



Nr. 49 / oktober 2014

# Roadstar



## Indholdsfortegnelse

Formanden har ordet	3
Nyt fra kasseren	4
Historien om Mazda MX-5 Club Denmark	5
Præsentation af "The all-new Mazda MX-5" i Barcelona	12
Teknik, den nye ND	22
Ferietur til Italien – Spanien – Frankrig, sommeren 2013	24
Gavnø Autojumble 2014	31
Biltræf på Wedelslund	33
Mazda MX5 fylder 25 år	35
Model NA	42
Tekniske specifikationer NA	44
Model NB	45
Tekniske specifikationer NB	47
Model NC	48
Tekniske specifikationer NC	50
Produktion og salg	51
Nyt fra region øst	52
Nyt fra region Vest	55
Kontaktpersoner	56
Kontigent 2014	57
Annoncering for 2014	58

## Redaktionelle bemærkninger

Dette er endnu en relancering af roadstar. Der vil i dette og fremtidige udgivelser, blive lagt vægt på at alle de flotte modtagne billeder bliver vidst så store som muligt, da disse viser de fantastiske omgivelser vi og vores mx-5'er begiver os rundt i.

Vi arbejder nu kun digitalt og vi vil derfor bestræbe os, at udnytte nogle af de gode muligheder, der er ved den digitale platform.

Det er jer læsere der skal have gavn af bladet, og jeg hører meget gerne ris og ros fra jer, på adressen roadstar@mx5club.dk

## MX-5 klubben på internet

### Klubbens websted

[www.mx5club.dk](http://www.mx5club.dk)

### Klubben på Facebook

[www.facebook.com](http://www.facebook.com)

Søg: Mx-5 Club Denmark

### Christian Lundings websted om MX-5

[www.five-speed.dk](http://www.five-speed.dk)

## Send et indlæg til Roadstar når som helst

Indlæg og billeder til kommende numre af Roadstar modtages meget gerne og de kan til enhver tid sendes til roadstar@mx5club.dk

# Formanden har ordet

af John Bording Laursen

Velkommen til en relancering af Roadster, bladet som flere redaktører har forsøgt at videreføre på forskellig vis. I maj måned på generalforsamlingen blev det vedtaget, at bladet gerne skulle udkomme, hvis det var muligt at finde en redaktør. Her kommer Rune Gyntzel så ind på banen.

Godt nok var han ikke til stede på generalforsamlingen (så han kunne jo ikke sige nej) men aftalen blev, at jeg skulle kontakte Rune. Så her står vi i dag med det færdige resultat, som Rune har udfærdiget med hjælp fra diverse skribenter, og resultatet er i min optik rigtig flot.

Tanken er, at "Bladet" udkommer to gange årligt foreløbig i oktober (efterårsnummer) og marts / april (forårsnummer).

Bladets indhold er tænkt som værende artikler der ikke er dagsaktuelle, men artikler om vore biler som er mere almene, det være sig historisk som fremtidig.

Artikler/rejsebeskrivelser om gode ture i ind – og udlandet er meget velkomne. Det kan også være tur-forslag i eget lokalområde. Både i øst og vest kan vi få glæde af lokalkendte folks gode oplevelser ude i landskabet til inspiration for en køretur eller andet.

Der er sikkert også nogen, som ved noget om tur - planlægning

på GPS. Her ville en anvisning være fin at have liggende. Jeg har selv en TOMTOM, som jeg ikke lige kan få til at samarbejde med andre tur - planlægnings programmer (måske min manglende viden).

Omkring teknik er der også gode muligheder for at bringe ny eller gammel viden på banen. På hjemmesiden er der en del anvisninger, men der er plads til mange flere. I "Bladet" kunne der være lidt stof omkring dette emne og evt. gode links.

Nye bøger er også en mulighed. De er typisk på engelsk på grund af markedsmekanismerne, men hvis nogen har fået fingre i en ny spændende bog om vore biler, ville det være fint at viderebringe det her.

Indrømmet, dette nummer er en "prøveballon" og så må vi se hvordan det går. I dette nummer er der bl.a. fokuseret på historik omkring vore biler og klubbens historie. Der er også en rapport fra turen til Barcelona, hvor en gruppe var inviteret med af Mazda Motor Danmark, til præsentation og beundring af den nye ND. Vores gode relation til Mazda importøren er vi glade for, så stor tak skal der lyde herfra. Det udmøntede sig jo i invitationen til at være med til præsentationen af den nye MX-5 i Barcelona, men også i "hverdagen" er de meget hjælpsomme med råd og vejledning.



Tak til alle bidragsydere til det første eksemplar af "Det elektroniske Roadster" og ikke mindst en stor tak til Rune.

Og til jer derude. God læselyst.

Mange hilsener  
John Bording Laursen  
Formand

## Nyt fra kasseren

af Birgit Jul, kasserer

Det er gået forrygende godt med nye medlemmer i MX5-klubben 2014. I skrivende stund er der tilmeldt 96 nye medlemmer så klubben fordeler sig således:

Medlemmer ialt	561	
Region Øst	229	Sjælland/Sverige
Region Vest	332	Jylland/Fyn

Her ville det så også være passende at tilskynde både nye og "gamle" som ikke er tilmeldt betalingsservice, om at få det klaret hurtigst muligt.

Tilmeld kontingentet til Betalingsservice via din netbank:

PBS nr. 06475280  
Debitorgruppenr. 00001  
Kundenr: Medlemsnummer (8 cifre)

Så bliver kontingentet fra næste år betalt automatisk på en enkel måde for dig og klubben!

# Historien om Mazda MX-5 Club Denmark

Af Søren Hull Madsen

## En notits i et bilmagasin

"Ejere af Mazda MX-5 sportsvogne i Danmark har fået deres egen klub, og foreløbig er 30 af de omkring 100 MX-5-ejere medlemmer. Klubbens første formand er Jens Møllgaard Holm, der også var en af initiativtagerne. Klubbens navn er "Mazda MX-5 Club Denmark". Yderligere oplysninger fås på tlf. 39 69 52 47."

Denne lille meddelelse stod at læse i Månedsmagasinet Bilen i juli 1992. Men inden da havde der ifølge Jens Holm været "lange og stormfulde møder i efteråret 1991 og foråret 1992", før klubben blev stiftet den 5. april 1992.

Fire personer var helt centrale i denne proces: Jens Holm fra Søborg, Fredric Aae fra Dragør, Helle Juhl fra Gentofte og Gitte Seeberg fra Rungsted Kyst. Og ja, der er tale om den tidligere folketingspolitiker fra Det Konservative Folkeparti plus Ny Alliance og nuværende generalsekretær for den danske afdeling af WWF Verdensnaturfonden.

**Den 2. juli 1990 nedlagde Mazda MX-5 nogle af verdens bedste sportsvogne.**



**THE RESULTS**

1st Mazda MX-5	23 pts
2nd Porsche 944	15
3rd Ford Cosworth 4x4	10
4th Panther Solo	8
5th Lotus Elan	2
6th Peugeot 309 GTI	1
Caterham Seven	1
BMW M5	0
Rover Metro GTI	0
Toyota MR2 GT	0

Det er mandag den 2. juli 1990. Vi er på Castle Combe racerbane i England. Porsche 944 skal forsvare sin titel fra 1989 som bilen med de bedste køreegenskaber.

Autocar & Motor har indplukket modstanderne. Impresende "sværevognen" med Hi-tech undervogne. Sportsvogne, rallybiler og Roadsters. 10 professionelle testkørere står parat.

Med femtel i kørebanen Jonathan Palmer i spidsen. Hver testkører skal på banen med alle 10 biler. Sammenligning. Og til sidst vælger den bedste, næstbedste og tredjebedste.

**En Road-star er født.**

Porsche 944 mister sin titel. Mazda MX-5 vinder suverænt og køres til den nye kørermester 1990. MX-5'ens perfekte balance, styrgenøj, ensidende grip og den utrolige men håndgribelige følelse af 100% integration mellem fører og maskine har igen triumferet.

Verden over bliver Mazda MX-5 køret til 90'ernes "star" blandt sportsvogne.

En anglet klassiker. Indbegrebet af en sportsvogn. Gennemført over 50'ernes og 60'ernes sportsvognstid. Og tilføjet den sidste nye biler teknologi. Men uden at miste jordforbindelsen med økonomisk.

Et mesterværk for kun 258.900 kr.

Tlf. 53 65 66 00 anviser nærmeste forhandler.

**mazda**  
Mazda er stærkere end bil  
normalt er.

En Mazda-annonce fra 1990: Mazda MX-5 kåres som den nye kørermester 1990 på Castle Combe racerbane i England foran bl.a. Porsche 944.



## En roadstar ser dagens lys

En anden vigtig aktør var Mazda Automobil Import, som dengang lå i Køge. Her var produktchef John Mogensen en vigtig person, idet han fik til opgave at være initiativgruppens ankermand. Men lad os først give ordet til Helle Juhl, der blev klubbens første næstformand, og desuden kendes som en myndig dirigent ved adskillige generalforsamlinger. Nedenstående citat stammer fra en artikel, som Helle skrev i forbindelse med klubbens ti års jubilæum.

"I 1990 kom en lille rap bil til Danmark. Den var rød eller blå, topersoners, moderne og utrolig smuk i sine linjer. Havde ikke flere instrumenter end man skulle bruge, og så var den indenfor rimelighedens grænser i pris.

Først blev den præsenteret på biludstillingen i Danmark og fik meget omtale, og da den stod hos Mazda-forhandlerne, var den for fristende for bl.a. Gitte Seeberg og mig selv. Jeg fik min den 1. maj 1990 og Gitte sin den 1. juni 1990. Det blev en super sommer. Vi husker, at det var "taget-ned-vejr" hver dag, og vi følte os meget smarte i vores nye køretøj."

## Fra unge assurandører til initiativgruppe

Men først historien om klubbens opstart fra en helt anden synsvinkel. For i efteråret 1990 fik et par meget unge Hafnia assurandører den gode ide at oprette en MX-5 klub, men da de ikke selv havde tid eller lyst til at deltage i en sådan arbejdskrævende proces, forsøgte de at overtale Jens M. Holm og Fredric Aae til at løbe klubben i gang.

Jens var ingeniør og boede i Søborg Hans hjerte brændte

oprindelig for Lotus Elan, men på en tur til Oldtimer Grand Prix på Nürburgring i august 1989, så Jens pludselig noget rødt med bløde former på et podium. Og han tænkte: Den nye Mazda sportsvogn er jo en moderne Elan. I februar 1990 så Jens kronprins Frederik i Bella Center. Kronprinsen sad i en MX-5, han så glad ud, og Jens sagde til sig selv: "Det bliver du også kære Holm".



