

Før man køber MX-5

Oprettet: mandag, 4. august 2014 21:35

Skrevet af Morten Andersen

Jeg vil prøve at give dig et par informationer som kan være med til at præge dit valg, for valget er helt dit. Der er mange biler til salg derude, men ikke alle er i samme kvalitet. Omkring emnet import, så vil jeg komme med lidt input. Jeg har ikke selv gjort det, men har hørt om både gode og dårlige oplevelser med dette i mit netværk. Jeg vender tilbage til emnet import sidst i mailen.

Det aller første valg går nok i retning af om det skal være en NA eller NB model. Her ved jeg ikke om du har nogen præferencer, ud over kommentaren om den rigtige MX-5! Grundlæggende er bilerne ens, hvor NB på nogle punkter er optimeret i forhold til NA, men samtidig også besidder nogle andre forcer og svagheder.

De fleste vælger på baggrund af personlig smag – klaplygter eller ej. Jeg stod i sin tid med samme valg, men dengang var prisen også en faktor der spillede kraftigt ind i mit endelige valg af en NA mode. Smag og behag er forskellig. Min viden er dog størst omkring NA modellerne, men meget af det tekniske kan overføres direkte til NB.

Jeg kunne tale i timevis, men må prøve at komme omkring det vigtigste. Skyder lidt med spreddehagl her og skriver nærmest hvad jeg tænker undervejs...

Det grundlæggende - Teknikken

Mekanikken er normalt klippestabil. de første årgange 89/90 og 91 kan have et problem med krumtappen, men det kan reddes hvis det fanges i tide. Linket forklarer problemet og hvordan I kan spotte det! five-speed.dk/Guides/Krumtap.htm

Jeg ville dog aldrig vælge en bil fra pga. den motortype, for det KAN laves så det holder. I dag er næsten alle biler af de tidlige årgange fikset for længst i forbindelse med tandremsskift. De mest erfarne MX-5 mekanikere laver næsten ikke denne modifikation mere.

Stempelringe kan sætte sig, så de spiser olie, det ses ikke så tit, men i sjældne tilfælde. Motorerne kører MANGE km, rigtigt mange – min 1,6 er tæt på 250.000 km og har indtil videre været igennem bjergpas i Schweiz, rundt i Italien, non-stop gennem Tyskland med moderat høj hastighed, banekørsel i DK og meget andet hvor omdrejningstælleren har været højt oppe i længere tid. 1,8 NA modellerne har en svaghed hvor de slider foringerne ovale med tiden. Det ses ved olieforbrug der langsomt stiger, her er kan kun en renovation af motoren med boring/honing og nye stempler løse problemet.

Kobling kan skiftes på under to timer ved en specialist, generelt er specialist kodeordet, men ikke i negativ forstand. Bilerne er meget simple, dem der kender dem kan lave arbejdet meget hurtigt og billig. Undervognen kan kræve nogle nye bøsninger med tiden, det er ikke dyrt, men tager lidt tid og alt arbejde løber jo op. Vigtigst er nok at hjulene står rigtigt, da undervognen er følsom overfor dette. Forskellen imellem en bil der kører super godt til en bil der føles nervøs og svær at håndtere er kun en enkelt firehjuls-udmåling og justering væk!

Karosseri og kaleche

NA og NB modellerne har generelt et problem med rust omkring det bageste panel, det er dumt lavet og de tærer indefra. Kan næsten ikke ses udefra, men den bliver mør foran baghjulet og i bunden. Kan laves for ca. 3.500 kr/side incl. lak ved en specialist! Her er bilerne omtrent lige slemme - vælg ikke NB frem for NA alene på denne baggrund.

NB kan være rådden ved forreste vanger i motorrummet, mest et problem på danske biler der ikke er beskyttet og dårligt vedligeholdt. (som andre japanere...) Dette kan kun ses af en specialist - jeg har set virkeligt slemme biler med dette problem. Hvis du kigger forbi Au2Fast på Fyn, så kan du se eksempler på dette som han har skåret ud af biler så nye som 2002 - 04 modeller! Det kan IKKE ses til syn eller andet før vangerne er helt rådnet væk - synsmænd har ikke tiden til at undersøge detaljerne.

Kaleche bør være ok, er ikke rasende dyr, men det nødvendige tilbehør (regndræn) er dyrt ca. 2.000 kr og glemmes ofte. Dette leder så til dryp i kabine og ned i panel og forstærker i VOLD SOM grad rustproblemet ved panelerne. Løft af tæpper bag sæder og på hattehylde fortæller meget her, problemet er dog sjældent!

Kaleche med glasbegrunde, er mere lækker, men ikke et krav(jeg har plast og har fortrudt det en smule). Jeg har en vinyl kaleche, der er original - ikke så lækker som en stof, men super let at holde med silicone og almindelig vask.

