

MX-5

nummer 110
zomer 2020



magazine



Dé collectieve autoverzekering voor MX-5 leden

Met scherpe tarieven en
goede voorwaarden!



- zeer lage premie
- ook als enige auto
- uitstekende voorwaarden
- polis op basis van taxatie- of aanschafwaarde
- of polis op basis van schadevrije jaren



Wilt u meer weten over
Verzekeringen, Hypotheken of Bankzaken
kijk op onze website
www.smale.nl

Rijksweg Zuid 12
6662 KD Elst Gld.
T : 0481-375002
M : info@smale.nl
I : www.smale.nl

RegioBank
Zelfstandig Adviseur

lid van
Adfz



Inhoud	1
Van de Redactie	1
Colofon	2
Evenementen	2
Kopij en beeldmateriaal	2
Van de voorzitter	3
Winnaar wallpaperwedstrijd	4
Rittenarchief	4
Het beloofde land	6
Dat leuke wagentje....?	7
Brandstof in Coronatijd	8
Een virtueel MX-5 ritje	9
Nieuw lid	10
Mijn droomauto	11
In memorian: Ian Ouwendijk	14
Lintjesregen	15
Het nieuwe Zandvoort circuit en de MX-5 NC	16
Kersenbloesem uit Duitsland	18
Colin Chapman	20
Kris-Kras zoals het in 2015 was...	21
Een Mini Mazda Koningsdagritje	22
In gesprek met... Anthon Zoetmulder	26
Het koppel van spierballen	29
Vakantie Schotland	31
Prijsvraag: Zoek de verschillen	34
Langzaam door Frankrijk	36
Einde Zoektocht, Einde Vermaak?	38
Vakantie met de MX-5 in Le Marche	41
Een reis door mijn autowereld	43
Met de MX-5 naar Zuid-Italië	45
Column: Gulf benzine station	48



van de redactie

Op 7 april is Ian Ouwendijk op 78 jarige leeftijd overleden.

Hij was ongeveer vijf jaren lang redacteur van het MX-5 magazine. Ik wil Tini, de kinderen en kleinkinderen veel steun wensen in deze moeilijke tijd.

Het is een rare tijd nu met de coronacrisis waar we mee te maken hebben. Nederland met ongeveer 17 miljoen mensen die allemaal virale deskundigheid bezitten. Zoveel mensen zoveel meningen maar dan wel deskundig in eigen belang.

Het beste is gewoon ons best te doen en ons zoveel mogelijk aan de regels te houden die worden gegeven door de echte deskundigen. Nu ik dit schrijf is de "intelligente lockdown" iets versoepeld en direct gaan we met z'n allen het naar de stranden of de natuurgebieden. Of we gaan de steden in om weer gezellig te winkelen met zijn allen. Waarom ook niet?

Maar het feit is dat onze MX-5 club de evenementen heeft opgeschort waardoor er geen verslagen over technische dagen of mooie ritten worden gemaakt. Het is daardoor erg rustig en de meeste MX-5 bezitters rijden veel minder kilometers dan dat ze normaal zouden doen. Zelf heb ik routes gemaakt met mijn navigatie systeem in midden Brabant, Hoeksewaard en Alblasserwaard. Omdat er geen georganiseerde ritten waren heb ik een oproep gedaan middels de Nieuwsbrief van de MX-5 club. om kopie aan te leveren En ik ben blij verrast, er kwamen veel reacties binnen met leuke verhalen en mooie foto's. Zo zijn er spontane kleine ritten georganiseerd vanuit Facebook en men heeft ritten van het archief gedownload en gereden. Daar zijn leuke verhalen van gemaakt. Ook zijn er MX-5 rijders die privé leuke activiteiten hebben meegemaakt en er verslag van doen. Volgens mij is dit weer een mooi MX-5 magazine geworden.

Alfons Jannink
redactie MX-5 magazine



MX-5 magazine

MX-5 Magazine is het officieel orgaan van de Mazda MX-5 Club Nederland en wordt gratis toegezonden aan leden en adverteerders. Het magazine verschijnt vier keer per jaar. Oplage 1.600 exemplaren. Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen of vermenigvuldigd zonder schriftelijke toestemming van de uitgever. Alle prijzen en specificaties onder voorbehoud van tussentijdse wijzigingen. Aan de teksten in dit magazine kunnen geen rechten worden ontleend.

Redactie: Alfons Jannink
mail: redactie@mx5club.nl
Correspondent: Ernst-Jan Mastenbroek
Vormgeving: Jerney de Jong
Drukwerk: Drukkerij De Groot
Omslagfoto: Dorien Verheul
Lintjesregen in Elburg
Correcties: Top!-Punt. Redactie-correctie-vertaalbureau

Aan dit nummer werkten verschillende clubleden mee

Clubbestuur:
Gerd Jansen (voorzitter)
mail: voorzitter@mx5club.nl

Elles Pijnenburg (vice-voorzitter en advertentiewerving)
mail: adverteren@mx5club.nl

Herman Kemper (secretaris)
mail: secretariaat@mx5club.nl

Milly Schippers (penningmeester)
mail: penningmeester@mx5club.nl

Ton de Graaf (lid, EC Algemeen)
mail: evenementen@mx5club.nl

Rosanne Pijfers (lid, EC jeugd)
mail: evenementen@mx5club.nl

Henk Koning (ledenadministratie)
mail: ledenadministratie@mx5club.nl

Jeroen Feelders (lid, webmaster)
mail: webmaster@mx5club.nl

Ereleden: Herman Brouwer, Jim Duim, Frank den Hoed

Adverteren? Mail naar adverteren@mx5club.nl
Sponsoring en advertentiewerving: Elles Pijnenburg

Informatie over de Mazda MX-5 Club Nederland is te vinden op de website van de club: www.mx5club.nl

Vragen over de website? Mail naar: webmaster@mx5club.nl
Technische vragen? Mail naar techniek@mx5club.nl

Contributie 51 euro per jaar (automatische incasso: 48 euro) met eenmalig inschrijfgeld van 25 euro.

Nummer 110, Zomer 2020
Copyright Mazda MX-5 Club Nederland
ISSN 1568-0213

Evenementenrekening:
rekeningnummer NLO5ABNA0580831329
t.n.v. Mazda MX-5 Club Nederland

Contributierekening:
NL77INGB0677306954
t.n.v. Mazda MX-5 Club Nederland

Evenementen 2020 - 2021

In verband met coronavirus onder voorbehoud.	
Clubritten	
27 augustus	Bochtjes draaien in het land van Maas en Semois
06 september	Grensgeval
04 oktober	Rondje Westfriese Omringdijk
19 september 2021	Meerijrit
Meerdaagse ritten	
13 mei 2021	Hemelvaartrit
04 juni 2021	Spanjerit
13 juni 2021	Zuid Tirol
01 september 2021	Schotlandrit
19 september 2021	Rondreis Ierland
Technische dagen	
geen	
Max5 Cup / Mazda MX-5 Cup	
20 juni	MaX5 race in Zandvoort
26 - 28 juni	Mazda MX-5 Cup in Zandvoort
09 - 12 juli	MaX5 cup in Spa
10 - 12 juli	Mazda MX-5 Cup Zolder (B)
31 juli - 2 augustus	MaX5 race in Zandvoort
07 - 09 augustus	Mazda MX-5 Cup in Assen
11 oktober	MaX5 cup Zandvoort
02 - 04 oktober	Mazda MX-5 Cup in Spa (B)
16 - 18 oktober	Mazda MX-5 Cup in Assen
29 oktober	MaX5 race in Zolder (B)



Kopij en beeldmateriaal voor MX-5 magazine III herfst graag uiterlijk
vóór 10 augustus 2020 sturen naar het redactieadres:

redactie@mx5club.nl

Kopij en beeldmateriaal graag sturen onder vermelding van
MX-5 magazine [nummer] + onderwerp

Beeldmateriaal ook los aanleveren, dus niet alleen in Word of PDF!
Foto's minimaal 2 MB JPEG

Tenzij schriftelijk anders is afgesproken gaat de inzender van kopij en foto's er mee akkoord dat het materiaal eigendom wordt van de MX-5 club. De inzender kan geen rechten ontlenen als het materiaal niet wordt gepubliceerd of in onderdeel wordt veranderd.

Van de voorzitter

Tekst en foto: Gerd Jansen

Wat is onze wereld veranderd de afgelopen maanden. Het Coronavirus heeft een grote stempel gedrukt op onze samenleving. Veel mensen zijn ziek geworden en overleden aan dit verschrikkelijke virus. De overheid heeft veel maatregelen getroffen om verdere verspreiding te voorkomen. Iedereen is hierdoor geraakt. Mensen kunnen hun familie niet bezoeken en leven in angst.

Gelukkig hebben we nog niet gehoord dat er leden van onze vereniging getroffen zijn door het virus. Wel hebben wij uiteraard als club ook te maken met de maatregelen die getroffen zijn. Bijeenkomsten zijn niet toegestaan en onze ritten zijn verschoven naar een latere datum in de hoop dat we dan weer bij elkaar kunnen komen. De uitzetters hebben veel werk verzet om de kosten beperkt te houden. Heel veel dank daarvoor!

Het bestuur vergadert nu via webcams. We hebben in een van deze vergaderingen besloten om de leden de kosten van de rit te vergoeden als zij niet mee kunnen. Dit besluit is zeer goed ontvangen. De financiële gevolgen hiervan zijn, zo als het er nu uitziet, erg beperkt omdat de ritten verschoven zijn. De meeste locaties brengen geen kosten in rekening voor het verschuiven van de ritten. Ook dank aan deze horecagelegenheden, die het nu financieel erg moeilijk hebben.

Beetje bij beetje worden de maatregelen verruimd. We kunnen als MX-5 eigenaren genieten van onze auto's. Het weer nodigt uit voor een rit in de omgeving en op de site staan diverse geweldige routes die je kunt rijden. Uiteraard met in achtname van 1,5 meter afstand en zonder groepsvorming.

We missen de sociale contacten binnen onze club. De ritten zijn toch altijd weer een soort reünie waar je bekenden weer ziet en spreekt. We hopen dat later in het jaar het weer mogelijk is om elkaar te treffen.

Vanuit de mooie Achterhoek wens ik u een goede zomer, blijf gezond!

Gerd Jansen

Voorzitter

voorzitter@mx5club.nl



Cor Peeters winnaar van de wallpaperwedstrijd

Tekst: Jeroen Feelders

Foto: Cor Peeters



Toscane - Cor Peeters

In magazine 108 riep de websitecommissie clubleden op om hun mooiste MX-5 of evenementenfoto op te sturen voor de wallpaperwedstrijd. Er kwamen 4 inzendingen binnen. Met een ruime voorsprong heeft Cor Peeters de wedstrijd gewonnen met zijn foto van tijdens een vakantie in Toscane. *“De eerste vakantie met mijn MX-5 in Toscane, beter wordt het niet!”*. Zijn foto werd als beste beoordeeld vanwege het mooie landschap en de mooie wolkenlucht die helder en scherp in beeld zijn gebracht. Het geeft een heerlijk MX-5 gevoel. Gefeliciteerd Cor!

Vanaf nu is de nieuwe wallpaper te downloaden vanaf de MX-5-clubsite. En hiermee staat de mailbox het komende half jaar ook weer open voor ieders mooiste foto. Wil je ook meedoen? Stuur dan je beste MX-5 of evenementenfoto (één foto per deelnemer) naar de webmaster via pagina <https://www.mx5club.nl/wallpaperwedstrijd.aspx>. In magazine 112 zal de volgende winnaar bekend worden gemaakt.

Rittenarchief

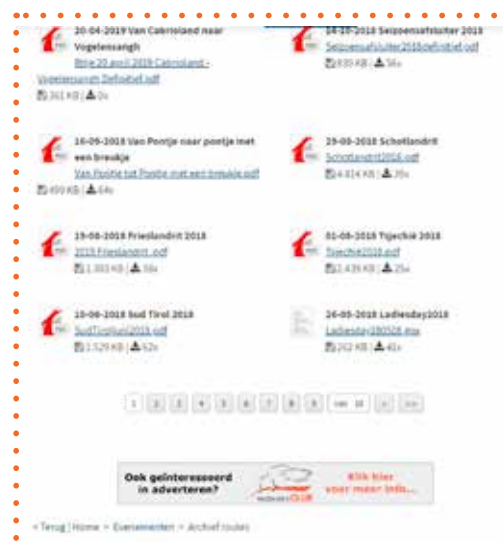
Tekst: Alfons Jannink

Foto's: Archief

Zoals Oscar Hoogendoorn een rit uit het MX-5 club archief heeft gehaald (zie pagina 21) kunnen anderen dat natuurlijk ook doen. Het is ontzettend leuk om zo'n zelf gekozen rit te rijden, alleen de cafe's en restaurants zijn dan helaas nog niet open op het moment dat ik dit schrijf.

Bekijk de ritten op:

www.mx5club.nl/archiefroutes.aspx





Kokerbalken voorzijde NB-FL verrot?

Heeft uw MX5 ook al last van verrotte kokerbalken voorzijde, een verrotte dorpel of (nóg erger) de complete wielkasten? Met name bij de NB en de NB-FL komt steeds vaker met de APK naar voren dat de voorste kokerbalken compleet verrot zijn. Wij kunnen dit repareren d.m.v. nieuwe speciaal dikwandige kokerbalken op maat. We slijpen de oude eruit en lassen onzichtbaar de nieuwe erin. Afdichten met een coating en van binnen opnieuw in de tectyl. Dit alles voor een nette betaalbare prijs!