I februar 1990 blev Mazda MX-5 præsenteret i Bella Center. En rød og en blå – de eneste farver på programmet de første år. Blandt de besøgende var kronprins Frederik, som sad bag rattet i en MX-5 og så glad ud.

Så i marts 1990 bestilte han en Mariner Blue MX-5 til levering primo juni 1990. Samme år kom han også godt i gang med at importere og sælge MX-5 tilbehør som en fritidsbeskæftigelse. Og da han var lidt utilfreds med bilens ydelse, fortog Jens hurtigt diverse modifikationer, så ydelsen blev øget fra 115 hk til mere passende 135 hk.

Fredric boede i Dragør og var efter alt at dømme noget af en personlighed. Han havde et meget passioneret forhold til sin Mariner Blue MX-5, som man kunne læse om i Mazda Nyt i foråret 1992:

"Jeg er gammel jagerpilot, trafikpilot og instruktør for piloter og kabinepersonale. Med baggrund i det og i min mangeårige store fritidsinteresse, havkapsejlads, var der ved mødet med Mazda MX-5 noget, der gik op i en højere enhed.

Jeg var simpelthen nød til at købe den bil. I den har jeg fundet noget af den samme operationelle fornemmelse på landjorden som i luften. Når jeg sætter mig ud i MX-5'eren, bliver jeg 22 år igen, og når jeg starter, er det næsten som at rulle ud af hangaren med en jager. MX-5 er for mig en vidunderlig blanding af nostalgi og en nyoplevelse på landjorden af noget af det, der for mig har været den største glæde.

Frederic Aae fortæller, at han i sin tid var med til at starte flyvevåbnets Eskadrille 726, hvis F84G Thunderjets havde netop bilens blå farve på tiptankene. Derfor, og fordi han stadig er i fin kontakt med sin gamle enhed, er MX-5'eren forsynet med 726's nuværende eskadrillemærker og inskriptioner."

Jens og Fredric kendte faktisk slet ikke hinanden, men assurandørerne fortalte Jens, at en herre i Dragør var uhyre interesseret i at få en klub i gang. Jens forsøgte så at få fat i Fredric, men da han krydsede rundt i danske og tyske farvande i sin sejlbåd, lykkedes det ikke. For at gøre en længere historie kort, så mødtes Jens og Fredric først i 1991, hvor de blev enige om at komme i gang så hurtigt som muligt.

Der blev nedsat en initiativgruppe, som udover de to herrer også bestod af marketingkoordinator Michael Skov fra Nærum. Og da Fredric kendte direktøren for Mazda Automobil Import i Køge, den piberygende Jørn Agerkilde, blev produktchef John Mogensen valgt som initiativgruppens ankermand.

## Et par kvikke piger og stiftende generalforsamling

John Mogensen og Mazda hjalp med en lang række praktiske gøremål - som fx udformning og udsendelse af et spørgeske-ma, så initiativgruppen fik afklaret, om der i det hele taget var et ønske om en klub blandt de danske MX5-ejere - og bidrog også med lidt økonomisk støtte. Jens har selv beskrevet samarbejdet med Mazda og hele processen frem til den stiftende generalforsamling således:

"Gruppens første opgave var at få kontakt til danske MX-5 ejere. Mazda Automobil Import erklærede sig villig til at være "fødselshjælper", idet de kunne lide idéen. Det mundede ud i en opfordring til forhandlere om at oplyse navn og adresse på ejere til solgte MX-5 – både nye og brugte. Efterfølgende sendte Mazda brev til de pågældende MX-5 ejere med en kort omtale af idéen om opstart af en klub samt en slip og svarku-vert med tilladelse til, at initiativgruppen kunne kontakte de pågældende. Det sidste brev blev udsendt 20. januar 1992.

Sideløbende blev der gjort et stort stykke PR-arbejde for klubben. Mazda Nyt skrev en artikel om den kommende klub. Små notitser kom i de fleste større dagblade.

**Mazda nyt**

# MX-5 ejere starter klub

- Mazda MX-5 er en så dejlig bil og så imponerende at køre i, at der helt klart må være mange MX-5 ejere, der har lyst til at mødes og bl.a. snakke bil med hinanden.

Det siger Fredric Aae, Drager, som sammen med ingeniør Jens Holm, Søborg, og marketingkoordinator Michael Skov, Nærum, er blandt initiativtagerne til start af en MX-5 klub her i foråret.

- Alle, som er interesseret, er velkomne til at skrive til mig på adressen Stenbakken 19, 2791 Drager. Vi vil så sende noget materiale ud og indkalde til en stiftende generalforsamling formentlig sidst i februar eller i begyndelsen af marts. Vi sætter på at starte forholdsvis beskedent op og med et årskontingent på maks. 250 kr. Hvad det siden kan udvikle sig til, afhænger helt af medlemmernes ønsker til klubben.

**Som at flyve igen**

Om sig eget forhold til MX-5 fortæller Fredric Aae: - Jeg er gammel jagerpilot, trafikpilot og instruktør for piloter og kabinepersonale. Med baggrund i det og i min mangeårige store fritidsinteresse, havkapsejads, var der ved mødet med Mazda MX-5 noget, der gik op i en højere enhed.

Jeg var simpelt hen nødt til at købe den bil. I den har jeg fundet noget af den samme operationelle fornemmelse på landjorden som i luften. Når jeg sætter mig ud i MX-5'en, bliver jeg 22 år igen, og når jeg starter, er det næsten som at rulle ud af hangaren med en jager. MX-5 er for mig en vidunderlig blanding af nostalgia og en nyoplevelse på landjorden af noget af det, der for mig har været den største glæde.

Fredric Aae fortæller, at han i sin tid var med til at starte flyvevåbnets Eskadri-

le 726, hvis FB43 Thunderjets havde netop bilens blå farve på tøjternene. Derfor, og fordi han stadig er i fin kontakt med sin gamle enhed, er MX-5'en forsynet med 726's nuværende eskadrilemærker og inskriptioner. På hækken står der bl.a. »T/T«, hvilket i fagsproget står for støttejolle eller forsyningsstartøj, og »Check-Check«, der er navnet på hans havkapsejadsbåd og i øvrigt er et slangudtryk fra flyvevåbnet med mange betydninger.

**Lugtesansen tilbage**

Ingeniør Jens Holm er lige så begejstret for sin Mazda MX-5. Han kører dagligt i den mellem hjemmet i Søborg og arbejdet i inspektionsafdelingen hos Dansk Brandteknisk Institut i Birkerød. Men endnu bedre er de mange ture til opgaver ude omkring i landet. - En forsommertur til Fyn, når synerne er sprunget ud, og

man med kasechen nede har fået sin lugtesans tilbage - det er næsten som at være i paradieset, siger han.

Jens Holm havde ikke på forhånd læst om MX-5, men så den på indertredsten ved et tysk løb for historiske biler. - Så var det bare sket, siger han, - og da den blev annonceret hertjemme i 1989, bestilte jeg én med det samme. Aldrig har jeg prøvet noget lignende.

**Alternative aktiviteter**

Michael Skov, der i det daglige er marketingkoordinator i 3M A/S, har bl.a. bidraget med en række ideer til alternative aktiviteter, en sådan klub kan tage op ud over det tekniske og selve bilen. Det kunne f.eks. være foredrag om japanske haver, kulturel-ler om japansk mad, foredrag om engelske sportsvogne, kurser på Jyllands-Ringen, virksomhedsbesøg hos Mazda m.m.

- Vi vil gerne have at vide, om MX-5 ejerne er interesseret i andet end selve bilen, siger han.



Fredric Aae med sin MX-5.

Fredric Aae var en af initiativtagerne til MX-5 Club Denmark og tiltænkt rollen som klubbens første formand. Artiklen stammer fra Mazda nyt – 1992.



Vi satsede på at holde stiftende generalforsamling i april. Fra nu af skulle vi formulere, hvad vi ville med klubben. Lave love og vedtægter. Indkalde til generalforsamling. Så skete det, som ikke måtte ske. Michael Skov meldte fra grundet for meget arbejde, samtidig med at han studerede HD.

Jeg blev kaldt til krisemøde i Dragør. Vi var begge noget rystede. Hvad gør vi nu? Fredric havde fået en del tilbagemeldinger over folk, der havde vist interesse for klubben. Vi gennemgik listen, og pludselig siger Fredric: "Vi skal sgu have fat i et par piger."

Kl. 22.30 ringede Fredric til Gitte Seeberg og Helle Juhl, som begge svarede ja til at deltage i det videre arbejde. John Mogenssen hjalp med alt, hvad der skulle skrives af breve. Vi skulle bare slikke frimærker og putte i postkassen. Fredric og jeg havde lavet udkast til vedtægter, og da Gitte var advokat, fik hun til opgave at finpudse formuleringerne.

Vi holdt et par møder i februar og marts, og kunne indkalde til stiftende generalforsamling søndag 5. april 1992. Vedtægterne kunne udleveres og resultatet af spørgeskemaet, der var udsendt til alle interesserede.

Der var positive tilbagemeldinger fra 32 personer på skemaerne, og der deltog 25 i generalforsamlingen på Skovgården i Charlottenlund. Mazda var vært og spenderede en flot middag. Desuden fik alle deltagerne et eksemplar af bogen "MX-5 the Rebirth of the Sports Car".

Det havde hele tiden ligget i luften, at Fredric Aae skulle være formand, men aftenen før generalforsamlingen ringede han til mig og sagde, at det var helt og totalt udelukket. Han kunne slet ikke overskue, hvad det indebar. Gitte og Helle var varskoet og bad mig møde lidt før om søndagen, og det blev så til, at de mente, det var lige noget for mig. Og sådan blev det.

Helle Juhl blev valgt til næstformand.

Jesper Neumann, Ålborg blev sekretær.

Kjeld Leth Fuglsang, København blev kasserer.

Gitte Seeberg og Lennart Thomassen blev suppleanter.

Ultimo december 1992 havde klubben 46 betalende medlemmer. Alt i alt en tilfredsstillende start."



Newsletter nr. 2 fra 1992-93. En primitiv lille sag på 16 sider i s/h og uden fotos. Men "med læsestof til de sidste lange vinteraftener før vi igen skal ud og køre topløst", som redaktøren skriver på forsiden.

## Nej, det var klokken 23.30!

Og nu tilbage til Helle Juhls artikel, så vi kan få et indblik i, hvordan hun og Gitte Seeberg oplevede processen:

"20. januar 1992 fik alle MX5-ejere et brev fra Mazda, om vi ville have noget imod, at vores navne og adresser blev givet til to MX5-ejere, der ville starte en klub. Både Gitte og jeg skrev tilbage, at det var helt i orden, og at vi begge to syntes, det var en super ide.