Min MX'er er fra CH og var i meget god stand ved ankomst til DK 06/07, jeg har valgt at rustbeskytte. Her har bl.a. Pava Aarup(fyn) super godt styr på MX-5 og sprøjter ud fra viden om svage punkter og ikke bare efter sprøjteskema.

Nu bliver det lidt mere nørdet!

Lidt om forskelle på modellerne. Op til 1994 kører 1,6 med små bremseskiver (236 mm for og 231 bag) , efter 1994 opgraderes til en mere hæderlig størrelse (255 for og 251 bag). De nyere er bedre, men jeg kan godt leve med de "gamle". Min har ABS og det er jeg glad for, det er dog lidt gammeldags og reagerer ikke så hurtigt som moderne biler. MEN man skal også bremse meget hårdt på tør asfalt før det aktiveres! Gør op med dig selv om det er et krav at have! I min optik er det et stort plus.

Efter 1994 opgraderes interiør og der puttes forskellige forstærkninger i karossen. Flere af disse kan eftermonteres for små penge på ældre modeller, hvilket jeg har gjort! 1,8 modellen kommer også til her, den har mere bundtræk, men bilen er også tungere. Samtidig er 1,6 mere omdrejningsvillig og har en sjovere karakteristisk og derfor føles den ligeså hurtig. De sidste 1,6 96-97 er neddrolede versioner der officielt havde 90 HK, i praksis har de 105 HK siges det. Forskellen er der, men den er ikke så stor som den ser ud til, ironisk nok har de sidste NA 1,6 et stærkere bagtøj end de tidlige...

Kig i øvrigt efter buler i de to langsgående vanger under bilen, de kan være molestrerede da de ikke er til at løfte direkte på, men blot tjener som forstærkning for at bilen vrider mindre. ER de flade så bliver bilen mere blød, men det kan svejses op af en specialist og er ikke super dyrt! SKAM sænkede biler står let på disse ved HØJE bump eller uforudsete ujævnheder!!! De sidder et stykke inde under bilen og er de to laveste punkter når man kigger under.

I de senere modeller, omkring 95 og frem, kan man ikke åbne bagagerummet inde fra kabinen (en feature jeg er glad for, slipper for at tage nøglen ud). Det kan eftermonteres.

Olietryksuret forsvinder også og erstattes af en tarvelig høj/lav viser. Jeg har det rigtige ur og er glad for det. Det giver mig en ide om hvornår olien er ved at nå temperatur. Bemærk at så har Mazda i deres visdom også fravalgt advarselsslamper for "lavt olietryk" og "høj temperatur" - opdager du ikke dette så er det bare ærgerligt... MEN EN MAZDA GÅR ALDRIG I STYKKER... påstår de hædede. Jeg synes stadig det er lidt dumt at lampen mangler!

Hvis der er elruder kan kontakterne slides og nogle gange fikses, ellers skal der ny til. De er lidt uheldigt konstrueret og bærer ALT strømmen til ruderne. Derfor kan de blive sorte på kontaktfladerne. Guide til fix! five-speed.dk/Guides/Langsomme_elvinduer.htm Springer et kabel til rudehejset, så kan det fikses for ca. 500 kr i

stumper/side. Er du fiks på fingrene laver du det selv, ellers betaler du dig fra det, det er ikke let arbejde! 1 - 1½ arbejdstime hvis mekanikeren ved hvad han laver!

Kalecher er ikke alt for dyre, men en 10.000 mand går der nok til en original kaleche monteret (men så passer det også 100% og holder!!!). Se efter revner i kanten ved sideruden der hvor kalechen bukker. Er de her, så er der ingen vej tilbage, men det er kosmetisk, ikke utæthed!

Ved bøjlen nede ved karossen (ved nakkestøtter) kan I se om der ligger vand eller skidt. Der er skjult nogle dræn dernede som ofte/nærmest altid stopper til. Det er noget Låååårt når de gør det, men i 9-10 tilfælde ordnes det med en strikkepind/svejseelektrode og så er der hul igen. (altså er det kun noget låååårt hvis man er doven og IKKE ordner det!)

Det er normalt at bilerne har "bodyspray" hen af siderne, det er ikke kønt når man kommer tæt på, men holder stenslag på afstand, kig alligevel efter stenslag bag forhjul på panel. Samtidig åbner du døren og ser efter om de fine indstigningslister har gnavet hul så der er en rustplet ved kanten af disse. Problemet opstår mest ved den bageste del af listen. Det er (også) let at fikse. Jeg har ordnet min selv med lidt maling, en Dremel og en pensel, det er ikke prof arbejde, men der er ingen der ser det dernede!