Bel Ben!

0561-421273

Boijlerweg 52, 8392 NJ Boijl

Kijk eens op onze website:

www.mx5freaks.nl

CABRIOcare

Nóg meer plezier van uw cabrio

cabriospecialist • cabrioletkappen • hardtops • windschermen • afdekhoezen
cabriokap afstandsbedieningen • perfecte montage • interieuraccessoires
lekkages oplossen • New Mini • softtops • kaphoezen • webshop
cabriokap onderhoudsmiddelen • hardtopshop • koffersets
onderhoud softtop • CabrioCoupe-daken • garantie • bagagerekjes

Vakkundig, met aandacht en twee jaar garantie gemonteerd

www.cabriocare.nl

T 035 694 00 94 • Energiestraat 28 • 1411 AT Naarden



't Jan Scholten Team Mazda-Specialist

Twentepoort West 13 • 7609 RD Almelo • Tel.: 0546 - 81 70 95

www.jsteam.nl • info@jsteam.nl

Kom ook eens naar Almelo

Dankzij onze enorme kennis, scherpe tarieven en strakke planning kloppen velen van jullie bij ons aan voor onderhoud en accessoires. Door meer dan 28 jaar MX-5 ervaring weten wij als geen ander hoe wij je Mazda MX-5 moeten onderhouden.

DE MOOISTE MAZDA'S MX-5 VAN NEDERLAND STAAN IN ALMELO!

Meer dan 25 stuks in voorraad inclusief 6 Maanden Bovag Garantie, kom gerust eens langs voor een vrijblijvende offerte. Inruil welkom.

Onderhoudsprijzen*:

JS-Team APK standaard pakket	€ 125,-
JS-Team APK plus pakket	€ 195,-
JS-Team APK extra pakket	€ 245,-

Werkplaats ook op zaterdag geopend. Op woensdag gesloten.
* vanaf prijs op basis van MX-5 NA 1.6

Diverse jong gebruikte Mazda's
MX-5 ND uit voorraad leverbaar.

Hoge inruilprijzen voor goed
onderhouden Mazda's MX-5.



One stop shopping bij 't Jan Scholten Team. Info op www.jsteam.nl of bel 0546-817095.



Het beloofde land

Tekst en foto's: Ernst-Jan Mastenbroek



Italië, een land van levensgenieters, prachtige natuur, heerlijk eten en van schitterende creaties uit de recente autohistorie. Al staan de verhoudingen tussen Nederland en Italië wat op scherp de laatste tijd, toch blijven heel veel Nederlanders en zeker autoliefhebbers, verliefd op dit mooie stukje aarde.

Een land waar Ferrari synoniem is met ultiem autorijden. Daar verwacht je misschien niet zo snel een Italiaan, die zijn hart verpand heeft aan de Mazda MX-5. Een man met een droom, die op een dag besloot dat het niet alleen bij dromen moest blijven en dus een unieke Bed & Breakfast locatie heeft ontworpen en gebouwd. Alle mooie dingen in het leven zijn hier verenigd. En zwembad dat uitzicht biedt over de heuvels van Umbrië, een schitterend verbouwde boerderij uit de 17e eeuw en last but not least een collectie van tientallen Miata's achter zijn huis heeft staan, in een prachtige houten schuur. Mr Andrea Mancini is zijn naam. Een goede vijftiger die in een paar jaar tijd een oude vervallen boerderij heeft omgebouwd tot een paleis. Als je de video's op YouTube bekijkt, dan wil je feitelijk nog maar een ding, de deur uitrennen, in je MX-5 stappen en afreizen naar Italië.

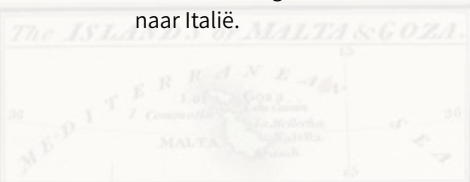
Zijn liefde voor de MX-5 is een jaar of dertig geleden begonnen. Toen hij nog studeerde heeft de NA al een onuitwisbare indruk op hem gemaakt. Hij beschrijft deze auto als een perfecte mix tussen rijbeleving, balans en betrouwbare techniek. Een ideale auto om in Umbrië, door de glooiende heuvels te rijden. Te genieten van de cadans waarin je terecht komt, als je de MX-5 van bocht naar bocht stuurt. Voldoende vermogen en een perfecte wegligging. Wat heb je in feite nog meer nodig.

Als ik dit artikelje schrijf zit alles nog in de lock down van het Corona geweld. Des te mooier is het om op YouTube te genieten van de paar prachtige video's die er op staan over dit zeer bijzondere resort en zijn gepassioneerde eigenaar.

Mocht het beloofde land – Italië – weer tot rust zijn gekomen en de 1,5 meter samenleving op stoom, dan hoop ik ooit eens in mijn auto te kunnen stappen, om dit prachtige landgoed en zijn unieke collectie Miata's te bezoeken.

YouTube: <https://www.youtube.com/watch?v=3MhYeP0Au5g>
of gewoon simpel miataland italie

Miataland



Dat leuke wagentje...?

Tekst en foto's: Roland van Vugt

Ik hoor het mijn moeder nog zeggen. In eerste instantie dacht ik: "waar heeft ze het over?" "Je wilde toch altijd zo'n open autootje hebben? Dit is een goed moment en ik leg wel wat bij".

En inderdaad, ze had het over een MX-5. Ik ben Roland van Vugt en ik kwam al vroeg in aanraking met Mazda. Zo kocht ik mijn eerste Mazda, het was een zilveren 626 Coupe model 1979, toen ik op vakantie was bij het Garda-meer in 1987. Ongezien, maar de verkoper stond naast me en zijn broer, met wie hij een garage had, zou hem apart zetten.

Daarna volgden een drietal 323 hatchbacks, een 3-tal 323F modellen, met klaplampen, en een rode 323F die alleen in een soort stationuitvoering bestond. Daarna ben ik vreemd gegaan met een Suzuki Liana en twee Peugeots 307. Mijn vrouw leasde nog enkele jaren een witte Mazda 2 Bi-fuel en dat was ook een heel fijne wagen. Eén van de mooiste Mazda's die ik ooit gehad heb is de CX-5, welke we in 2014 kregen en die nooit meer weg mag.

Waar het eigenlijk mee begon was de aanschaf van de MX-6 in 2005. Ik had ooit bij de introductie van deze coupé in de showroom even erin gezeten (dikke deuren zonder raamstijlen) en ik vond hem magnifiek. Ik kocht een zwart model met 168K op de teller en uiteraard was het een V6. Schitterende wagen, heel snel en natuurlijk werd ik lid van de MX-6-club.



In 2011 overleed plotseling mijn vader. Mijn moeder bleef achter in een te groot appartement, te ver van het centrum. Toen zich de mogelijkheid voordeed te verhuizen naar een appartementje naast het bejaardentehuis, hebben we direct de verhuizing in gang gezet. Daar woont ze nu nog in volle zelfstandigheid. Het oude appartement konden we heel snel verkopen en toen kwam dus die vraag: "Nu kun je dat leuke wagentje kopen wat je altijd wilde en ik kan je helpen".

Nu had ik altijd braaf folders verzameld van de MX-5 en ik wist waar ze verkocht werden. Ik wilde eigenlijk een lichtblauwe NC Niseko met donkere leren stoelen maar om een goede keus te kunnen maken gingen we naar de Cabriohoeve in Gasselte. Voorwaarde was dat mijn moeder mee mocht, per slot van rekening hadden we vroeger zes jaar in Assen gewoond.

Dus met z'n allen op weg naar de Cabriohoeve. Want daar stonden alle modellen en in alle kleuren. Ik had al voor onderzoek gedaan en er stond een donkerblauwe 2-liter NC met een hardtop. Bovendien vond ik de donkergrijze modellen ook mooi. Uiteindelijk, met wat hulp van mijn moeder, werd het een zwarte NC Silverline uit 2014 met weinig kilometers.



Vrijwel direct zijn we lid geworden van deze club en we hebben al een aantal ritten meegemaakt, de één nog mooier dan de andere. Als klapstuk zijn we vorig jaar naar het Gardameer gereden en hebben een hele leuke vakantie gehad. Voorlopig ook de laatste...

Helaas zijn de tijden veranderd sinds afgelopen maart en voelen we ons niet geheel thuis op de dijken en maken we liever plaats voor wandelaars en fietsers. Onze clubrit Weekendje Drenthe uit juni is geannuleerd dus voorlopig moeten we ons beperken tot wat woonwerk en hopen op betere tijden.

Blijf gezond en graag tot ziens!

Brandstof in coronatijd

Tekst en foto's Alfons Jannink

We kunnen bij een tankstation E5 of E10 tanken en dat waren voorheen E98 en E95. E10 is de goedkopere benzine en wordt dan ook door de meeste autorijders getankt.

Maar in E10 zit 10% bio-ethanol en dat geeft ongeveer 2% minder CO2 uitstoot en dat is natuurlijk goed voor het milieu.

Voor de bezitters van een Mazda NA en NB is deze benzine E10 niet geschikt omdat deze de benzineleidingen aan kan tasten. Maar deze E10 benzine met bio-ethanol is hygroscopisch, kan dus water opnemen en water heeft een hoger soortelijk gewicht dan benzine en zakt dus onder in de tank. Hierdoor kan dus oxidatie optreden en water kan in het motorblok komen.

Door het starten van de motor kan het vocht neerslaan op de koude cilinderwand en in het carter terecht komen. In de benzine zitten ook additieven en die zorgen er voor dat die binden met het vocht in het carter en vormt een zogeheten 'sludge' in het motorblok.

We kennen black sludge en white sludge. Black sludge ontstaat doordat korte en lange ritten worden gereden. Deze black sludge kan oliekanalen verstoppen en daardoor kan de olie zijn werk niet goed doen. White sludge ontstaat door vocht in de olie dat weer afkomstig is uit de benzine. Doordat er vele korte ritten worden gemaakt kan het vocht niet verdampen en zet zich af op allerlei onderdelen in het carter.

White sludge kan door het rondpompen van de olie ook op de kleppen verzamelen en tot problemen leiden.

Vooraf wanneer de MX-5 lang stil staat en de tank is niet geheel gevuld dan kunnen deze problemen snel ontstaan. Daarom is het verstandig om in deze tijd van corona waardoor er niet zoveel gereden wordt om E5 of E98 te tanken ook voor de MX-5 NC en ND.





Een virtueel MX-5 ritje

Tekst en foto's: Jeroen Feelders

De autosportliefhebber heeft het sinds half maart al opgemerkt: zo snel als de echte autoraces werden uitgesteld of afgelast, zo snel werden er virtuele online races georganiseerd. Dat is in deze periode natuurlijk wel zo veilig als iedereen vanuit huis verbinding kan maken en op die manier tegen elkaar kan racen. Formula One Management (FOM) kwam al spoedig met hun F1 Virtual Grand Prix-races waarbij naast enkele van de huidige F1-coureurs ook veel bekende oud-coureurs en beroepssimracers meedoen. Simracen is in het Corona-tijdperk explosief gegroeid en veel coureurs die daar voorheen lacherig over deden hebben uiteindelijk toch een 'simrig' aangeschaft en doen tegenwoordig, al dan niet onder druk van hun sponsors, mee aan één van de vele online competities.

Zelf simrace ik al sinds 2003 en sinds een jaar met een speciale simrig bestaande uit een krachtige computer, VR-bril, racestuur, pedalen en simracestoel. Daarmee waan je je echt in de virtuele wereld. Het spel van mijn keus is Assetto Corsa omdat je daarin kan rijden of racen met de MX-5 NA, ND of Cupracer (en natuurlijk diverse sportwagens en zelfs Formule 1 wagens uit heden en verleden) op een keur aan circuits zoals de Nordschleife, Assen, Le Mans, Laguna Seca, Spa, Zandvoort en alle andere Formule 1 circuits. Het gaat daarbij verder dan 'een spelletje'; het zijn echte simulatoren, vandaar de naam 'sim'. De tracks zijn vaak tot op de millimeter nauwkeurig ingescand en de auto's zijn ingewikkeld geprogrammeerde modellen die reageren op veel invloeden zoals afstelling, verbruik, slijtage, weersinvloeden en schade met bijbehorende audio en 3d grafische afwerking. Daarbij kan je racen tegen AI's (virtuele computer-tegenstanders) of realtime online

tegen andere personen. Er worden zelfs complete 24-uurs races georganiseerd waaraan teams van rijders van over de hele wereld deelnemen.

Wat heb je nodig om dit ook te kunnen? Met name een flinke computer met krachtige onderdelen die niet ouder zijn dan vijf jaar en waarvan evt. de prestaties wat zijn verhoogd. Daarnaast natuurlijk een groot beeldscherm, drie beeldschermen (triplescreen) of een vr-bril en natuurlijk een force feedback racestuur, pedalen en racestoel welke zijn gemonteerd op een stevig frame. Een systeem bestaande uit tweedehandscomponenten van één 'computergeneratie' oud kost al snel €2000. Een speciaal samengestelde simrig met bewegend frame en de nieuwste en duurste hardware kost meer dan €15.000.