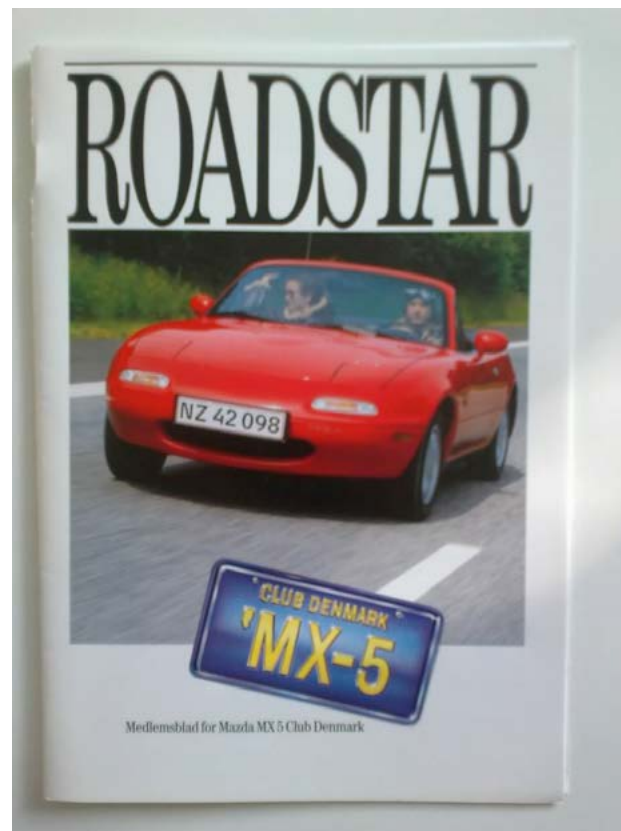
En februar aften klokken 23.30 ringede telefonen, og det var Fredric Aae i røret, om vi ville være med til at starte en MX5-klub? Tilsyneladende sagde vi begge to "Ja" med det samme, og på den måde kom vi til at møde hinanden. Fredric Aae, Jens Holm, Gitte Seeberg og jeg. Fire forskellige mennesker, men fælles om en ting.



Gitte Seeberg - en af initiativtagerne til MX-5 Club Denmark. Hendes advokatkontor var i starten ramme om 3-4 møder, hvor den lille gruppe skrev vedtægterne og talte om det praktiske ved opstart af klubben.

Vi fik senere at vide, at Fredric syntes, at der skulle nogle piger ind i bestyrelsen, og fra da af trak vi aldrig selv en stol ud eller åbnede en bildør, hvis Fredric var i nærheden.

Gitte, som havde sit eget advokatkontor, lagde lokaler til, og vi mødtes for at skrive vedtægter og tale om det praktiske ved en opstart af klubben. Det blev til 3-4 møder, hvorefter vi den 5. april 1992 holdt generalforsamling i Travbanens restaurant i Charlottenlund. Mazda importøren ved John Mogensen var meget hjælpsom og gav bl.a. frokosten, samt senere hjælp til brevpapir, logo og klistermærker."



Roadstar nr.6 fra 1994. Med nyt flot omslag sponsoreret af Mazda Automobilimport.

## Klubbens bedste formand

Der gik således ca. to år, fra vores lille roadster kom på gaden i Danmark, til Mazda MX-5 Club Denmark blev stiftet. Jens blev – nærmest ved en tilfældighed - klubbens første formand, og det kan vi alle sammen være glade for. Uden den entusiasme og det store arbejde, som Jens bidrog med fra 1992 til 1998 som klubbens længst siddende og meget aktive formand, havde tingene nok set meget anderledes ud.

Det er vel ikke helt forkert at betegne Jens som den bedste formand indtil nu og en særdeles god ambassadør for klubben – så der er virkelig noget at leve op til. Jens blev for øvrigt udnævnt som æresmedlem af klubben den 15. oktober 2007.



Klubbens længst siddende og meget aktive formand, Jens M. Holm, blev udnævnt som æresmedlem af MX-5 Club Denmark den 15. oktober 2007.

## Go West

I mange år var Mazda MX-5 Club Denmark centreret omkring Storkøbenhavn og det øvrige Sjælland. Selvfølgelig havde vi medlemmer over hele Danmark, og generalforsamlingen blev hver andet år afholdt vest for Storebælt, men de forskellige bestyrelser bestod næsten udelukkende af østdanskere, og langt de fleste arrangementer fandt sted på "djævløen".

Men det ændrede sig i 2004, hvor der blev nedsat et Jylland/Fyn udvalg. En række entusiastiske medlemmer vest for Storebælt begyndte at arrangere køreture og andre arrangementer i stor stil under navnet "Go West". For første gang i klubbens historie blev den - ikke bare rent formelt men også i praksis - rigtig landsdækkende.

Kilder:

Månedsmagasinet Bilen/Juli 1992: Notits om klubben.

Mazda nyt/1992: MX-5 ejere starter klub.

MX-5 Newsletter 1992-93/Nr. 2 (forløberen til Roadstar).

Roadstar 1994/Nr. 6: Mindeord – Vi har mistet "Dick".

Roadstar 1997/Nr. 13: Formandens beretning fra GF 20. april 1997.

Roadstar 2003/Nr. 23: Mazda MX-5 Club 10 års jubilæum 2002 – af Helle Juhl.

Roadstar 2004/Nr.25: "Go West" udvalget Jylland-Fyn.

Roadstar 2012/Marts 2012: Jens Holm: Hvorfor og hvordan klubben kom i gang.

# Præsentation af "The all-new Mazda MX-5" i Barcelona

Text: William S. Jacobsen

Foto: Christian Lunding og William S. Jacobsen

En gang i starten af juli måned kom der en mail fra vores formand, John, om jeg kunne hjælpe med et arrangement d. 6.-7. september. Jeg var draget af på sommertogt i båden og gad egentlig ikke. Og jeg overvejede kortvarigt, helt at undlade at svare, men min gode opdragelse løb af med mig, og

jeg spurgte ind til hvad det var og hvor meget. Den næste mail var mere interessant! Om jeg ville med, inviteret af Mazda Danmark, til præsentationen af den nye MX-5 i Barcelona. Det mente jeg nok lige jeg kunne klemme ind i min kalender. :)



Modtagelsen uden for lufthavnen



Så lørdag d. 6. september ved 8 tiden samledes vi en lille gruppe lufthavnen for at tage flyet til Barcelona. Der var Jannik Olsen, vores turguide, og Keld Rasmussen fra Mazda Dan-

mark, Henning Nielsen fra en forhandler, samt Andreas Fast, Jeppe Rimmen, Christian Lunding, Carl Erik Vadstrup og undertegnede.



Tagterrassen på hotellet, fuldt af MX-5 folk fra hele Europa



Allerede natten mellem onsdag og torsdag, havde verdenspressen fået adgang til den nye MX-5, så der var billeder der blev vist frem på vej ned i flyet. Min umiddelbare reaktion var, at man var kommet tilbage til originalen igen! Der var klare træk

fra den rigtigt MX-5, NA'eren, som specielt i NC'eren, var gået tabt. Og historien lød også at den var blevet 100 kg lettere, lidt kortere og lidt smallere. Det var også tydeligt at se at man sad længere bagude i bilen, så der kom mere vægt på baghjulene.



Møde med venner fra Sverige

tVi ankom noget for tidligt i Barcelona, men efter lidt tid fandt vi en med et Mazda skilt som viste os over til en lille stand uden for lufthavnen, hvor der også var lignet en MX-5 NB'er op. Her blev vi skrevet ind af et par søde piger og fik vores id-kort og efter yderligere lidt ventetid kom der også en bus chauffør som kørte os til event hotellet, hvor vi blev indlogeret, og så var der ellers snaks, mad og drikkevarer på tagterrassen på 27. etage med swimmingpool, sammen med alle de andre deltagere fra

de andre lande. Når man har været med så mange år og deltaget i så mange internationale træf, som jeg har, kender man jo efterhånden en hel del af de meget aktive fra de europæiske lande, så der var flere gensyn, også et par stykker, som genkendte mig, uden at jeg lige kunne komme i tanke om, hvor de var fra eller hvor vi havde mødt hinanden. :) Som vi blev enige om "Somewhere i Europe, sometime in the last 15 years".



Bunderammen til den nye MX-5 ND'er

Kl. 15 var der afgang til en sightseeing tour i 4 åbne dobbelt-dækkere rundt i Barcelona, hvor vi fik set en del af byen og nogle af de væsentligste attraktioner. Turen endte kl. 16 i Mazda Space, hvor det egentlige formål med turen skulle stå de næste 2½ time: Præsentationen af den nye Mazda MX-5 ND

eller "The all new Mazda MX-5" som de kaldte den. Der var også udstillet de 3 tidligere modeller en 25 års jubilæumsmodel, samt forskellige udstillinger med relation til dem. Ovre i det ene hjørne stod bundrammen til den nye! Og som Andreas spontant udbrød: Der er lavet en del om!



Sightseeing busserne i Barcelona var "pyntet" til anledningen

Men vi måtte vente ulidelige næsten 30 min, før vi fik vidunderet at se! :) Så blev der til gengæld blændet op med dansepiger og det hele. Og billederne havde ikke løjet! Den ser rigtig ud! Selvfølgelig er den helt sin egen, hvor moden sidst i 80'erne, da

NA'eren blev designet, var biler med bløde kurver, har moden på det område jo ændret sig til også at indeholde nogle kanter, og det afspejler sig helt klart i den nye MX-5 ND'er. Men flot var den og i den rigtige farve, rød! :)



Så fik vi den at se, flyt lige de der tøser, så vi kan se noget!

Det bliver rigtig spændende når vi engang til næste år også kan få lov at prøve og køre i den! Og se om den også på vejen lever op til originalen. Ikke at jeg har planer om at skifte min snart 25 år gamle NA'er ud, men skulle den skiftes, skal der

klart "være noget galt" med ND'eren, som vi ikke har set eller hørt om endnu, for at den ikke klart overgår både NB'eren og NC'eren. Og det er jo efterhånden svært at finde en "ny" NA'er! :)



Der var dog nogen som Christian ikke kunne lade være at tage billeder af



De forsøgte, ind imellem lidt halvhjertet, at holde folk på afstand af den og vi fik hverken set ned i motorrummet eller bagagerummet, for det var kun en tom skal, med interiør, der stod der. En af fem producerede prototyper, to til Japan, to til Amerika og en til Europa. Og som Jannik fortalte, kan der stadig ske

mindre ændringer i designet. Men nogen fik sig da sneget op på scenen, åbnet dørene og sat sig ind, før de blev jaget ud igen. :) Jeg tror ikke nogle af danskerne opførte sig på den måde. :)



Hele det danske hold ved den nye

Hvor mange tusinde billeder der blev taget er nok svært at sige, men vi fik da hele 2 gange lejlighed til at samle det danske hold og blive fotograferet sammen med bilen.



