnen dus, al zijn ze voorlopig nog gewoon uit voorraad te leveren door de dealers. Wil je echt een sportieve beleving, dan kunnen we de 184 pk sterke tweeliter van harte



Mazda MX-5 1.5L SKYACTIV-G 132 Exclusive-Line

aanbevelen. De 1.5 biedt die beleving minder, maar weet met zijn lichtvoetigheid en directheid toch weer onze harten te stelen. We zeiden het al aan het begin en vele honderden kilometers later beamen we het gewoon weer: deze roadster is na 35 jaar met recht een icoon te noemen, van harte gefeliciteerd MX-5!

Plus

- + Een van de laatste betaalbare roadsters
- + Direct en meeslepend rijgedrag
- + Lekker licht en wendbaar

Min

- Standaardband heeft te hoog profiel
- Nog steeds krap