Maar dan kan je dus ook eens in je virtuele MX-5 een avondritje met ondergaande zon door de bergen maken. Of een paar rondes maken over de (op het moment van schrijven gesloten) Nordschleife Touristenfahren in de mist met opkomende zon. Of in een Porsche 911 RSR in een volledig Le Mans-veld een 24-uurs race rijden. Zo kom je de quarantaine wel door!

Nieuw lid:

Tekst en foto's: Anthony Westen

Ik heb de club gevonden via het internet en heb vooral gekeken naar de evenementen die door de club worden/ werden georganiseerd.

En met name die activiteit gaf voor mij de doorslag om lid te worden van deze club.

De reden dat ik lid wilde worden van een MX-5 club is, dat ik een jaar geleden een MX-5 NC heb gekocht omdat ik verliefd was geworden op het prachtige model, vrij snel nadat ik mijn eigen 'burgundy-red' 1947 Triumph Roadster 1800 had verkocht. Ik wilde het bedrag dat mijn Triumph had opgebracht direct weer steken in een moderne eigentijdse cabrio, omdat het geld a: niets opbrengt op een bankrekening, b: ik aangetast was/ ben door het "topless" open-rijden virus, en c: als ik het gehele opbrengst-bedrag niet direct zou investeren in een groter vast object, dat er dan over drie jaar niets meer van over zou zijn. Ik ken mezelf, want dan gaat zo'n bedrag "met de knollen de pot in" aan allerlei niemendalletjes waarvan je later denkt: "Waar is het in hemelsnaam gebleven?" Dus daarom.

Bovendien ben ik nog in het bezit van een 1969 Fiat 124 Spider die ik nu ook wens te verkopen. De cabrio staat te koop op mijn eigen Engelstalige blog dat ik in 2012 heb gemaakt en tot vorig jaar heb uitgebouwd en onderhouden, nadat mijn zeer uitgebreide Fiat 124 Spider website, oorspronkelijk door mij opgezet in 2004, een paar maal dramatisch was gehackt.

Een en ander kun je terugvinden op: <http://www.fiat124spider.com/>

Over mijzelf vind je meer op: <https://www.blogger.com/profile/13040357208939612398>

Anthony Westen

Anthony Westen



Mijn droomauto

Tekst en foto's: Cor Peeters

Eerst wilde ik boven dit stukje – dat bedoeld is als kennismaking – zetten: “Sorry jongens, maar ik heb de mooiste”. Dat vond ik bij nader inzien toch te ver gaan voor iemand die pas sinds kort lid van deze club is. Na het lezen van enkele club-bladen uit het archief en het zien van de vele foto's van mooie auto's daarin, weet ik ook niet meer zo zeker of het wel zo is. Er zijn heel veel mooie auto's in de club. Het leven is trouwens al competitief genoeg.

Al jaren speelde ik met het idee ooit een MX-5 te kopen. Dat moest er dan een van het eerste type zijn. Aan dat model heb ik namelijk prachtige herinneringen. Na lang ziek geweest te zijn, is mijn lieve vrouw Ine helaas in 2015 overleden. In een periode dat het nog relatief goed ging, heb ik via SnappCar een mooie rode MX-5 NA gehuurd en wij hebben daar samen een geweldige dag mee gehad. Dus als het er van zou komen, moest het er precies zó een worden, for old times sake.

Maar ja, ik had eind 2015 ook al “op doktersvoorschrift” (in verband met de nodige afleiding) een klassieke motor gekocht en een mens heeft nu eenmaal maar een beperkte vrije tijd. Lange tijd kwam het er dus niet van. Het motorrijden vind ik in-middels toch een beetje link worden en sinds begin dit jaar werk ik als deeltijd-gepensioneerde nog maar drie dagen per week, dus begon het toch weer te kriebelen. Ik moet erbij vertellen dat ik ook nog in etappes te voet onderweg ben van huis naar Santiago de Compostela, waar ik elk jaar in het voorjaar twee maanden voor uittrek. Voor 2019 stond Limoges-Spaanse grens op het programma, maar helaas ging het al na enkele dagtochten behoorlijk mis met mijn rug. Ik zat dus eerder thuis dan gedacht en wat is dan een prettig tijdverdrijf? Marktplaats!

Op een late avond zag ik een advertentie waarin een rode MX-5 NA uit 1993 te koop werd aangeboden, die ik met moeite serieus kon nemen. De auto zag er niet alleen erg mooi uit, maar had volgens de advertentie in 26 jaar slechts 38.000 km gelopen, bij één eigenaar! Nu heb ik in de loop der tijd al verschillende NA's bij ga-rages of particulieren bekeken en de ervaring leert dat het altijd tegenvalt: gelaste of verrotte kokerbalken, vieze luchtjes, bekleding met vlekken of schimmel, ver-vangen motorblokken en/of kilometerstanden die gewoon niet kúnnen kloppen. Ik had dus mijn reserves, maar de volgende ochtend belde ik toch (op een onfatsoen-lijk vroeg tijdstip) de verkoper. Ik was inderdaad de eerste die belde en voor de-zelfde dag maakten wij een afspraak. Voor mijn rug nam ik flink wat extra pijnstijlers, want dit kon niet wachten...

Eenmaal bij de verkoper aangekomen, werd mij eerst een kop koffie aangeboden. Tijdens de koffie werd mij verteld dat de auto van de recent overleden vader van meneers echtgenote was geweest en dat diens kinderen samen uiteindelijk de moeilijke beslissing hadden genomen de auto toch maar te verkopen, maar dan alléén aan een échte liefhebber! Vader was namelijk erg gek op zijn auto geweest, die altijd binnen had gestaan en behoorlijk vertroeteld was. Er werd bijvoorbeeld nagenoeg nooit mee in de regen gereden, de auto

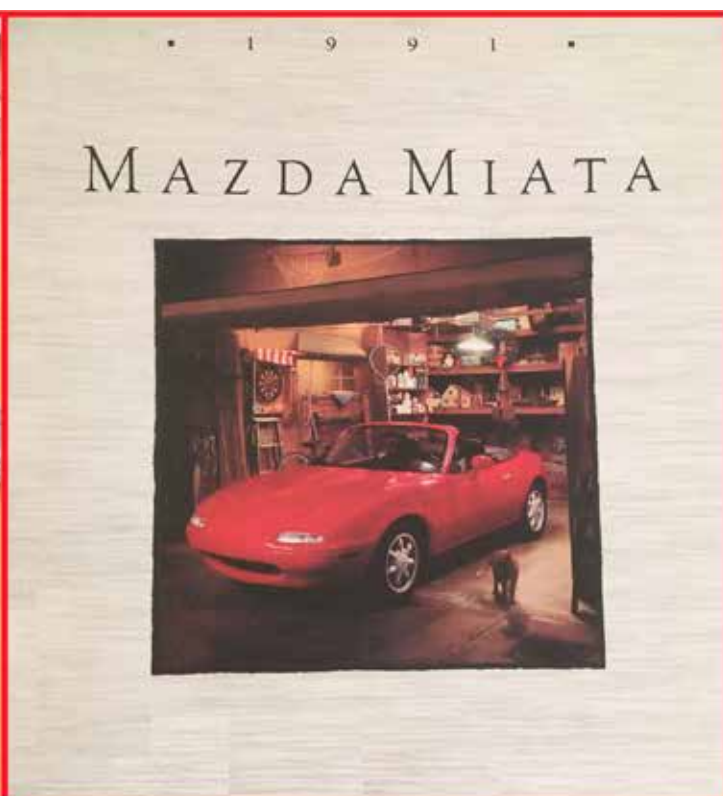
stond altijd keurig afgedekt en werd zeer minutieus onderhouden. De complete historie – keurig in een mapje – werd mij overhandigd. Niet alleen de aankoopnota, maar alle nota's van de onderhoudsbeurten, apk-keuringsrapporten, boekjes en de gebruiksaanwijzingen van de radio en alle accessoires, waaronder die van de (hoe luxe) radio-cassettespeler. Completer kon het niet. Uit de papieren bleek dat de eerste jaren dat vader eigenaar was wel wat kilometers waren ge-maakt, maar de laatste jaren steeds minder. Maar ook in de jaren dat er nog geen 500 kilometers op de teller bijkwamen, kreeg de auto – 26 jaar lang op dezelfde datum – een onderhoudsbeurt bij de Mazda-dealer. Kortom, mijn nieuwsgierigheid kende inmiddels geen grenzen meer en het “zullen we dan maar even bij de auto gaan kijken” klonk mij als muziek in de oren.

U begrijpt het al, toen de garagedeur omhoog ging was ik meteen en definitief ver-kocht! Zoiets had ik me niet voor kunnen stellen. Aan alles kon je zien dat die 38.000 km klopten. De lak, het interieur, het motorcompartiment, de kofferbak en zelfs de onderkant van de auto, het was allemaal als nieuw. De motor liep werkelijk als een naaimachientje en ik voelde op mijn klompen aan dat een proefrit wel ach-terwege kon blijven en dat een inmiddels nét verlopen APK geen probleem zou hoeven te zijn. Ik nam wat foto's en lag nog wel even op de grond om een foto van de onderkant te nemen, maar dat was eigenlijk meer voor de vorm, want ik kon al niet meer terug.

Even een zijsprongetje onder het motto “toeval bestaat niet”. De eerste foto die ik maakte van deze auto was in de houten garage met de deur open. Niet veel later kocht ik via Ebay een originele Amerikaanse Miata verkoopfolder uit die periode en mijn eerste foto lijkt sprekend op de cover van die folder. Naast elkaar is de gelijk-kenis van die foto's verbluffend, alleen de kat ontbreekt.

Nu en toen...

De verkoper en ik bespraken de prijs en kwamen al snel tot overeenstemming (het lijkt wel Chasing Classic Cars), maar ondanks mijn enthousiasme vroeg ik toch een dag bedenktijd. Dat kostte zichtbaar moeite, want de telefoon had de hele dag roodgloeiend gestaan, maar hij ging schoorvoetend akkoord. Onderweg naar huis kreeg ik het opeens Spaans benauwd. Stel dat er iemand opeens heel veel meer biedt, je weet maar nooit. Ik had alle vertrouwen in de eerlijkheid van de weder-partij, maar het knaagde toch. Ik reed steeds harder en eenmaal thuis heb ik het record snel parkeren verbroken en meteen gebeld dat ik het zeker wist en de auto zou nemen.



De verkoper zei tot mijn verbazing “gefeliciteerd met uw aanschaf”, maar ik hoorde dat hij het nog meende ook. Deze aanschaf was ook alleszins een felicitatie waard.

De APK-keuring - nadat ik de auto een week later had opgehaald - was een feestje, want bij de garage waren ze vol lof. Op de brug kon je pas goed zien hoe nagel-nieuw deze auto was. Er werd geen enkel mankement geconstateerd. Daar keek ik niet van op.

Er waren wat mij betreft twee minpuntjes. De niet originele brede velgen en banden vond ik spuuglelijk en niet passen. Die hadden de kinderen van de oorspronkelijke eigenaar er nog maar pasgeleden onder gezet. Kwestie van smaak uiteraard, maar ik wilde de originele. Gelukkig had ik die nog nagelnieuwe originele velgen erbij ge-kregen. Daar zaten de nauwelijks versleten fabrieksbanden uit 1993 (!) nog om-heen, maar dat leek me toch niet echt veilig meer. Met die originele velgen en in-middels nieuwe banden is de auto nu 100% hetzelfde als die ene waarin ik ooit sa-men met mijn vrouw heb gereden. Daarom zal deze voor mij altijd “de mooiste MX-5” zijn.

Toen en nu....

Tweede minpuntje vond ik de houten Momo pookknop en handremhendel. Volgens de aanschafnota van de auto waren het originele Mazda-accessoires uit die tijd, maar ik wilde toch liever zwart rubber. Die pookknop is inmiddels vervangen en ik heb ook de originele handremhendel, maar het is me tot op heden niet gelukt dat houten exemplaar eraf te krijgen. Omdat ik niets kapot wil maken, heb ik besloten die dan maar als aandenken aan de vorige eigenaar te laten zitten. Tenslotte is het vooral zijn verdienste dat ik nu zo’n mooie auto heb.

Een grote beurt bij mijn Mazda-dealer (mijn normale auto is ook een Mazda), inclu-sief nieuwe distributieriem, maakte de auto helemaal af. Ik kon vlak om de hoek een parkeerplaats huren in een ondergrondse parkeergarage en dus kan ie ook bij mij altijd binnen staan.



Gestald zoals het hoort

Omdat ik de MX-5 allrisk wilde verzekeren, liet ik de verzekeringswaarde bepalen door een gerenommeerde taxateur. Het wordt saai, maar het taxatierapport was zeer lovend en de waarde werd zo’n 20% hoger geschat dan mijn aanschafprijs, dus dat gaf een goed gevoel.

Het werd juli en niets stond meer in de weg om eens flink te gaan genieten en ik besloot met deze auto op vakantie te gaan naar Tirol. Omdat de weersverwachting te wensen overliet, plakte ik er nog een weekje Toscane aan vast. Eerst reed ik langs de Rijn naar Koblenz, daarna via de prachtige zacht glooiende slingerwegen in het Zuid-Duitse Baden-Württemberg via de Fernpass naar Tirol. Het weer in Oos-tenrijk bleek tegen de verwachting in uitstekend en ik heb enorm genoten van mijn uitstapjes met de MX-5. Met name de Zillertaler Höhenstrasse was een belevenis. Aan het begin van het dal een enorm aantal haarspeldbochten naar boven op een onvoorstelbaar hellingpercentage, om daarna rond 2.000 meter hoogte naar het einde van het Zillertal te rijden (steile afgronden én tegenliggers) en aan het einde bij Hippach weer steil naar beneden. Dan merk je pas dat je geen stuurbekrachting hebt. Wat een work-out en wat een belevenis!