Gængen trækker frisk luft og ser på ..... uden for restauranten i en herlig spansk aften

Efter et par gode timer var det overstået og med det vi kunne få lov til at se, var det sådan set også helt fint, der er jo grænser for hvor meget savl man kan producere. :) Også selv om der blev serveret både mad og drikke ad libitum.

Så var det ud i de åbne dobbeltdækker busser igen til en ny sightseeing tur, hvor jeg tror vi fik trævlet næsten alle gader i det gamle Barcelona igennem på både kryds og tværs de næste 1½ time, inden vi endte nede på en restaurant og diskotek ved kysten, hvor der var mad, dans og hygge til midnat. Så kunne man enten på egen hånd fortsætte i Barcelona eller tage en shuttlebus til hotellet. Jeg faldt i snak med nogen af dem jeg kendte i forvejen, og de var på vej tilbage til hotellet, så det gjorde jeg også, de andre blev lidt længere og nogen var lidt matte dagen efter, det er jo ikke sådan når man nærmer sig de 40! :)

Søndag formiddag havde vi fri til at gøre noget selv. De mest bombede fandt en bar og fik sig rettet og igen. Men vi var 3 unge og fornuftige, Jeppe, Christian og undertegnede :), som tog på tur. Jeppe havde på vej derned i flyet fundet ud af at der var 24 timers ræs på "Circuit de Barcelona-Catalunya", lidt uden for Barcelona, og kendte en der kørte med. Så vi tog en taxa derud og fik set de sidste 2 timer af løbet og kunne gå frit rundt i pitten og snakke med et par af de danskere der kørte dernede, super hyggeligt. En rigtig fin afslutning på en weekend i sportvognens tegn.



Og lidt ræs blev det også til, her vores fotograf i pitten på "Circuit de Barcelona-Catalunya"

Og så var det ellers bare flyet tilbage til København. Alt i alt en rigtig god tur i hyggeligt selskab, tak til de øvrige deltagere og specielt til Mazda Danmark og Jannik Olsen for en rigtig fin og godt arrangeret tur.

William

# Teknik, den nye ND

Af John Laursen



Der er i diverse bil blade og på nettet sagt og skrevet en del om den nye model men på den tekniske front er det sparsomme ting som er kommet ud.

Til gengæld kan vi jo så nyde de fine billeder som er tilgængelige ude på nettet og på Mazdas presseforum, så denne side er nok mest at betragte som en appetitvækker indtil vi kan få lov til at få en spændende prøvetur i bilen.

## Lidt fakta mv.

Den bliver ca. 100 Kg lettere – det er meget for så lille en bil, og Collin Chapman ( designeren af Lotus Elan m. fl. ) ville sikkert glæde sig.

Motoren ligger længere tilbage. Cylinder 1 ligger langt bag forakslen længere ind mod kabinen.  
Motorer hhv. 1,5 ltr. med 130 HK og 2,0 med 165 HK. ( 1,5 ltr. bliver måske standard i Europa? )

Indtil videre kan man på amerikanske hjemmesider læse følgende ( 06.10.2014 ) :

## Motor:

I USA bliver den standard leveret med 2,0 ltr. og 165 hk. og man kan få den leveret med hhv. 6 trins manuel og do automatgearkasse.

## Priser mv.:

Jubilæumsmodel kan købes for 33.000\$ og bliver produceret i 100 stk. Basismodellen kommer til at koste 24.585 \$. Jubi modellen kan man bestille fra torsdag den 20 Maj 2015.

### **Karossen:**

Egenvægten skulle være ca. 1050kg, og for at lette på vægten er en mængde dele udført i aluminium, bl.a. forskærme, front og bagklap. Bilen oplyses at være 105 mm. kortere, 20 mm lavere og 10 mm. bredere end NC modellen.

Hvornår mon vi kan få en tur i bilen :

Godt spørgsmål men hvis det går som tidligere kommer den først til USA og derefter til Europa, og da den kan bestilles i Maj 2015 i USA kunne vi jo håbe på sensommeren / efteråret 2015 i Europa ?

Lancering af klaptagsmodellen er der intet nyt om, men på en hjemmeside antydes det at taget er manuelt betjent, det spare vægt så det er måske ikke usandsynligt ( hvem ved ? )

Men vi må nyde billederne indtil vi bliver inviteret til at se og prøve vidunderet, forhåbentlig i det nye år.

John BL

Skrevet den 10.10.2014 så når bladet udsendes kan der jo sagtens været tilgået nye oplysninger.





# Ferietur til Italien – Spanien – Frankrig, sommeren 2013

Marianne og Hans Peter, Høll, Børkop.

Da vi drog af sted fra Høll i juli måned var planen for vores 14- dages tur at tage biltoget fra Hamburg til Alessandria i Norditalien (Piemonte vindistriktet) og derfra ad små veje ned gennem det vestlige Frankrig og til Barcelona i Spanien hvor vi ville have nogle dages ophold for så at krydse op til det nordlige Spanien ved Bilbao og San Sebastian, følge den franske vestkyst og køre gennem Belgien, Holland og Tyskland hjem igen. Det eneste vi havde bestilt hjemmefra var biltoget og overnatning den første to nætter i Norditalien. MEN ret hurtigt indså vi at det nok var skudt over målet for en 14- dages tur :)

Reelt tog vi biltoget fra Hamburg og til Alessandria hvor vi, som det eneste sted, hjemmefra havde bestilt to nætter på et vinslot i byen Lu, ca. 20 km nordvest for Alessandria. En skøn lille by i udkanten af Alperne. De næste to dage gik med udflugter i det fanatiske kuperede landskab med besøg i bl.a vinbyerne Asti og Alba. Vi oplevede her at blive standset af politiet på en af de meget små veje, de ville gerne lige se kørekortet og bilens papirer, sidstnævnte blev der ledt febrilsk efter i handskerummet uden resultat. Vi måtte prøve at forklare de meget lidt engelsktalende betjente at papirerne måtte ligge i vores kuffert på ho-

tellet – en løftet pegefinger og en formaning om "papirerne skulle være i bilen" gav lov til at køre videre uden en bøde. Efter at have ledt på hotellet ved hjemkomsten uden resultat fandt vi diverse papirer i bilens bagagerum !! Godt at vi ikke fik en bøde :)



På hver bakketop ligger der en lille landsby i Piemonte

Så gik turen nedad mod Frankrig vi havde allerede nu indset at vores plan med små veje ikke ville lykkes. Vi tog hovedvej E74 (med en god del bjergkørsel på det sidste stykke) ned mod Nice og herefter motorvejen videre sydpå. Vi havde planlagt at

se Pont-du-Gard, en imponerende romersk aquadukt fra omkring år 0, i nærheden af Avignon – absolut seværdig. Vi nåede frem hertil midt på eftermiddagen.



Den 2000 år gamle Pont-du-Gard.



Vi fandt et lille hotel i en by i nærheden til overnatning og dagen efter gik turen så mod Barcelona. Igen en lidt for stor mundfuld til kørsel på de små hovedveje, så turen gik ad motorvejen ned til ca 80 km nord for den Spanske grænse hvor vi drejede af og fulgte kystvejen videre nedad – endeligt fri for motorvejen. Målet var Figueres, Salvador Dalis hjemby hvor vi gerne ville se hans museum, som absolut var en oplevelse.

Efter Figueres gik turen sydpå mod Barcelone hvor, vi via Wi-fi'en og en medbragt iPad, på det foregående overnat-

ningssted, havde fundet et Ungdomskollegie som lå 200 m fra stranden og tæt på den gamle Olympiske by for sejlsport fra OL i 1992 og 10 minutters gang fra centrum af Barcelona. Prisen var ca. 400 kr pr nat. Mange ungdomskollegier har værelser der normalt lejes ud til udenlandske studerende og da de ofte er i deres hjemland i sommerferien kan turister leje værelserne. Der var en fin lukket gård hvor MX-5'eren kunne holde under et halvtag bag "lås og slå"



Gaudis ufærdige kirke "La Sagrada Familia" i Barcelona.

Kombinationen med storby om formiddagen og stranden om eftermiddagen var formidabel. Barcelona er en utrolig smuk og spændende by om absolut er seværdig. Vi kan godt lide bare at "være" i en by og opleve livet, så en lille fortovscafe med en kold øl og et glas hvidvin, hvor man kan studere livet et et godt

udgangspunkt. Naturligvis skulle vi også se "La Sagrada Familia" (en kirke der har været bygget på i mere end 100 år og som endnu ikke er færdig) og "Park Guell", begge med kraftig medvirken af den berømte arkitekt Antonio Gaudi.



Park Guell med Gaudis mosaikker



Efter 5 skønne dage i Barcelona startede hjemturen med at køre tværs over Spanien til San Sebastian. Det første stykke

ad Motorvejen mod Zaragoza og Pamplona, men derefter ad de små hovedveje, bl.a N240, hvor vi passerede utrolige klip-  
pelandskaber.



De fantastiske klippeformationer i det nordlige Spanien.



San Sebastian er en hyggelig kystby ved den Spanske nordkyst, her overnattede vi inden turen gik videre op gennem Frankrig langs vestkysten. Et af målene var Mont Saint Michelle,

et gammelt kloster der ligger på en klippekold midt i det ellers flade landskab øst for St-Malo på grænsen mellem Bretagne og Normandiet.



Det gamle kloster Mont Saint Michelle

Næste mål på turen var Invationskysten i Normandiet, hvor de allierede jo gik i land en 6 juni 1944. Et spændende område der oser af historie. Vi besøgte flere af de kendte steder langs kysten hvor de ligger som perler på en snor på kysten nord for Bayeux. Mest tankevækkende var de 9386 kors i mindeparken for de faldne allierede soldater, primært Amerikanske i Coleville-Sur-Mer.

Dagen endte med en overnatning på et hotel i en lille landsby nord for Caen og planen var så egentligt at følge kysten videre nordpå op gennem Belgien og Holland og køre ind i Tyskland

derefter, men nu var vore 14 dage ved at være brugt op, så vi tog hjemturen fra Caen i et stræk og ad Motorveje gennem Belgien og Holland for at slippe for de travle Autobahn i Ruhrdistriktet – 1400 km.