Lad dig ikke forblænde af store fine alufælge. De kører bedst med 15" og så let som muligt. Jeg har 16" og det er et kompromis jeg ikke altid er tilfreds med, dog er det OZ Ultraleggera letvægtsfælge, så jeg kan "leve med det". Jeg har kørt med fem forskellige sæt fælge nu og vægten er meget afgørende for hvor villig bilen er til at reagere på rattet.

Sænkning har været et problem for mig, min var for lav til at starte med og jeg har prøvet flere kombinationer - faktisk fem forskellige undervogne. Mit problem var for store dæk, der var lovlige, men med bløde fjedre så røg jeg i skærmkanterne. Nu har jeg endelig købt en justerbar Coil-Over undervogn og har det som jeg vil have det! Med 15" hjul var problemet aldrig sket.... fordi mine 16" lige er en anelse større på radius. Et andet problem med sænkning af NA er at der er MEGET lidt fjedervandring bag, giver du den for meget gas ryger du let i bund i sving med ujævnheder med ustabilitet til følge. Men her skal man også køre MEGET stærkt og jeg har kun oplevet det på bane. Det kan man ordne med ændrede stumper, men det koster.... Kører man almindeligt opdages det aldrig.

Nu må jeg snart stoppe, jeg kan blive ved her... meeen der er lidt mere!

Sæder, japanske sportssæder anno gamle dage! Hvor høje er I, er højden et problem kan man fjerne skum i sædebunden uden at miste komfort og få mere udsyn. Ellers så ligger valget imellem læder og stof. Læder er mere den "rigtige" stil, men det er glat og sammen med lidt blødt skum (det er IKKE tyskerhård!) så glider man lidt mere rundt ved frisk kørsel. Stof er det optimale mht. at sidde godt i bilen. Jeg købte en med læder, men det var for udseendets skyld fordi at farvekombien med sort lak og cognac læder så fedt ud! Prøv jer gerne frem for at få en fornemmelse!

Der er importeret mange amerikanske NA modeller til DK – kendes ofte på en mindre nummerpladeramme bag med firkantet nummerplade, et stort uformeligt rat med airbag og speedometer med miles visning. Disse er ikke dårligere end europæiske modeller.

Spørg gerne om mere, men jeg vil dog kraftigt anbefale at I overvejer som minimum en rustbeskyttelse af bilen, uanset om den er sommer eller helårsbil. Det er rusten som er bilernes største fjende. Mange af dem er trods alt tæt ved 20 år.

Import

Min bil er importeret fra Schweiz og generelt i en meget god stand. Bilen blev importeret af Au2fast, som jeg købte den ved. I dag ville jeg nok overveje at importere en bil selv, men alligevel så er der så mange fine biler til

salg i DK til meget rimelige priser. Køber du ved en af specialisterne så får du et års fuld garanti på bilen - den detalje sparede mig for en del udgifter det første år. Køber du en bil der er kendt i klubkredse så er der også mulighed for at kende en god del af bilens historik, samt at den er plejet godt.

Bilerne er billige i tyskland, meget billige, men der er også meget lort i blandt. Når en bil er nede at koste måske 2000 - 3000 Euro, så er det måske begrænset hvor meget ejeren har gidet at ofre på vedligehold de sidste år. Det du sparer kan hurtigt være væk i ekstra udgifter i DK, men du kan jo også være heldig at finde netop den rigtige bil i god stand.

Du skal stadig kigge efter rust og generelt de samme svagheder som er nævnt tidligere i mailen. Vær helt overbevist med dig selv om at du er klar på at køre hjem igen hvis bilen ikke lever op til dine krav. Du kan med fordel finde en 3 - 5 biler indenfor samme område/rute hvis du selv kører afsted. Tyskerne vil meget gerne have kontanter... glem kort. Au2fast kan afgifte bilen for dig og spare dig for noget der ligner 6 -7 ugers ventetid ved Told og Skat.

Prøv at undersøg hvad afgiften ligger i og læg dertil bilens pris i tyskland. Du vil måske opdage at der findes mange gode biler i DK også, men få den gerne vurderet af en specialist - der er også nogle biler i blandt som virkeligt er mishandlet.

Er du lidt nervøs på det med import så kunne du overveje at tage fat i John Sahl som jeg kender. Han driver firmaet www.autohenter.dk - jeg har hjulpet John med et par biler undervejs. Han kender gamet omkring handel, screening af biler og især de praktiske dele ved import. Hans hjælp er dog ikke gratis og så er noget af gevinsten ved import jo væk.

Uanset hvad du vælger af NA eller NB - import eller ikke import, så tror jeg på at pengene er givet godt ud hvis du vælger at få en MX-5 fagmand til at kigge på bilen for dig inden køb. Prøv gerne nogle forskellige biler og overvej især om der er noget bestemt udstyr du gerne vil have. Gå ikke på kompromis med farven, der er biler nok at vælge imellem, bare man har lidt tålmodighed.