Op de Zillertaler Höhenstrasse

Na het weekje Oostenrijk reed ik via de Brennerpas naar Toscane. Op de Brenner-autobahn heb ik bij uitzondering met de kap dicht gereden omdat met de kap open bij een temperatuur rond de 40 graden véél te heet was. Dat kan dus ook. Airco was nog niet populair in 1993.

Belangrijkste leerpunt van Toscane is dat je daar eind juli-begin augustus niet moet zijn! Wat een gekkenhuis. Florence, San Gimignano, Sienna: je kon overal over de hoofden lopen. Het autorijden was een heerlijke bezigheid, maar het was gewoon té druk en té heet in de steden. Buiten de steden is het een geweldig landschap om te toeren, dat dan weer wel.

...dat dan weer wel

De afsluiter die ik gepland had liep niet helemaal lekker. Ik dacht in mijn romantische naïviteit dat het leuk zou zijn vanaf Genua de Via Aurelia (SS1) langs de kust terug te nemen en langs die weg nog een paar keer te overnachten in zo'n leuk hotelletje aan zee en dan, na San Remo en Monaco, zo'n beetje bij Nice weer naar het noorden af te slaan. Mooi niet dus. In juli-augustus gaat heel Italië naar de kust, alle hotels en restaurants zijn afgeladen en de Via Aurelia is één

lange file met auto's, scooters en motoren! De eerste dag haalde ik amper 30 kilometer in dat gekkenhuis en nergens was meer plaats in de herberg. Ik ben laat op de avond terug naar Genua gereden en kon nog nét een kamer boeken in een ongezellig airporthotel. Bij daglicht bleek dat ik heel in de verte boven oerlelijke fabriekspanden toch nog een piepklein strookje blauw van de Middellandse Zee kon zien; dus toch een hotelletje aan zee.

Omdat ik snakte naar wat rust, ben ik op mijn gemak via de Mont Blanctunnel richting Frankrijk gereden en daarvandaan weer naar huis.

Ondanks de drukte en hitte in Italië, was deze maidentrip een heerlijke vakantie, waarin ik bijna 4.000 km alleen maar genoten heb. Ik moest wel op zoek naar een andere verzekeringsmaatschappij, want de maximale 5.000 km per jaar, die voor mijn oldtimerverzekering gold, was veel eerder overschreden dan gedacht! De MX-5 is een wonder op wielen en ik ben er helemaal aan verslingerd geraakt. Ik heb me tijdens die roadtrip van twee weken geen moment alleen gevoeld, want telkens als ik opzij keek, zag ik in gedachten mijn vrouw glimlachend naast me zitten!



Ian Ouwendijk: MX-5er met hart, ziel en zaligheid (tevens levensgenieter)

Tekst: Gerd Jansen

Velen van onze club zijn wel eens op pad geweest met Ian en Tini Ouwendijk, of hebben kunnen genieten van de bijna proza-achtige schrijfstijl waarvan Ian heer en meester was en ons clubblad jarenlang van redactionele stukken mee heeft kunnen voorzien. Ook zijn gezelligheid tijdens de bijeenkomsten, vluchtige ontmoetingen of lange buitenlandse reizen, bij Ian aan tafel zat je altijd goed. Mooie en bloemrijke verhalen, doorwroten van praktische feitjes en wetenswaardigheden maar vooral gekenmerkt door perfecte timing van humor en goedlachse gezelligheid. Dat was altijd de kern van zijn aanwezigheid en redactionele uitingen. Ian was daardoor een graag gezien lid en zeer gewaardeerd redacteur van ons clubblad, tot hij het stokje overdroeg.

Ons heeft het bericht bereikt dat op 7 april 2020 Ian na een lang ziekbed heeft toegegeven aan de ziekte waar hij aan leed. Langs

deze weg willen wij, het bestuur van de MX-5 Club Nederland, stilstaan bij al het werk dat Ian voor onze club heeft verricht. Door zijn jarenlange bestuurslidmaatschap als redacteur van ons clubblad en uitzetter van binnen- en buitenlandse reizen hebben velen van ons goede herinneringen aan Ian.

Wij wensen Tini en haar kinderen en kleinkinderen heel veel sterkte, liefde en saamhorigheid bij het verwerken van dit verlies van Ian. Met een eerbiedige groet als afscheid,

Namens het bestuur

Gerd Jansen



Lintjesregen

Tekst en foto's: Dorien Verheul

Afgelopen vrijdag 24 april was weer de jaarlijkse lintjesregen. Dit jaar natuurlijk een beetje anders dan anders, maar ook in Elburg werden zeven mensen gedecoreerd door burgemeester Jan Nathan Rozendaal.

Ik ben getrouwd met Arie en hij is bloemist in onze stad. Omdat ik zelf als sportmasseur mijn werk niet kan en mag uitvoeren help ik hem al een paar weken met het bezorgen van boeketten. Gelukkig is het in die branche wel druk en hoeven wij ons geen zorgen te maken.

Het uitreiken van de bloemen voor de gedecoreerden wordt natuurlijk normaal door burgemeester Jan Nathan Rozendaal gedaan, maar dit keer was die eer aan mij. Omdat we er toch een feestelijk tintje aan wilden geven hebben we onze MX-5 NA uit de garage gehaald. Het was een prachtige dag om een stukje in de cabrio te rijden en met een beetje rustig aan rijden lukte het om de boeketten in goede staat en op anderhalve meter afstand op de plaats van bestemming te krijgen.



Het nieuwe Zandvoort circuit en de MX-5 NC

Tekst en foto's: Tobias van Westrenen



Op 1 maart 2020 was er een circuitdag georganiseerd door DF-Trackdays.com op Zandvoort. Het vernieuwde Circuitpark Zandvoort werd een paar dagen later pas echt officieel geopend door Max Verstappen. Een grote verzameling liefhebbers en coureurs maakte deze zondag van de gelegenheid gebruik om de vernieuwde baan te leren kennen. Ik was te gast bij het raceteam Brummel & Beuk die met een Mdm Motorsport BMW 325ti Compact kwamen trainen. Coureur Jacco Brummelhuis uit Amstelveen en Djurre Kleibeuker uit Zandvoort zouden een week later deelnemen aan de 'Final 4' finale race van het DNRT Winter Endurance Kampioenschap. Zaterdag -een dag eerder- was ik met mijn NC van de wintersport teruggekeerd uit Oostenrijk. De NC (2006 2.0L 6-bak) parkeerde ik nog ongewassen en inclusief all-weatherbandjes mét bagagerekje op de paddock.

De trackday begon met een nat circuit en het was druk op de baan. Er reed van alles: GT3 cupauto's, Super Sevens, NA cupauto's, watervlugge ND cupauto's, BMW's, Audi R8, maar ook wat meer bescheiden racertjes. Onfortuinlijk begin; Vroeg in zijn eerste stint trof het lot ervaren coureur Jacco. Door nog onverklaarde redenen raakte de wagen aan het glijden na uitkomen Tarzan en crashte rechts de planken in. De schade viel gelukkig mee, maar er kon die dag niet meer gereden worden met de Compact. Wielophanging op half zeven. Dat was balen. Wat nu? Snel een andere auto huren?

Te begroetelijk. De bedrijfsauto's kwamen ook niet in aanmerking. Jacco besloot dat het zijn dag niet was en ging thuis zijn wonden likken. Heel genereus bood hij zijn startnummer aan. Ik twijfelde; Zal ik mijn NC inzetten als T-car? Op die el cheapo all-weatherbandjes? Maar de NC was present en de trackday betaald. Dit was voor mij een buitenkans om de nieuwe baan op te kunnen.

Na een snelle controle van de vloeistoffen, wielbouten en bandenspanning plakten we het startnummer 113 op de voorruit. Ik ben niet bijgelovig, dus vooruit met de geit. Coureur Djurre en mijzelf als een toch wat nerveuze bijrijder zijn toen voorzichtig de baan opgegaan, maar al na de eerste paar bochten voelde het blijkbaar goed, want Djurre ging vol aan. De wagen ging lekker. Ondanks de gillende sneeuwbandjes en het bagagerekje is er een rondetijd van 2 min 16 sec geklokt. Met twee man in de auto. "Als we het echt zouden proberen kunnen daar nog makkelijk seconden van af," volgens Kleibeuker. Ik geloof het graag. We waren beiden zeer tevreden met de NC als reserve deze middag. De auto heeft een hele mooie balans. Met korte stints van vijf tot zeven ronden dachten we het materiaal enigszins te kunnen ontzien. De remmen hielden het goed uit al waren de remblokjes na inspectie aardig heen en die zaten er nog niet zo lang op. De baan is goeddeels dezelfde gebleven, maar de Hugenholz kombocht is echt uniek en de eveneens gekantelde Arie Luyendijkbocht is op zo'n drukke





dag een uitkomst; passeren kan hier veilig en zonder snelheid te verliezen.

Een week later wonnen Jacco Brummelhuis en Djurre Kleibeuker hun klasse met de gerepareerde Mdm 325ti. Of dat geholpen heeft! :)

1 maart 2020 Zandvoort. Zeer geschikte trainer volgens Djurre Kleibeuker.

Off Topic. Zomer 2019 op Zandvoort. Rechtop zitten niet echt mogelijk met helm.





Kersenbloesem uit Duitsland

Tekst en foto's: Ernst-Jan Mastenbroek

Ergens in de laatste maanden van het vorige jaar heb ik een artikel geschreven over het importeren van auto's uit Duitsland. Op de een of andere manier zal het bij mij ook wel weer aan het kriebelen zijn geslagen, want inmiddels heb ik weer een ND uit Duitsland gehaald.

Een mooie Sakura editie uit mei 2018. Japan is volgens mij een land dat bol staat van tradities en prachtige gewoontes. Sakura staat voor kersenbloesem. Kersenbloesem staat synoniem voor het genieten van het leven. Mooi en kort. In Europa zul je niet zo snel een fabrikant vinden die zijn producten dergelijke troetelnamen meegeeft. Europa is een stuk nuchterder en daar schieten de Black Editions (Porsche), Gold edition, Yamaha edition (Fiat Abarth) etc je om de oren.

Gelukkig hebben de Japanners het idee van kersenbloesem niet doorgevoerd in het interieur, want dan zou het allemaal toch een beetje twijfelachtig worden. De kleur van kersenbloesem heeft te maken met de rode kleur van de kap. Qua contrast staat dit prachtig met het zwart en de beige bekleding. Drie kleuren aan een auto is misschien een beetje veel, maar toch in de praktijk harmonieert het wel met elkaar.

Eigenlijk was ik niet van plan om mijn oude ND uit 2015 te verkopen, maar in november begon het toch te kriebelen om weer wat nieuws te gaan zoeken. Omdat ik geen tien auto's in mijn garage heb staan, besloot ik eerst maar eens de stoute schoenen aan te trekken en een advertentie op Autoscout te zetten (Marktplaats levert tegenwoordig zoveel rare reacties op). Eigenlijk binnen twee weken had mijn grijze ND een nieuwe enthousiaste eigenaar gevonden, die inmiddels ook clublid is geworden.

De zoektocht begon in eerste instantie naar een mooie ND 160 PK versie. Op een gegeven moment had ik een auto in het vizier in Duitsland, uit 2015 met nog geen tienduizend kilometer gelopen. Omdat je zoals in het andere artikel aangegeven, niet zomaar in je auto stapt om iets te bekijken gezien de afstanden, was het wikkelen en wegen, informeren denken.....en toen was het te laat. Helaas deze zwarte ND had al weer een nieuwe eigenaar gevonden.



Kortom als je iets wilt is het zaak om de auto zoekmachines in Duitsland goed in de gaten te houden en gelijk te reageren.

Op een vrijdag ergens in januari 2020 was ik toevallig thuis en een uurtje aan het surfen op internet. Heel toevallig viel mijn oog op een advertentie van Abracar. Dat bleek een platform van Allianz (verzekeraar) te zijn, waar particulieren hun auto konden aanbieden. Abracar functioneert als een soort tussenpersoon voor koper en verkoper en begeleidt het gehele verkoopproces van A tot Z. Sakura's zijn ook niet zo dik gezaaid in Duitsland dus snel maar eens in de telefoon geklommen en geïnformeerd. Eerste contact via Abracar liep prima. Respons op mijn vragen was ongelooflijk snel en gelijk heb ik een afspraak gemaakt om de auto te bezichtigen. Gelukkig was het net over de grens bij Munster dus dat kwam ook nog eens goed uit.

Het mooie aan het concept van Abracar is, dat men elke auto die op de site gezet wordt vooraf laat keuren door een garage in de buurt van de verkoper. Je krijgt dus een volledig rapport over de conditie van de auto, voordat je hem überhaupt nog maar gezien hebt. In het rapport wordt in verschillende delen de staat van de auto behandeld, of deze schade gehad heeft (lakdikte meting), technische gebreken heeft, conditie van het interieur, krasjes/deukjes etc. Een soort ANWB keuring dus. Abracar regelt voor de verkoper dit proces, een professionele fotograaf maakt foto's van de auto (vind ik overigens van mindere kwaliteit) en regelt uiteindelijk zoals gezegd de afspraak met de verkoper.