Hvis vi skulle have gennemført turen som vi ønskede skulle vi have brugt en uge mere, men vi valgte de vigtigste punkter fra vores ønskeliste, så alt i alt var det en super tur. Vi kan godt lide kun at have planlagt nogle hovedpunkter hjemmefra også bare se hvad der ske og finde et sted at overnatte når vi ikke gider at køre mere eller finder et spændende område.



Den amerikanske kirkegård i Coleville-Sur-Mer med 9386 kors



# Gavnø Autojumble 2014

af John Laursen



Også i år var klubben repræsenteret på Gavnø Slot i forbindelse med Autojumble 2014. Vi var i alt 29 biler som nød en dejlig dag sammen og som tidligere år var vi sammen med Mazda RX klubben. Traditionen byder at vi nyder hinandens selskab med morgenmad fra fælles bord og så går snakken naturligvis om vore dejlige biler.

Nogle af deltagerne startede dagen fra Shell tanken i Karlslunde hvor Dennis ( Den Blå Baron ) lagde for med en god svingtur ned til slottet, så der var tryk på da bilerne ankom til udstillingsområdet, og ikke at forglemme et par stykker fra vest som også havde lagt vejen omkring.

Vores stand var i år igen prydet af mange fine biler, og vi havde været heldige at låne Mazda Motor Danmarks racerbil, og Christian Lunding kom også med hans racer, så de blev pænt placeret ud til det bedste strøg, og de var et godt trækplaster.

Til udstillingen havde vi fået fabrikeret nogle flotte Roll – Up ” skilte ” som flankerede hhv. en NA, NB og NCer, og herudover havde vi udarbejdet nogle datablade af de tre modelvarianter. Dem blev der uddelt en hel del af, og faktisk var der mest rift om NC brochuren, men generelt fik vi stor opmærksomhed. Der var også ” klippe klister ” ark af NA modellen til børnene og andre barlige sjæle, der røg en hel del af dem, og Dennis skulle jo lige have en Lyseblå.!

Dagen sluttede fint for os idet vores stand fik en 3 præmie i kategorien "Bedste klubstand " så der er noget at leve op til næste år.

Vi regner med til næste år fejrer 25året for ankomsten af MX-5 eren til Europa, så vi skal snart så småt i gang med at tænke kreativt hvis vi vil have en flot stand som overgår dette års niveau, og vi kan sagtens bruge et par frivillige mere til planlægning og afvikling på stedet når vi kommer så langt.



Tak til alle hjælpere, og en speciel tak til Andreas Fast som sørgede for at

Raceren alligevel kom med, den var nemlig blevet skadet i weekenden før på Jyllands Ringen, men hvor der er venner er der altid hjælp at få i vores kreds.

Mange hilsener John BL  
Formand

nb: jeg ser frem til næste års arrangement som allerede er fastsat til den 7 juni 2015, så vel mødt på Gavnø Slot.





# Biltræf på Wedelslund

Af: Carl Erik Vadstrup



Igen i år deltog vi i det årlige biltræf på Wedelslund, hvor ca. 1.200 veteraner og specialbiler dukkede op. Efter at have deltaget også i det årlige Gavnø arrangement må jeg konstatere at godt nok er Wedelslund nu hvad antal angår, nok efterhånden større end Gavnø. men arrangementet på Gavnø er mere velorganiseret hvad angår opdeling af forskellige bilmærker mm. På Wedelslund bliver deltagerne mere eller mindre placeret efterhånden som de dukker op.



Vi mødtes, som også sidste år, hos Iben og Henning i Galten til morgenkaffe med både rundstykker, kaffe og kage, specielt produceret til dagens anledning. Herefter kørte vi samlet flok til Wedelslund, og da vi på forhånd havde aftalt pladsen vi skulle være på, var vi som næsten det eneste bilmærke der var samlet på et sted.





Vi fik linet op, fik vort beach flag stillet op og fik fundet medbragte stole og borde frem, og kunne derefter gå rundt i området og opleve køretøjer af mange forskellige arter og oprindelse.

På Wedelslund er der ind imellem også andre oplevelser en biler. Inde på gårdspladsen er der musik det meste af dagen, men rock-en roll fra dengang farfar var ung, og dansende par med pigerne i strutskørter – jo det er som det skal være.



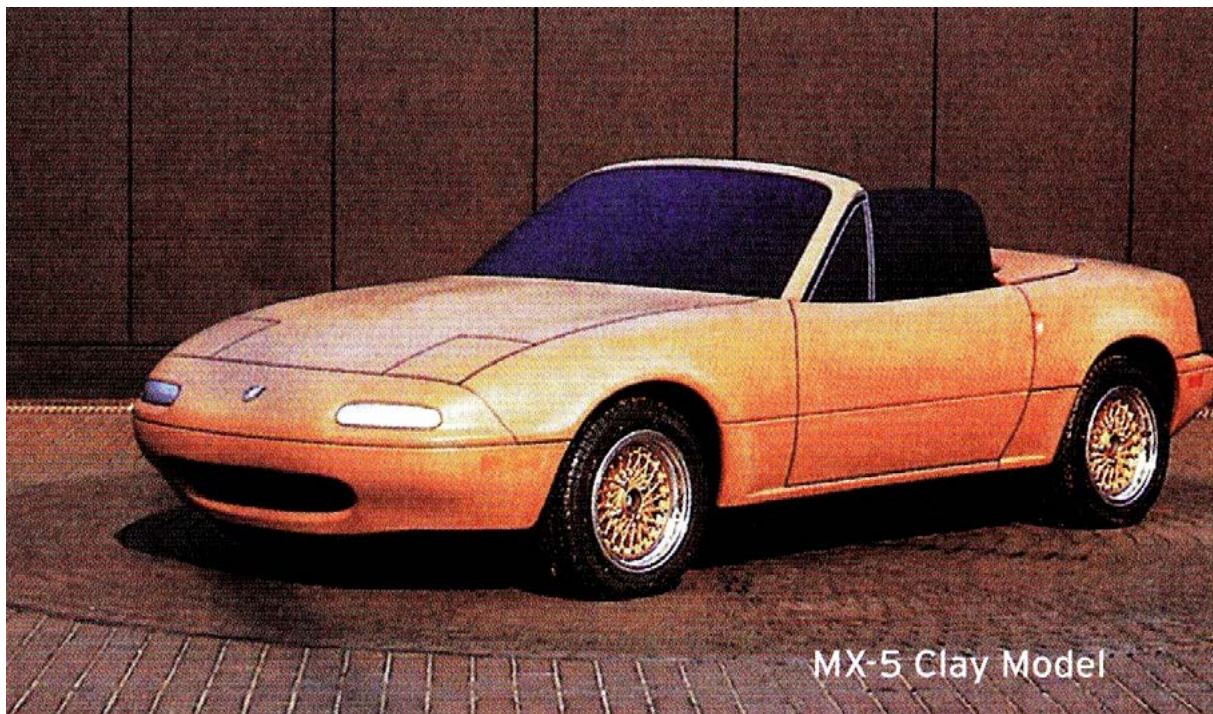
Og så, lige ved siden af hvor vil holder til, er der en privat landingsbane, hvor der som sidste år dukkede et nostalgisk fly op. Der er altså ikke ret meget der lyder som et 12 cylindret stjernermotor.

Efter at have kikket på de mange forskellige køretøjer og fået fortalt hinanden om oplevelser med disse, gik turen i samlet flok ud på en lille køretur i det østjyske.

Mange flere billeder fra dagen på dette link: <http://event.wedelslundgods.dk/#!album-5>

# Mazda MX5 fylder 25 år

John Laursen -Den 9 Februar 2014



Prototype i ler

Nu er 25 år ikke meget for en bilmodel, men det berettiger trods alt til at få prædikatet " klassisk bil " eller Youngtimer. Men der er stadig 10 år igen til at den kan indgå i folden af Veteran-biler, så indtil da må den nøjes med prædikatet " En sjov Roadster " som er til at betale.

Historien bag bilens tilblivelse er dog interessant for den blev faktisk tænkt i en periode hvor ingen egentlig havde mod på at komme på markedet med en ny 2 personers roadster.



Det hele startede med at journalisten Bob Hall havde et interview med Mazdas chefdesigner Keniche Yamamoto i 1979 og her spurgte Keniche Bob om hvilken bilmodel han savnede i sortimentet. Han svarede prompte at det var en 2 personers Roadster som var til at betale, og kvaliteten skulle være i orden, og på den tavle som var i rummet skitserede han ideen for Keniche. Den skulle være afløseren for 60/70ernes 2 personers roadstere hvor Bob bl.a henviste til MGB og Triumph's store succes med disse biler.

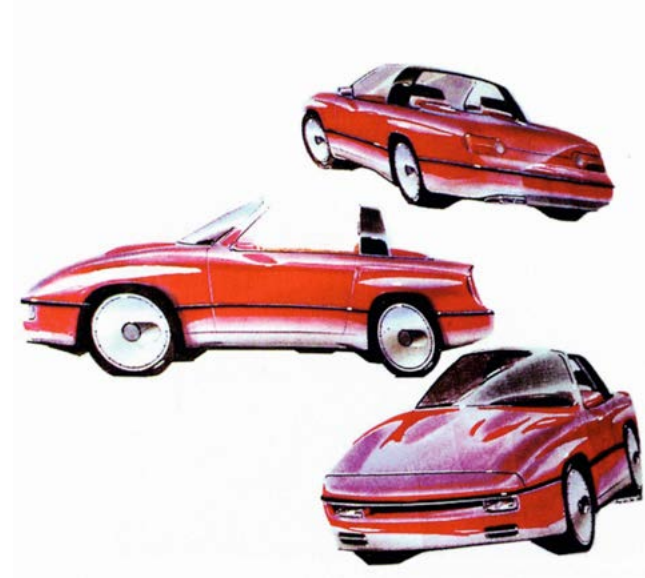
Med til historien hører også at journalisten Bob Hall var datidens amerikanske ekspert udi de japanske bilmodeller, og han kunne tillige japansk, hvilke jo senere kom ham til stor hjælp ifm. hans ansættelse hos Mazda i Californien.

Men der gik altså 10 år fra deres første møde indtil en produktionsklar bil kom på markedet, men der var også mange design-overvejelser på bordet inden den endelige prototype stod klar.

I 1983 startede man med diverse design-studier, men først da Yamamoto blev Præsident for Mazda blev projektet for alvor igangsat under ledelse af Projektleder Masuakatsu Kato.