In mijn geval betrof het een echte autoliefhebber. Hij had deze Sakura 10.000 km gereden en wilde graag weer wat anders. De auto was netjes garage gestald gedurende de winter en volledig dealer onderhouden. Dat was althans het verhaal over de telefoon.

De zaterdag ben ik naar Nordkirchen gereden en gelukkig kwam alles overeen met de beschrijving die ik over de telefoon had gehad. Alleraardigste mensen en de MX-5 was bij hen, altijd voor plezierritjes gebruikt. Na een uitgebreide proefrit heb ik de knoop gelijk doorgehakt en de auto gekocht. Omdat ik alleen was en zaterdag het Strassenverkehrsamt gesloten was, kon ik de auto niet gelijk meenemen. Een afspraak voor de week erop was echter snel gemaakt.

Nog een extra weekje dromen dus over deze speciale MX-5. De vrijdag erop heb ik de overschrijving voltooid, export platen besteld in Duitsland en samen met mijn vrouw de MX-5 teruggereden. Overschrijven in Duitsland vind ik nog altijd een belevenis. Het duurt een half uurtje, veel papierrommel en ergens tussen door word je de deur uitgestuurd om bij een vaak vervallen winkeltje een export kenteken te kopen. In dit geval was het helemaal apart. Een

klein Strassenverkehrsamt en een winkeltje dat buiten de hekken van het terrein van deze overheidsinstelling zat. Je liep naar buiten moest roepen en dan kwam er iemand aanlopen die je papier pakte, weer terugliep naar de winkel (bouwkeet) en vervolgens de platen ging fabriceren. Tja ook dit bestaat nog in Duitsland en ach dat heeft ook weer zijn charme.

De beambte van het Strassenverkehrsamt was nog enigszins gepikeerd omdat zij dacht dat de auto in Duitsland bleef en dan heb je in feite alleen een Überführungskennzeichen (gele band) nodig, maar de auto moest voor export uitgeschreven worden. Dus een stuk van het gehele proces kon zij opnieuw doen. Uiteindelijk stond ik weer buiten met een MX-5 die nu van mij was. Prachtig en weer een plezier om in te rijden.

Als laatste nog een opmerking over het betalen van de auto. In het concept van Abracar zit een betalingswijze per app. Voor je afspraak krijg je een link van Abracar en koper en verkoper kunnen ter plekke de transactie sluiten. Het geld wordt via een rekening van Abracar doorgesluisd naar de verkoper. Een proces dat onomkeerbaar is dus de verkoper hoeft nooit bang te zijn dat hij zijn geld niet krijgt. Alleen.....het werkt niet voor buitenlanders. Kortom deze koper (op aanraden van Abracar) wilde cash geld hebben. Geld overmaken naar een privé persoon zonder dat je je auto hebt is zoals ik al eens eerder heb opgemerkt niet echt verstandig, dus je moet dan met een zak geld over straat. Dat is al niet zo fijn, maar het wordt een steeds groter probleem om überhaupt cash geld te krijgen in Nederland. Normaal gaf ik mijn bank (ABN) de opdracht om het geld klaar te leggen op een bepaald tijdstip op een bankkantoor. Die service bestaat echter ook al niet meer. Wat je wel kunt doen is je pinlimiet verhogen en proberen cash geld te krijgen bij de bank in het buitenland. Dat gaat echter niet altijd dus was ook geen optie. De service van de ABN is net als de rente op je spaarrekening inmiddels tot nul gezakt. Enige optie die overbleef is om in Nederland een paar keer naar een bankfiliaal te rijden om wat grotere bedragen te pinnen. ABN heeft de meeste automaten inmiddels dichtgetimmerd, maar gelukkig waren er nog wel andere banken met een pinautomaat.

Het venijn zat hem een beetje in de staart en uiteindelijk is alles goed gekomen. Ergens dit voorjaar wordt de MX-5 gekeurd en kan ik gaan rijden in deze prachtige uitvoering. Het mooie is ook nog dat de auto uit mei 2018 is met drie jaar fabrieksgarantie. Die garantie moet in heel Europa geldig zijn en overdraagbaar, dus dan wordt het helemaal zorgeloos rijden.

Nu maar wachten op de eerste bloesem in Nederland.

Colin Chapman, de man achter Lotus Elan

Tekst en foto's: Pieter E. Kamp

De Britse ontwerper, uitvinder, constructeur, gek van racen en raceauto's ontwerpen, had na Lotus Zeven en Lotus Elite andere ideeën om een sportwagen te maken iets hoger in het segment. Zodoende wat meer te verdienen en geld te hebben om te racen. De auto bestond uit een stalen ruggengraat chassis met daarop een polyester carrosserie. Colins ontwerpfilosofie was altijd auto's met een laag gewicht en zeer goede wegligging.

Begin jaren 60 werd de Elan ontworpen met Ron Hickman als designer. In 1962 werd de Elan voor het eerst geshowd op de Earls Court Motor Show, een vlot gelijnde auto met een Lotus Ford Twin-Cam motor. De cilinderkop werd ontworpen door Harry Mundy die daarvoor bij BRM en Coventry Climax gewerkt had. Deze cilinderkop werd op een Fordblok van 1558 cc geplaatst met een vier versnellingsbak. Hij woog maar 680 kg en ja dat kwam door het vele jaren ontwerpen van raceauto's waar Chapman zeer bedreven in was. Hij haalde maar liefst zeven wereldtitels als Constructeur bij de formule 1 en zes bij de rijderstitels met Jim Clark, Graham Hill, Jochen Rindt, Emerson Fittipaldi en Mario Andretti. Tevens won Clark in '66 de Indianapolis 500. Dit deed hij met het door hem opgerichte Team Lotus waar hij veel revolutionaire uitvindingen bedacht o.a. het aerodynamische grondeffect. De hier afgebeelde Elan is van Swan Smit die de wagen kocht in slechte staat en hem in 2200 uur restaureerde en hem mooier dan nieuw maakte.

Aangezien de auto's nogal snel in elkaar werden gezet in 1969, was er veel werk te doen. De race auto's waren voor Chapman erg belangrijk. De carrosserie werd in twee delen gemaakt en aan elkaar verbonden om op het ruggengraat chassis te laten zakken, waar de motor/versnellingsbak en ophanging al aan gemonteerd waren. Dus heel anders dan de eerste MX-5 die een zelfdragende carrosserie heeft. Er werden 7895 van type S1 en S3 plus 2976 van de S4 gemaakt, de auto van Swan is S4SE, Special Equipt met Weber carburateurs uit 1969. De Elan is dus een zeldzame auto, die met veel passie gerestaureerd is en gereden wordt. Er zullen nog veel leuke tripjes mee gemaakt worden. Het was een goed idee om hem in mijn studio te fotograferen en er iets over te schrijven en te laten zien.



Kris-Kras zoals het in 2015 was...

Tekst en foto's: Oscar Hoogendoorn

Bijna eind april en kijk eens wat een prachtig weer we weer hebben vandaag. Wel met een fris briesje, maar wat een heerlijke zon weer.

Wij, Nico & Tini Maagdenberg en Oscar & Ellis Hoogendoorn hadden voor deze zondag een planning gemaakt om vandaag dus een oude rit uit het MX-5 archief te gaan rijden, en wel de Kris kras tussen duinen en stromen van 14 juni 2015. Een rit die was georganiseerd door Ian (R.I.P.) & Tini Ouwendijk. En wat hebben wij daar van genoten zeg.

Het binnen blijven was voor ons dus niet van toepassing en waarom zou dat eigenlijk zo moeten zijn. De hele dag bleek het niet zo druk op de weg te zijn en zelfs bij ons picknickplekje bij Zweefvliegveld Nieuw Haamstede was geen kip te bekennen.

Ook het rondje rondom de Vuurtoren van Haamstede waar diverse campings omheen liggen, konden we zonder drukte of oponthoud afleggen.

Natuurlijk hebben we de mooie havenplaats Veere aangedaan en zijn we over de weg door het Dijkwater gereden, waar wijzelf in 1977 midden in de winter een groep flamingo's hadden gespot die daar was neergestreken.

Ook konden we de privé oprijlaan van Slot Moermond oprijden om na vijf kilometer verder ineens in het nieuwe centrum van Renesse uit te komen.

Jaja, Die Ian & Tini hadden het altijd goed voor elkaar met prachtige binnendoor weggetjes en mooie stadjes en dorpen.

Wij hebben er intens genoten van deze 110 kilometer lange rit. Binnenkort maar weer eens neuzen voor een volgende rit uit het Mazda MX-5 Club archief.

Zo kan je je zinnen toch een beetje verzetten, maar zoek geen drukke centra op. Ons is het in elk geval goed gelukt.



Een Mini Mazda Koningsdagritje

Tekst en foto's: Eric Ritzer



De zon staat 's morgensvroeg al te stralen. Alsof ie drommels goed weet dat er vandaag een bebaarde Lage Landen Koning jarig is. De vlag gaat natuurlijk uit ... en wij ook. Wat limonade en een paar goed belegde broodjes voor onderweg, m'n nieuwe Canon camera, een vestje, een sjaaltje en een petje gaan mee. We trekken er op uit in de frisse lucht en in feeststemming. Dus het dak gaat eraf.

Jan-Willem Akkers heeft ons zondag op FaceBook wat gekieteld. Hij gaf aan dat het hem leuk leek om een interessante maar kleine route te rijden zonder veel ophef. Niet echt een happening of evenement, maar gewoon relaxed de haren wat laten wapperen op wat feestelijke en goed begaanbare heuvelachtige maar ook vlakke weggetjes ten oosten van Nijmegen.

En daar stonden we toen, naast de Beekse kerk, die bewuste maandag rond elf uur. In een kwartier tijd sloten er zomaar een negental nog onbekende Mazdaatjes op gepaste afstand aan. Ietsje meer dan de drie bekenden die Jan-Willem in eerste instantie in gedachten had.

Maar goed, meer zielen is meestal ook meer vreugd. Voor een enkeling was het een weerzien na maanden maar voor de meesten een eerste kennismaking met elkaar.

Voorop reed onze relaxte tourguide trots in zijn glimmend zwarte -vorig jaar aangeschafte- NBFL. Vorig jaar leerde ik Jan-Willem kennen omdat hij iemand in de buurt van Nijmegen zocht om eens een keer in een Mazda MX-5 te rijden. En toevallig vind ik het heel erg leuk om in zo'n Mazda rond te toeren en ook anderen met genoeg lastig te vallen met dat liefhebbers-virus. Dus een uitnodiging en eerste ritje was snel geregeld. En ik meen dat het nog geen week duurde voordat hij me belde om te vragen of ik zin had om mee te gaan kijken naar een NBFL omdat hij dat wel een mooi model vond. (Mooier dan mijn NC, hoe is het mogelijk hè?) Maar goed, bij de eerste blik was hij al verliefd en na de proefrit duurde de onderhandeling niet erg lang. Een paar dagen later was het al genieten geblazen in zijn Black Beauty. En vandaag dus weer. En het dak ging eraf.



We rijden kalm langs het 150.000 jaar geleden door gletsjers omhoog gestuwde Beek richting de lager gelegen en veel vlakkere Ooy. Het kleinste dorpje in Nederland -Persingen- laten we letterlijk links liggen. Dan zouden er meer auto's rijden dan dat er huizen staan en dat vinden we toch ietwat overdreven. We gaan op weg naar andere Ooyse dorpjes zoals Erlecom, Leuth, Haukes en Kekerdom. Waarbij we de feestelijke drukte van het nabij gelegen Zeeland en Millingen a/d Rijn maar even overslaan. De zonnebril mag weer op nu we weer naar het zuidwesten rijden over de wat hoger gelegen dijk. Het is waarschijnlijk nog te vroeg voor onze al dan niet gemotoriseerde tweewielers. Heerlijk rustig genietend laveren wij met het warme lentezonnetje en de glooiende dijkjes mee.



Via de Groenlanden en de vele steenovens bij de Vlietberg steken we alweer het Hollandsch-Duitsch gemeal over richting Beek. Best aardig dat de Duitsers daar in 1933 nog flink aan mee hebben betaald. Vlak daarna bleken het toch iets minder aardige burens te zijn. Maar goed, dat is ook alweer driekwart eeuw geleden. Overigens was dat wel een aardig moment om even een sliertfoto van de Mazdaatjes te maken. En het is natuurlijk wel duidelijk te zien dat er niet veel afgesproken was. Geen enkele discipline was er terug te vinden bij deze weerspannige levensgenieters. Niet in de types, niet in de leeftijden en zelfs niet in de kleuren. Behalve de twee “magnetisch verbonden” ice blue NC’s van Pim en Remo dan. Die bleven mooi bij elkaar.



Via Beek klommen we naar Berg en Dal om via Tivoli en de Duivelsberg rakelings bij de Duitse grens af te wijken naar het pittoreske Grafwegen. What’s in a name? Zullen we maar zeggen. Maar het mooiste stukje net voorbij Breedeweg is voor iedereen een must om van te genieten. Eigenlijk moet je dat slingerweggetje een paar keer heen en weer rijden. Eerst vlot sturend naar beneden,



weer

terug bergop slingerend en dan -na je brede glimlach wat rust gegund te hebben- weer relaxed van de korte bochtjes bergafwaarts genieten. Dat Restaurant De Diepen vervolgens heel veel blij bezoek van nog steeds stralende genieters krijgt is natuurlijk niet vreemd. Onze brede smile bleef tijdens het broodje op het parkeerterrein nog wel even hangen.

Leuk ook dat er hele verse MX-5 liefhebbers bij waren. Bas en Anki uit Ewijk hebben net twee weken een hele nette zilveren NB (weliswaar met een rekje ... maar daar hoeven we het in dit epistel toch niet nog een keer over te hebben). Edwin toerde deze morgen met zijn dochter vanuit Milheeze, Timo uit Vught met zijn stevig verbrede glimmend rode NA, Giel kwam uit Eindhoven met zijn “sleepy-eyes”

black NA. En ook Joep en Ashana uit Huizen waren van de partij met hun verstevigde kooi in hun groene NA. Maar goed, we waren net



op tijd weer op weg naar een volgend dakloos avontuur. Wat een straf zo, met dat dak er af.

Op weg naar Milsbeek waar we via de Napoleonsroute richting Plasmolen reden om daar af te buigen naar de lekkerste ijsjes van dit waterrijke recreatiegebied. Maar daar was het natuurlijk te druk voor nu. Dus door naar Mook en via de klimmende Groesbeekseweg naar -je zou het niet verwachten- Groesbeek toe. Nu staat die plaats als de meest feestvierende Vierdaagse-locatie bekend dus we namen wat extra tijd om door de onverwachte drukte heen te “rol-slenteren” op weg naar de bekende Zeven Heuvelenweg. Waar we links en rechts werden uitgenodigd om fruit of verse groenten te kopen die uiteraard niet ter plaatse genuttigd mochten worden. We zwaaien onderweg nog even naar boer Theo die al sinds jaar en dag zijn boerderij ook gestalte geeft als camping-met-koeien. Een veeteelt bedrijf waar de gast-kinderen al arbeidend hun vakantie door kunnen brengen. En dat ze daarvan genieten is wel duidelijk. Boer Theo en zijn vrouw dan.

We hebben nog een paar heuvels te gaan, maar breien langzaam een einde aan deze bijzondere Koningsdag in 2020. Er worden nog wat aardige dankwoorden uitgesproken voor Jan-Willems feestelijke Willem-Alexander Koningsroute. Iedereen heeft genoten en zwaait elkaar uit. En het dak blijft er dus gewoon nog even af.



Toscane

Foto: Cor Peeters





In gesprek met ... Anton Zoetmulder

In gesprek met Anton Zoetmulder (30) omdat hij zich aangemeld heeft als potentieel bestuurslid met als aandachtsgebied jongeren. Door de corona-perikelen is het geen face-to-face gesprek geworden maar heb ik een mailtje gestuurd met een aantal vragen. Je leest hier het eigen verhaal van Anton. Ik heb zowel de “vragen” en wensen mbt o.a. foto’s als de antwoorden niet veranderd. Veel leesplezier.

Tekst: Anton Zoetmulder (en een beetje Elles Pijnenburg)

Foto's: Anton Zoetmulder



Opleiding, waarom heb je hiervoor gekozen. Leuke anekdote(s) uit je studietijd.

Ik heb bouwkunde gestudeerd aan de TU Delft. Hierin kon ik de dingen die ik leuk vind en goed in ben combineren. Ik tekende veel, had een goed ruimtelijk inzicht, deed samen met vrienden bouwen aan hutten en voertuigen en was op school vooral goed in natuurkunde. Daarnaast had een van mijn ouders, mijn moeder, haar eigen architectenbureau. Zo werd bouwkunde een logische keuze. (Mijn vader wilde trouwens liever dat ik rechten ging studeren ;).

Bouwkunde was een prachtige studie waarin ik mijn kennis van techniek en drang naar creativiteit zeker kwijt kon. De faculteit in Delft is een zeer inspirerende plek waar architectuurstudenten van over de hele wereld samenkomen. In Delft heb ik eerst mijn bachelor gehaald en daarna mijn master met een uitwisselingsjaar in Turijn.

In Turijn heb ik samen gestudeerd met mijn huidige vriendin Sylvana de Bruin. We gingen voor het eerst samenwonen, en dat nog wel in het buitenland! Voor de gelegenheid hadden we samen onze eerste auto gekocht. Een leuke groene Fiat Punto, die ons een relatief studentenfortuin had gekost. Leuk, een Fiat, want we gingen per slot van rekening naar zijn geboortegrond: Turijn. Nou, helemaal niet leuk. We waren nog niet eens halverwege onderweg naar Turijn, midden in Duitsland, en de Punto stopte ermee. De auto vol met onze persoonlijke spullen werd weggetakeld en naar een zompig auto(sloop)bedrijf gebracht. Hier bleek het motorblok compleet verdraaid (één van de nokkenassen bewoog niet en door de ongelijkmatige verhitte was het hele motorblok vervormd...) en konden we onze eerste auto gelijk vaarwel zeggen. Gelukkig hadden we een ANWB verzekering en onder het mom van een zeer lange vakantie kregen we uitgebreid vervangend vervoer.

Carrière. Waarom met je zus jullie eigen bedrijf begonnen, wat is jullie visie op architectuur. Hoe zijn de reacties als men hoort dat jullie broer en zus zijn. Leuke of bijzondere projecten (foto's erbij). Leuke anekdote(s). Foto van jou in jullie kantoor (met je zus misschien erbij) of van jou (en je zus) bij één van jullie gebouwen/interieurs.

Na mijn studie (2015) ben ik voor het bedrijf van mijn moeder gaan werken (Jeanne Dekkers Architectuur). Dit was een logische keuze, omdat na de economische crisis (die de bouwwereld hard raakte) er veel kansen lagen in de voortzetting van het bureau. Mijn moeder naderde de pensioengerechtigde leeftijd en zo kon ik vrij snel mijn eigen bedrijf opzetten in de architectuur, en wie wil dat nou niet! Rond dezelfde tijd studeerde ook mijn zus, Elise Zoetmulder, af aan de Interieur- en Designopleiding van Manchester. En ook zij zag de voortzetting van het bureau wel zitten.

Natuurlijk hebben we hier eerst uitgebreid over nagedacht. Ik had wel vaker succesvol samengewerkt met mijn zus aan architectuurprijsvragen, maar toch besloten we dat het belangrijk was om te weten of we het wel met elkaar uit konden houden. Daarom hebben we begin 2016 anderhalve maand door China ge-backpackt. Een mooi avontuur in een stervenskoud China. De temperatuur lag tussen de 0 en -15 graden. Verlaten hostels, smog, mooie natuur en uiteenlopende bijzondere architectuur. Er waren vele hoogtepunten zoals: de enige bezoeker zijn van een bevroren en compleet lege Grote Muur. Het bezoek aan de traditionele uit zwarte steen opgebouwde en ommuurde stad PingYao (waar het hostel op kolen gestookte vloerverwarming had). Het bezoek aan de verboden stad van Peking met -15 graden en een gure wind. Het bijzondere nachtleven van Shanghai, het Keramiek leger van Xian en de moderne architectuur van Ningbo. Zijdelings kwamen we erachter dat we allebei nogal fanatiek zijn in mooie plekken bezoeken en herkennen. En dat we het makkelijk met elkaar uithouden ondanks dat we allebei compleet andere persoonlijkheden zijn.

In de jaren daarna zijn we binnen Jeanne Dekkers Architectuur steeds zelfstandiger gaan werken aan onze projecten. Het eerste project dat we samen ontwierpen als familieteam was de transformatie van een boerderij in Zuid-Limburg naar vakantiewoning voor onze moeder. Daarna ontwerpen we aan een bijzonder duurzaam hotelgebouw in Vught, een groot multifunctioneel project in Goes met woningen, winkels en een hotel, een nieuw concept voor een winkel in Rotterdam en Leidschendam, verschillende particuliere woningen en een aantal basisscholen.

Waar we achter kwamen is dat door onze samenwerking we een bijzondere meerwaarde kunnen geven in elk project. Doordat ik opgeleid ben als architect met veel affiniteit met landschapsarchitectuur (mijn afstudeerproject ging over het landschap) en omdat Elise is opgeleid als interieurarchitect én productontwerper kunnen we samen alle schaalgebieden van het ruimtelijk ontwerpen verbinden. We ontwerpen van de grootste schaal (landschap en architectuur) tot de kleinste schaal (interieur en productontwerp) en weten deze schalen te verbinden met veel gevoel voor menselijke maat. Dat is onze kracht! En we vonden het tijd om deze kracht duidelijker uit te spreken onder onze eigen naam: ZOETMULDER. En zo is ons bedrijf in 2019 begonnen. Uiteraard is de nauwe samenwerking met Jeanne Dekkers Architectuur gebleven. We werken samen aan tal van projecten en onze moeder blijft onze beste adviseur.

Nog andere hobby's, bezigheden, leuke dingen over jezelf om te vertellen.

Naast het werken als architect en het bezoeken van mooie gebouwen kom ik tot rust door gitaar te spelen. Ik heb 9 gitaarachtige instrumenten. Allen met een compleet ander geluid. Twee Spaanse gitaar, twee staal-snarige gitaren, twee elektrische gitaren, een bouzouki (grieks), een tzouras (grieks) en een ngoni (afrikaans). Als je aan me vraagt wat ik dan speel, dan zeg ik dat ik dat niet weet ;). Ik heb weinig tijd om 'liedjes' te leren, dus ik speel vrijwel altijd improvisaties. Er zijn een stuk of 20-30 thema's die ik hiervoor gebruik. En soms komt er één bij en soms vergeet ik er één. Andere hobby's zijn tekenen, voetballen, schaken, gamen met vrienden, de wereld afzeiken met vrienden, en cryptocurrencies.

Wanneer heb je je MX-5 gekocht, welk type en waarom deze.

Een andere grote hobby is natuurlijk mijn MX-5. Als kleine jongetje was ik al gek van auto's, samen met mijn beste vriend gingen we op zoek om zoveel mogelijke mooie auto's te zien. We maakte ze na, we deden ze tekenen, gingen naar het automuseum, en waren brutaal genoeg om te vragen 'of we er dan ook in mochten zitten?' Later verdween dit een beetje, maar de drang naar een mooie auto is nooit weggeweest.

Toen ik na mijn studie een tijdje gewerkt had en gewend was gebleven aan het zuinige budget van het studentenleven, kwam ik erachter dat ik toch wel veel geld overhield. Genoeg om eens serieus te kijken voor een mooie auto, niet zo'n onmogelijk praktisch ding, maar een mooie. Na kort zoeken wist ik dat het een MX-5 moest zijn. We hebben nog even gekeken voor een BMW Z3, maar



die reed als een bus. Mijn vriendin wist zeker welke uitvoering we moesten hebben (die grijze met bruin interieur). En na lang zoeken vonden we het perfecte exemplaar, een zeer net onderhouden, altijd binnen gestalde, NB-FL Phoenix, bullet grey met bruin leder interieur, en slechts 88.000 km op de teller. Sinds half 2016 ben ik de eigenaar en aansluitend ben ik direct lid geworden van de MX-5 club (lidnummer: 4932).

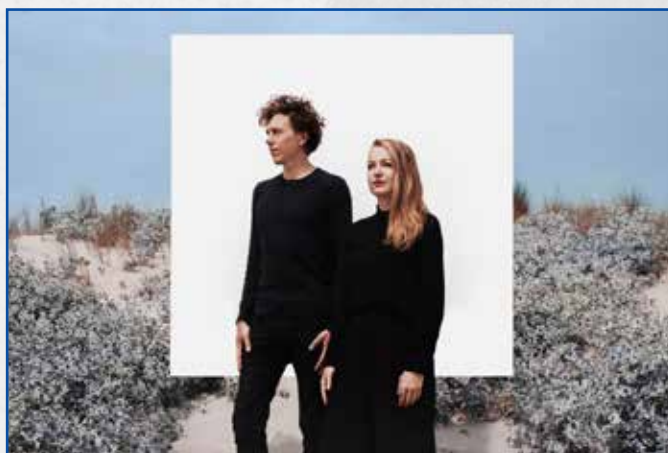
Onze eerste MX-5 vakantie was gelijk een lange; in augustus en september 2016. We hadden met vrienden afgesproken op het Benicasim festival aan de Spaanse kust, en wij gingen natuurlijk met de MX-5: op kampeervakantie. Een mooi rondje door Frankrijk, langs de oostkust van Spanje, door het vasteland van Spanje naar de noordkust en langs de westkust van Frankrijk terug. We hadden letterlijk de hele MX-5 vakkundig vol gezet, rekje zat achterop en de ruimte onder de softtop werd ook benut. Het paste allemaal precies. Ik kan het iedereen aanraden. Heerlijk buiten kamperen en buiten rijden. En iedereen op de camping is altijd verbaasd over wat er allemaal uit dat kleine autootje komt! Belangrijkste tip voor kamperen met de MX-5: niet op gas koken, maar op een elektrische plaat. Scheelt zeeën van ruimte ;).

Waarom heb je je aangemeld als kandidaat-bestuurslid en welke ideeën leven er bij jou om de specifieke taak “jongeren” uit te gaan voeren. Doe gelijk een oproepje voor ideeën en leden die willen helpen met denken en/of uitvoeren. Kun je daar een mailadres bij zetten zodat men contact op kan nemen met jou.