Der blev nedsat 2 hold som hver især skulle komme med deres bud på den nye model hhv. i Californien og i Japan. Bob Hall blev i 1981 ansat som medarbejder på projektet af den Californiske Designafdeling selvom han jo ikke havde nogen uddannelse indenfor feltet men nærmest må betegnes som autodidakt.

Afdelingerne kom med hvert deres forslag. Japanerne kom med en bil med centermotor og baghjulstræk og alternativt motor foran og forhjulstræk. Californierne kom med en bil med frontmotor og baghjuls træk. Det endte med at den Californiske model blev udpeget som vinderen i 1984, og herefter gik detaludviklingen i gang.



Design skitser

Man hyrede det Engelske firma IAD ( International Automotive Design ) til at udføre en kørende prototype ( kodenavn V705 ) som blev produceret med en 323 motor og andre Mazda komponenter - karossen blev udført i glasfiber.

Denne prototype blev i august 1985 transporteret til USA ( Santa Barbara ) og kørte på de offentlige gader her for at måle offentlighedens interesse.

Interessen var så stor at man i januar 1986 besluttede at starte den endelige færdigudvikling af modellen, men der er stadig lang vej tilbage til en produktionsklar model. Konceptet var enkelt, motor foran, baghjuls-træk og en ideel vægtfordeling på 50/50.

Da omkostningerne skulle holdes nede benyttede man motoren fra Mazda 323 med visse modifikationer, gearkassen hentede man fra Mazda 929, og med en egenvægt på 940 kg. og 116

HK var det et adræt køretøj man havde fået skruet sammen med simple midler.

Man regnede med at producere 5.000 biler i 1989 hvoraf 3.000 stk. skulle sælges i USA, 500 i Europa og resten i Japan, men denne prognose holdt ikke stik så det endte med at mange USA modeller blev sendt til Europa.



Prototype V705

Det ses bl.a på at enkelte biler som er første-gangs indregistreret i Tyskland er forsynet med et firkantet indhak til den bageste nummer-plade.

Den samlede produktion i 1989 blev i alt 35.807 enheder, så man tog grundigt fejl i ved den første vurdering.

Bilens navn MX5 henviser til at det er Mazdas 5 experimentel bil, men den burde jo så nok have heddet ME5. I Japan kaldes den Eunos Roadstar, i USA MX5 Miata, og i Europa Mazda MX5.

Indtil dato er der overordnet set produceret 3 modeller hhv.:

### **Model – NA**

Kendes på klaplygterne og produceret i perioden 1989 – 1997 Motorer på 1,6ltr. og fra 1994 også med 1,8 ltr. Motor I alt blev der af denne model, produceret i ca. 424.000 eksemplarer.



Model NA, 1989

### **Model NB**

Klaplygterne erstattes af indbyggede lygter og der juster lidt på Karosseriform, interiør mv. Produceres i perioden 1998 - 2005 Motor på 1,8 ltr. Og herudover kom en NB Coupe på markedet i 2004 produceret i 400 eksemplarer kun til det Japanske marked.



Model NB



Fra venstre, NA, NC og NB



## Model NC

Der sker en gennemgribende ændring af karosseri linjer, undervogn mv. på modellerne fra 2006.....og den erstattes måske snart af en model ND ?

Motorer på hhv. 1,8 og 2,0 ltr.

I 2006 tillgår en variant med klaptag.



Model NC



Modellen med klaptag

Gældende for de tre modelvarianter er, at vægtfordeling, køreegenskaber mv. hele tiden er elementer som er prioriteret højt, og alle modellerne køre fremragende.

Herudover er der en hel del varianter bl.a Jubilæumsmodeller samt andre modeller med ændring af undervogn og 6 gear i stedet for 5 for blot at nævne nogle få eksempler.

At Mazda MX5 skulle blive ( indtil videre ) verdens mest solgte 2 personers Roadster med 900.000 solgte eksemplarer opgjort februar 2011 var der vel næppe nogen der i 1979 havde drømt om.

Der er et frodigt klub liv omkring bilen, i Danmark er vi ca. 500 medlemmer, i Sverige ca. 2.000, og i Storbritannien imponerende ca. 6.500 medlemmer. Og måske netop derovre har de kastet deres kærlighed på bilen, da de jo mistede den prismæssigt rimelige MBGér og Triumphen TR i 70 / 80'erne.

I den Danske klub arrangeres køreture ud i landskabet, ture til Tyskland eller Sverige, og der afholdes køretekniske arrangementer. Især blandt NA og NB ejerne er der mange som skruer selv, så her mødes man til diverse tekniske arrangementer.

MX5 Club DK kunne i 2012 fejre sit 20 års jubilæum og til dette arrangement deltog udover os danskere, medlemmer fra Tyskland, Holland, Schweiz, Norge og Sverige, så på det internationale plan er der også et spirende samarbejde.

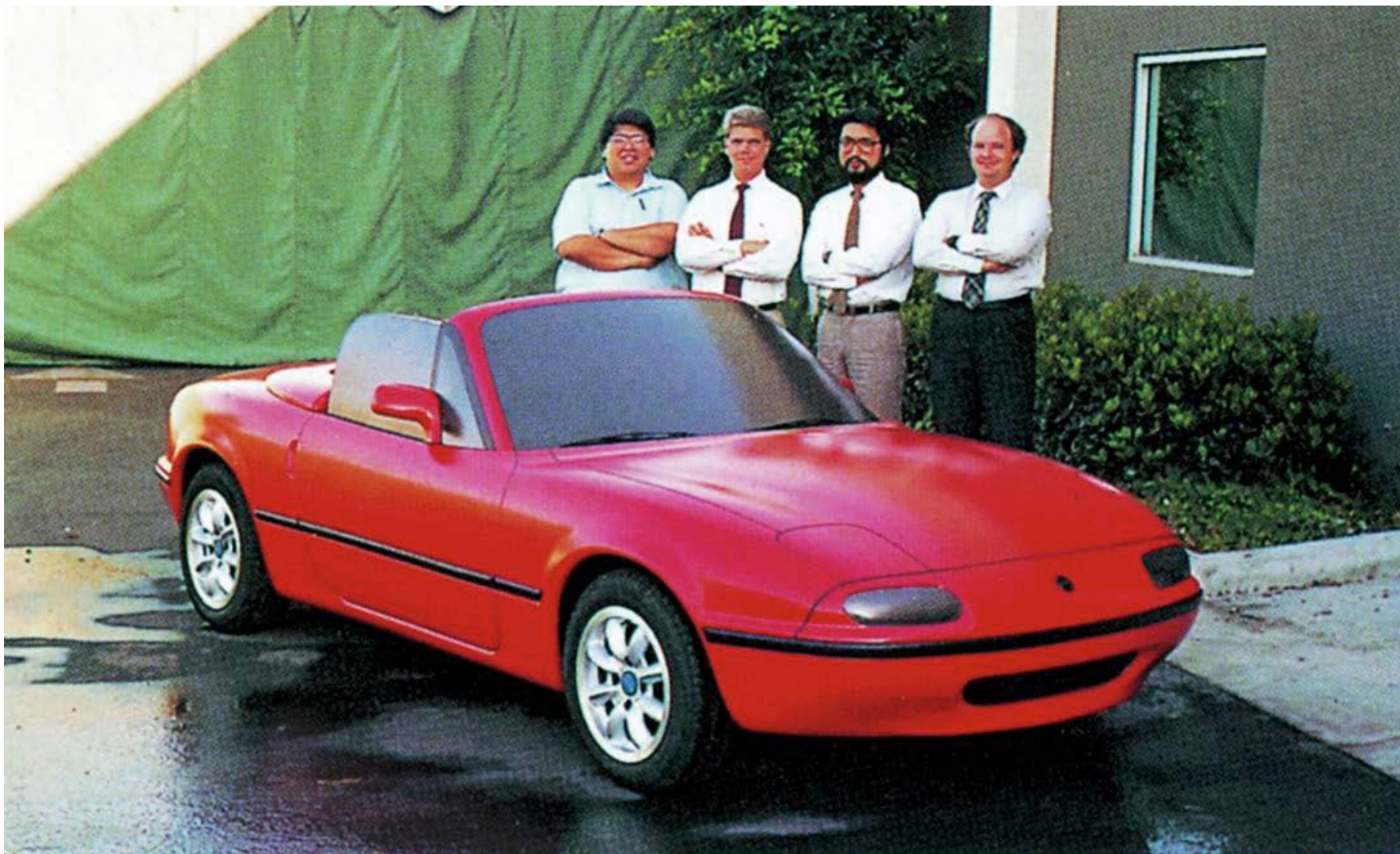


Fra klubbens 20 års jubilæum



Model NB Roadster Coupe årgang 2004.  
Den blev produceret i 400 eksemplarer til det Japanske marked.





Prototypen som vore biler bygger på, det er fra venstre  
Wu Huan Chin, Norman Garret, Koichi Hayashi og Bob Hall

© John Bording Laursen / Mazda MX5 / 1992  
MX-5 Club.DK / teknikgruppen  
Udarbejdet til Dansk Veteranbilkлубs medlemsblad  
VeteranTidende, publiceret Januar 2014



# Model NA



Mazda MX-5 blev præsenteret første gang den 9. februar 1989 i USA, men de første modeller kom til Europa i 1990. Bilen er til dato den bedst sælgende Roadster med et antal på i alt 900.000 stk. opgjort i Februar 2011.

I Japan blev bilen kaldt EUNOS, og det er faktisk et bilnavn som Mazda benyttede i Japan og i Asien, det fulde navn derved blev derfor EUNOS Roadstar. I USA brugte man navnet Mazda Miata og her i Europa blev navnet til MX-5, hvilket var en omskrivning af navnet Mazda Experiment nr. 5.

Man havde regnet med i det første år at producere 5.000 enheder, men da efterspørgslen var stor endte det med at man i det første år leverede 35.807 biler.



Modellen blev godt modtaget og rost i alle henseender. Og så udfyldte den et hul som var fremkommet på markedet for små åbne biler idet både Triumph og MG var udfasede. At modellen var efterspurgt ses bl.a. på at den britiske MX-5 Club har ca. 6.500 medlemmer, vore Svenske naboer følger godt efter med ca. 2.000 medlemmer, og MX-5 Club Denmark har ca. 500 medlemmer (opgjort i 2013)

## Hvordan er den så at eje?

Bilen er stykket sammen af enkle komponenter, motoren er en modificeret Mazda 323 motor, gearkassen fra en 929 og drivlinie mv. fra samme, alt sammen komponenter som har vist sig at være særdeles holdbare. Reservedele er lette at få fat i, og priserne er beskedne.

Et estimeret firma i England (MOSS) som lagerføre reservedele til britiske veteranbiler har igennem flere år handlet med et utal af sliddele, og igen til overkommelige priser.