Ik heb mij aangemeld als kandidaat-bestuurslid met als specifieke doelgroep jongeren. Ikschaarmijzelf onder de doelgroep jongeren en voel hier vanzelfsprekend een nauwe betrokkenheid bij. Daarbij zie ik dat er binnen de MX-5 club voldoende verbredingsmogelijkheden en kansen zijn. Er zijn voldoende jongeren, die net als ik, interesse hebben in een leukere auto dan de eenheidsworst Toyota Aygo, Citroen C1 en Peugeot 108. En het mooie is dat je een NA of NB voor bijna hetzelfde geld kan oppikken. Er moet dus wel een grote groep jongeren zijn die een MX-5 op het oog hebben.

Het is denk ik goed om deze snel te betrekken bij de MX-5 club. Bijvoorbeeld door actiever te zijn op social media. Het zou erg leuk zijn om een actieve Instagram pagina te hebben waarop alle ledenauto's te zien zijn (zoals nu de random ledenauto). Ook zou het goed zijn om de pagina met aankooptips nog beter vindbaar en aantrekkelijker te maken. Bijvoorbeeld met video en beeld. Dit is per slot van rekening vaak de eerste aanraking met de MX-5 club. Andere kansen liggen in de technische commissie voor de meer technische aangelegde jongeren. Bijvoorbeeld een workshop 'tuning' en 'turbo' (dit is toch mooi: <https://www.carblogger.nl/mazda-mx-5-nb-tuning/> ?). Een andere kans om jongeren meer te betrekken ligt in de digitalisering van al de mooie beschikbare MX-5 routes. Als iemand andere of aanvullende ideeën heeft hoor ik dat natuurlijk graag!

In de komende tijd hoop ik mij te kunnen gaan focussen op het betrekken van jongeren bij de MX-5 club. Een mooie uitdaging met voldoende kansen!



Naam: Anton Zoetmulder
MX-5: NB-FL Phoenix
Woonachtig: Delft (ZH)
Beroep: Architect, en eigenaar/oprichter van ZOETMULDER architecture+interior+urbanism+design
Burgerlijke staat: al 10 jaar verliefd op Sylvana de Bruin

Het koppel van spierballen

Corona heeft onze club best in de greep en technische dagen zijn daardoor onmogelijk. Toch blijven wij natuurlijk MX-5 fan en plegen we hier en daar wat modificaties. Een club lid "Peter" had al heel wat aan zijn MX-5 opgeleukt om er op Track Days mee op het circuit te rijden. Een zogenaamd schroefsetje, dikkere stabilisatoren, een stevige remmen upgrade en een aanpassing aan de uitlaat van spaghetti spruitstuk met katalysator via een race kat naar een absorptie achter demper. Het geheel werd nog verder op smaak gebracht door een set lichte 18"wielen met semislicks daaromheen. De auto was ook voorzien van een andere mapping in de ECU. Toch miste Peter nog wat kracht en waren de extra toeren bovenin, die vrijgemaakt waren door de chiptuning, niet goed bruikbaar omdat het vermogen dan te snel afbouwt. Getriggerd door een stukje dat in het clubblad had gestaan over "snelle nokkenassen" hebben we besloten na overleg Peter zijn auto te voorzien van een set BBR-nokkenassen die tegenwoordig ook los te koop zijn.

Na wat sleutel werk en de nieuwe nokkenassen heel precies te hebben getimed hebben wij een afspraak gemaakt bij KC-Performance voor Peter zijn auto en ook meteen voor mijn eigen MX-5 die deze afstelling nog moest ondergaan na het vervangen van de nokkenassen.

Afgelopen vrijdag 15 Mei was het zover en na ontvangst door Kazimir en onze tuner voor deze operatie Pieter, wordt eerst mijn auto op de brug gezet om in het uitlaatspruitstuk een breedband lambdasonde te monteren om tijdens de tuning op de rollenbank

het benzine-luchtmengsel te controleren. Na dit klusje geklaard is door een monteur met hittebestendige vingers zo lijkt het wordt de auto vastgesjord op de rollenbank. Pieter doet eerst een run op de vermogensbank om data van de ontsteking en het benzine-luchtmengsel te vergaren zodat hij kan controleren waar bijsturing van de parameters in het programma van de ECU noodzakelijk is. De doelstelling is een zo constant mogelijk benzine-luchtmengsel van 13.5 tot 14:1 en een zo vroeg mogelijk ontstekingstijdstip zonder dat de pingelsensor serieus ingrijpt om het ontstekingstijdstip te verlaten. Na diverse runs geeft Pieter aan dat er niet meer inzit en ik ben dik tevreden. Met een maximumvermogen dat gestegen is van 140 PK via 170pk in 2017 naar 178PK nu bij nog geen 6100 o/m is echt top. Als de motor aan de 7450 o/m waar de nokkenassen hun maximum ademhaling hebben, zou een kleine 200 pk er ingezeten moeten hebben. Maar de automatische transmissie schakelt gewoon te vroeg. Wat echt heftig is toegenomen is het koppel wat bij 3500 o/m met meer dan 60 NM is gestegen ten opzichte van de standaard 2.0 liter en dat is wat je nodig hebt om uit een haarspeldbocht omhoog te klimmen.



In **groen** de standaard MX5 motor. In **rood** na vervangen spruitstuk en chiptuning.

In **blauw** na montage Tomei-nokkenassen en chiptuning.



In **rood** voor de chiptuning, in **blauw** is na de chiptuning.

Nu is het de beurt aan de bolide van Peter, hij en zijn zoon zijn verwachtingsvol over het te behalen resultaat. Zou de katalysator in de downpipe roet in het eten gooien of niet. Het uur van de waarheid is daar en de ruimte vult zich met een geweldige brul tijdens de eerste run, het concert van vuuzela's in een stadion zou direct overstemd worden. Maar er staat al een dikke 190 pk op de klok en meteen is zichtbaar dat de vorige chiptuning niet erg zorgvuldig was uitgevoerd. Blij gezichten natuurlijk want er valt dus nog wat te halen door Pieter. Pieter verbaasde zich er over dat de motor op sommige delen erg arm en op sommige delen erg rijk liep, zijn letterlijke tekst was "waarom dan".

Na diverse runs en bijstellen van de parameters staat er 199PK

op de klok en hoe Pieter ook inging op de smeekbede van Peter, die 200PK zat er niet in. Maar ook hier weer een winst van meestal meer dan 10NM koppel over het hele toerenbereik door alleen de chiptuning.

Wat goed in beeld is gekomen is het verschil in nokkenassen tussen de merken Tomei en BBR.

De vermogens ontlopen elkaar niet veel dat is tot 6000 o/m zo goed als gelijk, wel is er een groot verschil in de koppel opbouw. De BBR-nokkenassen beginnen bij 3500 o/m aan een serieuze koppel toename. De Tomei-nokkenassen zijn al bij 3000 o/m bij de les. Het verdere koppel verloop is weer redelijk gelijk om boven de 5000 o/m weer in een klein voordeel van de BBR-nokkenassen te beslissen. Ik zelf denk dat Peter en ik zelf per toeval allebei precies de juiste keuze hebben gemaakt de BBR set doet het op het circuit hoogtoerig natuurlijk uitstekend en de Tomei assen tonen op een bochtige bergweg hun kracht bij lage toeren.

Een klein video verslagje achter deze QR code



Vakantie Schotland

Tekst en foto's : Ingrid en Jacques Näring

Hoe het begon..... In 2014 kochten wij onze eerste roadster, een MX-5, een cabriolet stond al 36 jaar op mijn verlanglijstje, het kwam er niet van, tot nu. Veel aan het wagentje opgeknapt, noodzakelijk onderhoud zal ik het maar noemen, en uiteindelijk heel veel kilometertjes open gereden. Een feest!!

Onze eerste autovakantie toen geboekt via een reisorganisatie. We gingen voorheen altijd met het vliegtuig en/of bus, voor verre reizen naar het buitenland, de gekste plekken gezien.

Ook voor mijn werk op plaatsen geweest waar een normaal mens niet gevonden wil worden. Kortom erg veel gezien van de wereld, echter dus niet van dichtbij.

En dat is nu veranderd, dat jaar naar Schotland geweest met de MX-5 van twaalf jaar oud, nog nooit zoveel lol gehad en zoveel gezien van dichtbij wat je met een georganiseerde reis alleen maar voorbij ziet komen vanachter de ramen van de touringbus.

We hebben Schotland in twee weken gedaan en dit is een land bij uitstek voor een MX-5, veel bochten en heuvels, prachtig landschap dat nooit verveelt en niet te warm bij open rijden. Voor ons een reden om volgend jaar terug te gaan, maar dan gaan we een rondreis Engeland - Ierland - Schotland doen.

De mooiste tijd (vinden wij) is eind mei, begin juni. Alles staat dan in bloei, zeker de brem. Alles is geel gekleurd, een mooi gezicht onderweg. En niet onbelangrijk, weinig toeristen rond deze tijd.

We begonnen de reis met een overtocht van IJmuiden naar Newcastle met DFDS Seaways. een aanrader, we konden heerlijk uitslapen die dag, want de boot vertrok pas om 17.30 uur, met een overnachting aan boord. De kortste reistijd naar een totaal ander land, waar men ook nog eens links rijdt, totaal één uur reistijd, beter kan je vakantie niet beginnen.

De andere dag om acht uur opgestaan, alles op ons gemakje, de boot was bezig aan te meren, en wij pakten onze koffers in, gingen naar het ruim waar onze MX-5 trouw op ons wachtte, de luiken van de boot gingen open en daar reden wij Engeland in, aan de linkerkant dus. Voordat wij Newcastle uit waren met al de rotondes waar je dus met de klok mee moet rijden, waren wij dus in no-time gewend aan het links rijden. (voor degene voor wie dit een belemmering zou kunnen zijn, gewoon doen, stelt weinig voor)

Van Newcastle is het maar een klein stukje rijden naar de Engels-

Schotse grens.

Onze eerste bestemming was het bijzondere Holy Island, dat via een dam met het vasteland verbonden is en alleen met eb te bereiken is.

Dit eiland was een van de belangrijkste centra van waaruit het christendom zich verspreidde in Groot-Brittannië. Ook bezochten wij het beroemde Harry Potterkasteel.



Het beroemde Harry Potterkasteel

Daarna reden we door naar Melrose, naar ons eerste hotel : Dryburgh Abbey Hotel.

Melrose ligt in het prachtige landschap van de Scottish Borders. Fantastisch rijden daar, mooie weggetjes en uitzichten. Vroeger werd deze regio fel betwist tussen Engeland en Schotland. Je vindt er dus mooie burchten en abdijen, bijvoorbeeld Melrose Abbey, recht tegenover ons hotel. Ons autootje maakte deze dag al overuren.



Melrose Abbey

Na een goede nachtrust gingen we via Loch Lomond naar Inveraray. Het dorpje hoort bij het gelijknamige kasteel van de hertog van Argyll, afstammeling van de Campbell-clan. Het is prachtig gelegen aan Loch Fyne. Het interieur van het kasteel, de mooie kasteeltuinen en de gevangenis zijn het waard te bezichtigen. Ik zou bijna zeggen dat je eerst de serie Outlander moet gaan kijken om te snappen wat er allemaal hier in Schotland gebeurd is.



We reden door de Cowal Hills naar Castle Lachlan, gelegen op een uitstekende rots aan de oever van Loch Fyne. Genoten van het uitzicht over het meer, waarin de bergen en lucht zich weerspiegelen. (TIP : weinig mensen te zien omdat het nog geen hoogseizoen is). Uiteindelijk reden we naar ons tweede hotel in Inveraray, The Argyll Hotel.

Dit hotel is oud, maar met geschiedenis, een voormalig hotel waar familieleden verbleven van veroordeelden die in de gevangenis zaten, even verder op. Inveraray jail ligt dus op loopafstand evenals het gezellige dorpje, prachtige omgeving, heel veel kilometertjes daar gemaakt, burcht na burcht bezocht, weggetje bereden langs het meer waar je normaal niet komt, veel van de sfeer geproefd, de Schotten kunnen echt verhalen vertellen....

Na een paar dagen hier geweest te zijn gingen we waarvoor we kwamen :

Dwars door het Ben Nevis & Glencoe National Park, oftewel de Highlands. Als je daar nog nooit geweest bent met je MX-5..... GA !!



Dit stuk natuur is zo mooi en zo heuvelachtig dat je hier kan blijven rijden, om elke bocht zie je weer wat anders, het ene uitzicht nog mooier dan het andere. Heel veel fotootjes gemaakt, en veel te lang gebleven. In één woord: Schitterend !! Het rijden is meer dan een feest, je voelt je gewoon heerlijk daar.



Later op de avond via de oevers van Loch Ness naar Inverness gereden.

Naar ons volgende hotel: The Waterside Hotel, prachtig gelegen aan de Ness. Mooie stad en vergeven van de eettentjes, ontzettend gezellig daar.

De volgende dag een van de whiskystokerijen in de omgeving bezocht en een rondrit door de prachtige woeste natuur van Wester Ross, waar de beroemde Inverewe Gardens liggen en het mooiste meer van Schotland, Loch Maree. ogen te kort en tanken deed ik bijna om de dag, zoveel te zien. En natuurlijk Loch Ness !! De legende doet het hem... maar geen Nessie te zien, zeker een vrije dag :) Wel het Urguehart kasteel bezocht, om daarna weer in de MX-5 te stappen om in deze prachtige omgeving rond te rijden.