## Hvordan er den så at køre?

Bilen har ikke voldsomt mange HK men da den ikke vejer så meget, og har en vægtfordeling på 50/50 og tillige har baghjulstræk, så er den utrolig adræt. Et væld af bilskrivere har nærmest skamroset den, men de har ret, den er utrolig sjov at køre. Den er skarp og særdeles svingglad, og som nogle bil journalister siger "har man ikke pengene til en Porsche Boxster", så er MX-5'eren det bedste bud på en sjov cabriolet, det er da noget af en ros.

## Specialmodeller mv.

Der er igennem modellens leveår sendt diverse specialmodeller på markedet, bl.a. hvor stofsæderne er erstattet af læder. Da mange biler er blevet importeret fra Tyskland ses specialmodeller med navne som hhv. Limited Edition (1991), Sunrace (1995) Classic (1997).

Biler som er importeret fra USA kan bl.a. kendes på at nummerplade brønden bagpå er firkantet. Der kan tilkøbes en hardtop til bilen, og den er jo fin hvis man gerne vil anvende bilen om vinteren og derved spare kalechen for unødigt slitage.





# Tekniske specifikationer NA

Model	MX5 - NA	MX-5 NA FL	MX-5 NA FL
Produktionsår	1989 – 1993	1994 – 1997	1995 - 1997
Produceret i antal	I alt 421.107		
Motorstørrelse	1,6 ltr.	1,8 ltr.	1,6 ltr.
Kompression	9,4 : 1	9,0 : 1	9,0 : 1
Max effekt KW/Din	85 / 115	96 / 131	66 / 90 *
Ved omdrejninger	6.500	6.500	6.000
Max. moment, Nm	135	152	129
Ved omdrejninger	5.500	5.000	4.000
Tophastighed km/t	195	197	175
0 – 100 km/t	8,8	8,7	10,6
Brændstofforbrug, L/100 km.			
By	9,6	9,4	10,0
Ved 90 km/t	6,6	6,7	6,9
Ved 120 km / t	7,8	9,0	9,1
Tankindhold	45	48	48
Fælg dimension	5,5 J x 14	6 j x 14	5,5 J x 14 ( stål )

Dækdimension	185/60 R1482H	Do	Do
Bilens dimensioner i mm.			
Længde	3.975	Do	Do
Bredde	1675	Do	Do
Højde	1.230	Do	Do
Akselafstand	2.265	Do	Do
Bagagerum, ltr.	135	135	135
Sporvidde for	1.410	Do	Do
Sporvidde bag	1.430	Do	do
Egenvægt i kg.	955	1.030	1.025

\* Fabrikstal ca. 110 HK mål på rullefelt

## Model NB



Mazda MX-5 model NB blev præsenteret første gang i marts 1998 på Geneva Motorshow.

### **Hvordan er den så at eje?**

Reservedele er lette at få fat i, og priserne er beskedne. Et estimeret firma i England (MOSS) som lagerføre reservedele til britiske veteranbiler har igennem flere år handlet med et utal af sliddele, og igen til overkommelige priser.



### **Hvordan er den så at køre?**

Køreegenskaberne er forfinet ift. NA'eren, undervognen er justeret / modificeret, men grundlæggende kører den som en NA'er. Den væsentlige synlige forskel er at klaplygterne er ændret til fast indbyggede lygter, karosseri linjerne er justeret, og interiøret er opdateret.

Hvad der er skrevet og sagt om NA'eren går igen her i NB'eren. Vægtfordelingen er den samme 50/50 og køreegenskaberne er gode og sjove. Både NA'eren og NB'eren er tillige en yndet bil at bruge til ræs.

Og der er flere som bygger bilen om og forsyner den med en kompressor (fuldt lovligt) og selv denne opdatering datering kan drivlinjen mv. klare uden problemer.

### **Specialmodeller mv.**

Der er igennem modellens leveår sendt diverse specialmodeller på markedet, bl.a. hvor stofsæderne er ændret til læder, og modellen findes tillige i en 6 gears variation med 1,8 l.

Af speciale modeller kan bl.a. nævnes Four Seasons (1998 – 2000), 10th Anniversary (1999), Magic (1999) og Miracle (2000). Der kan tilkøbes en hardtop til bilen, og den er jo fin hvis man gerne vil anvende bilen om vinteren og derved spare kalechen for unødigt slitage.





# Tekniske specifikationer NB

Model	MX-5 NB	MX-5 NB	MX-5 NB
Produktionsår	1998 - 2005	1998 - 2000	2001 - 2005
Produceret i antal	I alt 292.160		
Motorstørrelse	1,6 ltr.	1,84 ltr.	1,84 ltr
Kompression	9,4 : 1	9,5 : 1	10 : 1
Max effekt KW/Din	81 / 110	103 /140	107 / 146
Ved omdrejninger	6.500	6.500	7.000
Max. moment, Nm	134	162	168
Ved omdrejninger	6.500	6.500	7.000
Tophastighed km/t	191	205	208
0 – 100 km/t	9,7	8,5	8,0
Brændstofforbrug, L/100 km.			
By	10,2	11,2	11,4
Ved 90 km/t	6,4	7,0	7,1
Ved 120 km / t	7,8	8,5	8,7
Tankindhold	50	50	50
Fælg dimension	5,5 J x 14	6 J x 15	6 J x 15

Dækdimension	185/60	195/50	195/50
	R1482H	R1582V	R1582V
Bilens dimensioner i mm.			
Længde	3.975	Do	Do
Bredde	1.680	Do	Do
Højde	1.225	Do	Do
Akselafstand	2.265	Do	Do
Bagagerum, ltr.	144	Do	Do
Sporvidde for	1.405	Do	Do
Sporvidde bag	1.430	Do	Do
Egenvægt i kg.	1.025	1.065	1.100
Note :			
Data er for 5 gears versionen			

## Model NC



Mazda MX-5 model NC blev præsenteret første gang på Geneve Motor Show i marts 2005.

Den tredje generation er blevet længere og bredere en NB'eren. Karosseri formen er atter justeret og interiøret er ligeså justeret. Herudover har undervognen undergået en markant justering / ændring.



I efteråret 2006 introduceres en modelvariant med Klaptag, den kaldes Roadster Coupe, modellen levers både som en 1,8 og 2,0 l. model. Klaptaget og diverse forstærkninger i karosseriet forøger egenvægten med ca. 75 kg. 2.0 kan desuden leveres med automatgear.

### **Hvordan er den så at eje?**

Model NC er på alle måder en moderne bil som gerne skal serviceres af fagfolk, så i forhold til NA og NB'eren er det ikke en "gør det selv" bil. Men simple ting som olieskift mv. er bestemt en mulighed at udføre selv. Som med de øvrige MX-5'eren er bilen driftssikker, og service er ikke i den dyre ende.

### **Hvordan er den så at køre?**

Køreegenskaberne er som med tidligere modeller rigtig gode. Undervognen er justeret / modificeret og komforten er forøget. Den væsentlige synlige forskel er at karosseri linjerne er strammet op og interiøret er atter forbedret.

Vægtfordelingen er den samme 50/50 som i de tidligere modeller, og køreegenskaberne er gode og sjove.

### **Specialmodeller mv.**

Der er igennem modellens leveår sendt diverse specialmodeller på markedet, og 2.0 modellen findes tillige i en 6 gears version. Af specialversioner kan nævnes Mithra (2007), Niseko (2008) og ikke mindst 20th Anniversary (2009). Til alle Soft Top modellerne kan tillige tilkøbes en hardtop.





# Tekniske specifikationer NC

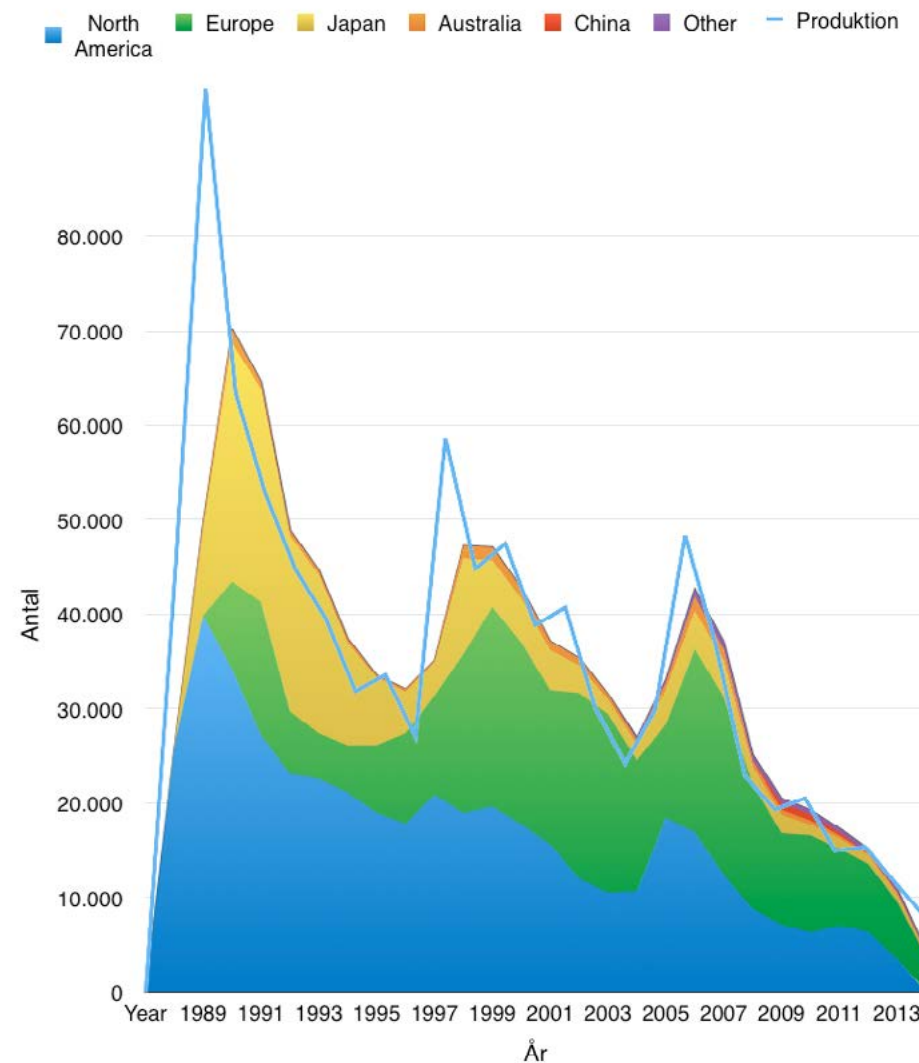
Model	MX-5 NC 1,8	MX-5 NC 2,0
Produktionsår	2006 -	2006 -
Motorstørrelse	1,8 ltr.	2,0 ltr.
Kompression	10,8 : 1	10,8 : 1
Max effekt KW/Din	93 / 126	118 / 160
Ved omdrejninger	6.500	6.700
Max. moment, Nm	167	188
Ved omdrejninger	4.500	5000
Tophastighed km/t	194	212
0 – 100 km/t	9,4	7,9
Brændstofforbrug, L/100 km.		
	7,3	7,7
Tankindhold	50	50
Fælg dimension	6,5 J x 16	Do
Dækdimension	205/50R16 87V	Do
Bilens dimensioner i mm.		

Længde	3.995	Do
Bredde	1.720	Do
Højde	1.245	Do
Akselafstand	2.330	Do
Bagagerum, ltr.	150	Do
Sporvidde for	1.490	Do
Sporvidde bag	1.495	Do
Egenvægt i kg.	1.075	1.080
Data er for modelåret 2006		

# Produktion og salg

Salgstal i perioden 1988 til og med Juli 2014

Production		Sales						
Year	Total	North America	Europe	Japan	Australia	China	Other	Total
1988	12							
1989	45,266	25,879	0	9,307	657	-	-	35,843
1990	95,640	39,850	9,267	25,226	1,455	-	-	75,798
1991	63,434	34,196	14,050	22,594	698	-	-	71,538
1992	52,712	27,241	6,632	18,648	499	-	-	53,020
1993	44,743	23,089	4,824	16,779	453	-	-	45,145
1994	39,623	22,573	5,019	10,828	404	-	-	38,824
1995	31,886	21,108	7,174	7,171	196	-	-	35,649
1996	33,610	18,966	9,585	4,409	241	-	-	33,201
1997	27,037	17,812	10,480	3,537	206	-	-	32,035
1998	58,682	20,890	16,831	10,174	1,310	-	-	49,205
1999	44,851	18,936	21,130	4,952	1,354	-	30	46,402
2000	47,496	19,627	19,268	4,644	1,038	-	33	44,610
2001	38,870	17,757	16,368	4,211	924	-	6	39,266
2002	40,754	15,622	19,670	2,934	698	-	34	38,958
2003	30,106	11,999	18,934	1,520	540	-	11	33,004
2004	24,232	10,501	13,885	1,646	483	-	248	26,763
2005	29,950	10,658	9,852	3,657	743	-	353	25,263
2006	48,389	18,479	19,402	4,067	1,468	-	827	44,243
2007	37,022	16,888	18,899	3,845	1,170	-	772	41,574
2008	22,886	12,384	13,252	1,858	639	-	610	28,743
2009	19,341	8,767	9,709	1,947	521	720	475	22,139
2010	20,554	7,106	10,317	1,120	440	652	431	20,066
2011	14,995	6,286	8,147	1,104	315	284	446	16,582
2012	15,400	7,016	7,207	941	159	75	438	15,836
2013	11,639	6,334	6,113	768	178	46	331	13,770
2014 Jan-Jul	7,993	3,468	3,754	386	53	12	214	7,887
<b>Total</b>	<b>947,123</b>	<b>443,432</b>	<b>299,769</b>	<b>168,273</b>	<b>16,842</b>	<b>1,789</b>	<b>5,259</b>	<b>935,364</b>



# Nyt fra region øst

Af Jane Niemi Petersen - Øst koordinator

Siden planlægningsmødet d. 26.10.2013 på Maglesø har der en del køreture og arrangementer i øst. Der har været ture med indlagte museumsbesøg bl.a. Teknisk Museum og Nordsjællandstur med besøg på Kulturværftet og Museet for Søfart i Helsingør. Der har også været en tur til Stevns og besøg på Stevnsfortet med guidet rundvisning.



Et orienteringsløb blev forsøgt arrangeret, men blev desværre aflyst på grund af for få tilmeldte.

En tur hvor medlemmer fra den svenske klub var inviteret, blev kørt i Nordsjælland med besøg i Rudolf Tegn timers Museum og Statuepark og frokost på Lynge kro.





Af andre ture kan nævnes: Løvspringstur, køretur efter generalforsamlingen i maj måned og Nordvest-sjællandstur som erstattede det planlagte natorienteringsløb, som blev aflyst på grund af sygdom. Det var de planlagte ture.



Derudover har der været flere spontane ture, hvor et medlem får lyst til en tur og så kontakter andre medlemmer, via en mail-liste og på hjemmesiden, for at høre om de vil med.



Flere medlemmer har deltaget i ture, der er arrangeret i vest.  
Det er både ture indenlands som udenlands.  
Det samme gælder ture, der er arrangeret af den svenske klub.



Der har været arrangeret TRACK DAY på Jyllandsringen, hvor det er muligt at prøve sin bil af på en bane.  
Klubben har været med på biludstillingen på Gavnø. Her udstiller vi vores biler sammen med RX-klubben..  
Af andre arrangementer kan nævnes store pudsedag, forårs- og vinterklargøring og besøg på køreteknisk anlæg, hvor det har været muligt at komme til at køre på glatbane osv.  
Stor tak til alle arrangører af arrangementerne.  
I 2015 er der allerede planlagt 2 udenlands-ture. Den ene er arrangeret af vest og går til Harzen. Den anden er en tur til Holland, som den Hollandske klub arrangerer.

Hold jer orienteret om diverse ture og arrangementer på hjemmesiden. Også afholdte arrangementer kan læses på hjemmesiden.

Vi holder planlægningsmøde d. 26.10.2014 kl. 12.30 på Restaurant Fasaneriet i Lejre. Se i kalenderen. Kom og vær med til at planlægge næste års ture, arrangementer og hvad I ellers har af gode ideer. Det er jo jer medlemmer, der bestemmer, hvad der skal ske. Har I ikke selv mulighed for at deltage, så send en mail med jeres ideer og forslag senest d. 24.10.2014 til [best1@mx5club.dk](mailto:best1@mx5club.dk)

# Nyt fra region Vest

Af Carl Erik Vadstrup

Så lakker det mod enden, i alt fald med køreture i klubregi, men MX-eren kan da heldigvis buges året rundt. Der er ikke meget der slår en køretur i solskin og frostvejr med taget ned – prøv det!

Oplevelser i sæsonen har der været mange af, og både Jylland Nord, Midt og Syd har vi været i, for slet ikke at forglemme Fyn og Langeland. Og mange spændende besøg har været en del af turene.

Og så er det i år lykkedes at få kontakt til en tysk klub i Flensborg, MX5 Freunde Flensburg der dukkede talrigt op på vores tur på Als. Nok ingen tvivl om at vi skal forvente et genvisit i 2015.

Men ikke nok med det. Til vores tur til Harzen i bededagsferien næste år har MX5 Freunde Harz meldt sig på banen, og vil være med som turarrangører og sight seeing guider – det kan kun blive godt.



Alle disse ture og arrangementer står der medlemmer bag, og uden denne indsats fra medlemsside kunne vi ikke have det fantastiske klubliv som vi har.

Og så er det vi skal til at skue fremad!

har Du/I en ide til en køretur, en oplevelse, et besøg eller måske noget helt andet, så har vi brug for dig.

Den 26 oktober afholder vi planlægningmøde i Kolding hos Mazda forhandler Aunsbjerg, Platinvej 25, 6000 Kolding (Se i klubkalenderen)

Her skal vi gerne have masser af gode ideer på bordet, så vi kan få et godt 2015 med fantastiske ture og oplevelser.

Skulle DU/I være forhindret i at deltage, så frem med ideerne, og send en mail til en af turkontakterne.





# Kontaktpersoner

## Bestyrelsen

### **Formand**

John Laursen  
formand@mx5club.dk  
5045 6504

### **Næstformand + Koordinator Vest**

Carl-Erik Vadstrup nformand@mx5club.dk  
4029 9100  
Leif Østergaard som Koordinator

### **Kasserer/medlemsadministrator Indmeldelse/udmeldelse**

Birgit Jul  
kasserer@mx5club.dk  
5059 7508

### **Sekretær + Koordinator Øst**

Jane Niemi Petersen best1@mx5club.dk  
6085 1999

## Øvrige kontaktpersoner

### **Webmaster**

Ole Geismar  
webmaster@mx5club.dk  
6057 3232

### **Co Webmaster**

Jakob Nors  
jakob@mx5club.dk  
5964 6581

### **Redaktør Roadstar**

Rune Gyntzel  
roadstar@mx5club.dk  
2829 7028

# Kontigent 2014

Enhver med interesse for MX-5 kan blive medlem af MX-5 Club Denmark.

## **Kontigent:**

For nye medlemmer betales der kontingent for et helt år, hvis indmeldelsen finder sted i tidsrummet 1. januar - 30. juni.

Sker indmeldelse efter 1. juli, betales der kun kontingent for et halvt år.

Fuldt medlemskab af klubben	200 kr./år
Ekstra husstandsmedlem	100 kr./år

Husstandsmedlemmer har iht. vedtægterne stemmeret.  
Indmeldelse sker ved at udfylde og sende registreringsformularen som findes på klub

# Annoncering for 2014

## **Indlæg og annoncer i Roadstar**

Materiale, som ønskes publiceret, bedes fremsendt som et tekstdokument (Word eller lignende). Eventuelle fotos bedes medsendt som vedhæftede filer direkte fra kameraet eller scanneren og de skal altså IKKE indsættes i dokumentet.

Der skal i teksten blot anføres hvilke af de medsendte billede der skal indsættes hvor.

Bidrag fra medlemmerne og annoncører bedes fremsendt senest 2 uger før de herunder anførte udgivelsestidspunkter til [roadstar@mx5club.dk](mailto:roadstar@mx5club.dk)

## **Annoncering**

Bladet udgives elektronisk, forstået således at " Bladet " lægges på hjemmesiden hvor medlemmerne så enten kan vælge at læse det på skærmen eller at printe det ud.

Alle medlemmer får en direkte mail som gør opmærksom på at " Bladet " er tilgængeligt.

Der kan annonceres på 1/2 eller 1/4 side.

Prisen er for indrykning i 2 numre (en hel årgang)  
1/2 side kr. 1.000,-  
1/4 side kr. 700,-

Annoncen skal senest to uger før udgivelsen fremsendes til redaktøren. Annoncen kan ændres fra gang til gang, således at den hver gang er aktuel. Mht. filformat mv. aftales det direkte med redaktøren hvorledes denne ønskes fremsendt.

MX5 Club Denmark udsender klubbladet ROADSTAR to gange årligt: Medio marts - Ultimo oktober