De dag daarna naar de oude vikingplaats Wick geweest, geheel rechts boven in Schotland, natuurlijk ook naar O'Groats End, Schotland deed zijn naam eer aan : regen,regen,regen. De wagen gaf geen krimp, geheel waterdicht die kap. In de stromende regen het oudste kasteel daar bezocht aan de kust, gebouwd in 1100, een hoop stenen aan de kust, maar wat een uitzicht bij de kasteelruïnes van Sinclair en Gernigoe !!

Schotland is vergeleken bij Nederland sowieso ruig en onbevolkt, maar de regio rond de oude Vikingplaats Wick spant de kroon, bijna geen mens te zien... Tanken ??

Daarna doorgereden naar ons hotel : het Mackays Hotel. Helaas



geen papegaaiduikers gezien tijdens onze avondwandeling langs de kustlijn. Mooie omgeving. Wel heerlijk gegeten in het studentencafé in het centrum van Wick zelf. Wat een sfeertje daar, geweldig !!

De volgende ochtend was het gelukkig stralend mooi weer, we moesten deze dag terug naar Dinnet, een pittig stukje rijden en zo mooi !! Op weg naar het zuiden volgden we de Noordzeekust, waarbij we het imposante Dunrobin Castle passeerden en ook baaien waarin vaak zeehonden en dolfijnen gezien worden.

Wij hadden dus de pech deze niet te zien. Maar wel mooie vergezichten en veel bloeiende brem, alles was geel gekleurd, schitterend.

Langs Inverness gaat de weg door de Cairngorm Mountains richting Ballater. Het hotel ligt in het dal van de River Dee, niet ver van Balmoral Castle, het vakantiehuis van de koninklijke familie. Pracht en praal alom. Uiteindelijk naar het hotel gereden voor de overnachting in

Dinnet, het Loch Kinord Hotel. De dag daarna de omgeving verkend, we vonden het minder fraai, maar ja, verwend waren we al.

De dag erna naar Drymen gelegen aan Loch Lomond, in de romantische Trossachs, een bosrijk gebied waar ooit de Schotse volksheld Rob Roy bivakkeerde.

Vanuit Drymen naar Stirling, dat een van de mooiste en belangrijkste kastelen uit de Schotse geschiedenis bezit.

Het kasteel, dat strategisch ligt tussen de Highlands en de Lowlands, was de inzet van vele gevechten. Daarom wordt het ook wel 'the bloody heart of Scotland' genoemd. Prachtig kasteel met veel verleden. Ook hier maakte ons autootje overuren. 's Avonds naar ons hotel gereden, het Winnock Hotel voor een overnachting. De laatste dag zijn we nog langs de Kelpies gereden, paarden van 30m hoog !! geen echte maar van metaal. een bezoekje waard. Vooral in de avond, dan zijn ze mooi verlicht.



Uiteindelijk zijn we te laat vertrokken om Edinbrugh te bezoeken, wat we niet echt leuk vonden, maar dat komt volgend jaar wel goed!!!

Terugreis naar Newcastle) voor de overtocht naar Nederland met DFDS Seaways. Vertrek om 17.00 uur, overnachting aan boord.

De dag erna : Aankomst in IJmuiden om 09.30 uur en binnen een uurtje uitgerust weer thuis .

Uiteindelijk meer dan 2500km gereden met een gemiddeld verbruik van 1:16,3 tot 1:17,4. ontzettend zuinig dus.

Het jaar daarop de reis nogmaals gemaakt, maar dan via Isle of Skye, maar dat is een ander verhaal.....

Prijsvraag: Zoek de verschillen



Tekst en foto's: André Faber

Toen wij in 2009 bij de dealer waren om een nieuwe MX-5 uit te zoeken, was het snel duidelijk dat we een paar dingen wilden laten aanpassen. Hoewel deze versie standaard al van de nodige luxe was voorzien, wilden wij er helemaal “onze” auto van maken. “Customizen” in goed Nederlands. De dealer deed zijn best, schakelde zelfs de importeur in, en de koop werd gesloten. Het is niet gebleven bij die aanpassingen in het begin. In de loop van de jaren zijn er steeds weer modificaties doorgevoerd. Inmiddels is het een aardig lijstje geworden.

Quiz-vraag: Kun jij zien wat er is veranderd?

Schrijf alle aanpassingen op die wij hebben laten uitvoeren ten opzichte van de “fabrieks”-MX-5 NC 1.8 Executive Roadster Coupé, zoals de Nederlandse dealer die destijds leverde. Het zijn er een stuk of vijftien. Mail je antwoorden binnen vier weken aan redactie@mx5club.nl en dan wordt vastgesteld wie de winnaar is. Die krijgt een poloshirt met logo MX-5 club en de titel “MX-5 NC kenner 2020”. De juiste antwoorden worden daarna gepubliceerd.







Met de Mazda MX-5 NA

Bijdrage van: Frank en Maryam van der Valk

435 km Rijswijk - Pierrefonds (twee nachten) Camping Le Cour de La Forêt vlakbij het bloemrijke dorpje en het enorm Château de Pierrefonds.

Om 8.00 vertrokken wij van uit Rijswijk naar Pierrefonds 100 km boven Parijs om vandaar uit de schitterende legendarische Nationale N7 te volgen. Deze wordt beschreven in het boek *Langzaam door Frankrijk* door Peter Jacobs & Edwin de Becker

180 km Pierrefonds - Montargis (twee nachten) Camping De La Foret op loopafstand van het mooie plaatsje Montargis (ook wel klein Venetië genoemd) Zeker een aanrader is het heerlijke Italiaanse restaurant Roma met een mooi terras gelegen in Montargis. Een ritje binnendoor vanaf de camping met open dakje naar de Kanaalbrug over de Loire (Canal de Briare) en een bezoekje aan het afgelegen kasteel "Château de La Bussière "(bekend om zijn hengelsportverzameling en een 18-eeuwse grote moestuin).



Op weg naar de volgende slaapplek over de N7 naar de Montargis stoppen wij bij het authentieke oude tankstation in originele staat met hotel 200 km van Parijs (vandaar de naam **Les 200 Bornes** (borne = km paaltje, red)). Om de sfeer van vroeger te proeven drinken wij een kopje koffie aan de eveneens authentieke bar van toen. Ook bezoeken wij nog even snel het rustige mooie natuurreservaat Pouilly sur Loire.

220 km Montargis - La Montgarnie (drie nachten) de mooie ruime afgelegen rustieke camping La Montgarnie. Toevallig is de eigenaar Bert Loorbach ook de schrijver en uitgever van het *boek Rustiek Kamperen*.

Een tochtje rijden door de uitgestrekte omgeving. Een bezoek aan de stad Moulins en lunchen bij Le Grand Café dat bekend staat als het mooiste café van Frankrijk. In de omgeving van de camping bij plaatsje Digion is het Hotel & Restaurant Les Diligences ook een aanrader waar je voor een betaalbare prijs een heerlijk dagmenu hebt op een sfeervol overdekt terras .

135 km La Montgarnie - Lyon (twee nachten) Camping International de Lyon een grote drukke stadscamping maar uitstekend om met de bus en metro naar de mooie stad Lyon te gaan. De mooie stad Lyon hebben wij verkend met de toeristen opstap - cabriobus waarbij je de mogelijkheid hebt om telkens bij een van de vele bezienswaardigheden uit en in te stappen. Genieten van o.a

de rivieren Rhône en de Saone , vele mooie moderne of historische gebouwen en de heerlijke restaurantjes.

240 km Lyon - Vaumeilh (vijf nachten) De Camping Les Deux Pigeons een zeer mooie camping met maar drie campingplaatsen en een paar huur- appartementjes en uitstekend sanitair, ook uit het boek *Rustiek Kamperen* van Bert Loorbach. Op loopafstand van de camping hebben wij heerlijk gegeten bij restaurant **Le Zinc** (bij het leuke vliegveldje voor zweefvliegtuigen). Een ritje naar de gezellige markt van **Laragne Monteglin** en het plaatsje **Sisteron** is een van de vele mooie uitstapjes die in de omgeving te doen zijn.



Een heerlijk diner georganiseerd door de vriendelijke camping-eigenaar Jan (bekende gitarist van de Nederlandse band de Bintangs uit de zeventiger jaren) en zijn vrouw Marijke voor de gasten was ook een leuke afsluiting voor ons verblijf bij Les Deux Pigeons.

Vaumeil - Lecco Italie 400 km (drie nachten) Super mooi hotel Red's Barzano. We zijn wegens het weer afgeweken van onze mooie **route N7 naar de Côte d' Azur** en hebben onze tent geruild voor een paar heerlijke dagen in een comfortabel hotel in de buurt van het mooie Comomeer waar op dat moment ook onze dochter en schoonzoon al verbleven. Op gehuurde fietsen een mooie maar zware tocht gemaakt langs de schitterende rivier Adda met als eindpunt het leuke dorpje Trezzo met als beloning een heerlijke lunch met fantastische pizza's.



langzaam door Frankrijk

Een ritje naar het Como meer en een bezoek aan het gezellige plaatsje Lucco met z'n vieren in de gehuurde Fiat 500 van onze kinderen was ook zeker de moeite waard.



512 km Lecco- Luneville (een nacht) Hotel Jacaranda de Banaudon in het gezellige plaatsje Luneville, geboekt via booking.com met een recensie 9.7, was de eerste teleurstelling van de vakantie. Na een rondleiding door een trotse dame was prijs / kwaliteit ver beneden de verwachting. Geen eigen badkamer maar douche op de gang en de huiskamer -ontbijtzaal leek meer op een kringloopzaak dan ontbijtgelegenheid..

Maar door de vriendelijke service hebben we toch een fijn verblijf gehad dus de 9.7 was wel terecht maar niet voor de inrichting.



Het overnachten was niet de enige teleurstelling want bij het vertrek liep de bijna 30 jaar goed onderhouden oude MX-5 NA met origineel 100.000 km op drie poten. Na een hele dag op het service punt van de ANWB en vele malen vergeefs de garagehouder proberen te overtuigen dat het misschien de bougiekabels konden zijn, maar de Frans sprekende garagehouder bleef bij zijn standpunt

dat het niet de bougies waren maar een kapotte cilinder, vanwege de olie op een bougie, zat er niks anders op dan dat de auto via de ANWB naar Nederland gebracht moest worden. Inmiddels een hotelovernachting, sleepkosten, taxi, huurauto, transport naar Nederland verder had onze vertrouwde Mazdagarage in Nederland het probleem in een paar minuten opgelost omdat het toch bleek dat het de bougiekabels waren, dus de garagehouder zat er helemaal naast.



527 km met een huur VW Golf van de ANWB weer naar huis. Ondanks de problemen met de MX-5 kunnen we toch terug kijken op een fijne vakantie.

Frank en Maryam van der Valk

Mazda garage Proosdij / Wieringa Den Haag

Langzaam door Frankrijk door Peter Jacobs & Edwin de Becker

Rustiek kamperen van Bert Loorbach.



Einde Zoektocht, Einde Vermaak?

Tekst : Dennis Ortsen

Foto's : AnoukFoto en Madeno

Een spreekwoord dat mij doet denken aan de titel is: *"Het bezit van de zaak, is het einde van het vermaak."* Ik weet niet hoe dat bij jullie is, maar bij mij is dat niet noodzakelijkerwijs het geval. Om met een inkoppertje te beginnen, bij het verkrijgen van mijn MX-5 betekende dat voor mij echt niet het einde van het vermaak. Er ontstond simpelweg een nieuwe vorm van dat vermaak.

Op 25 september 2016 heb ik mijn blauwe 10th Anniversary Edition gekocht van een liefhebber uit Friesland. Op een prachtige zonnige zondag keerde ik huiswaarts. Het is een in Nederland nieuw geleverde auto met destijds 101.000 km op de klok. En ik mag zeggen, in zeer goede staat. Die eerste jaren heb ik me heerlijk vermaakt in de omgeving en daarbuiten. Ik heb routes op Internet gevonden en heb er vele uitgeprobeerd. En toch, toch kroop er in 2018 een twijfel bij me naar binnen. Na een tijdje sturen was ik toe aan een pauze. Mijn lijf had na anderhalf uur sturen behoefte aan rust, zeker als de wegen van bedenkelijke kwaliteit waren. Maar ja, ik had immers wel een sportauto gekocht met als extra een sportiever onderstel. Heb ik dan wel de juiste keuze gemaakt? Tja...

Daar ontstond een nieuwe zoektocht. Klopt dit, wat ik ervaar tijdens het rijden? Het Internet bevat een schat aan informatie. Niet alles daarvan is waar, of uit te meten in wat jij prettig vindt of niet. Ik dacht een oplossing te vinden in een aanpassing van het onderstel. Maar voordat ik daartoe over ging, wilde ik eerst zelf ervaren wat zoiets dan betekent. En niet onbelangrijk; wat kost zoiets dan? Ik heb in 2018 louter positieve ervaringen gevonden op Amerikaanse en Britse fora over een schroefset voor de MX-5 van Britse makelij. In hoogte verstelbaar zonder aanpassing van *preload*, de demping is ook instelbaar en de set komt inclusief passende *topmount* zodat je in principe zelf de montage zou kunnen uitvoeren zonder speciaal gereedschap. Een oproep van mij op Internet of iemand een dergelijke schroefset op zijn MX-5 heeft zitten leverde één positieve reactie op. Eén. Da's niet veel. Maar ik mocht met alle plezier meerijden om te ervaren hoe dat voelt. Dankbaar heb ik daar gebruik van gemaakt, het was ook nog eens erg gezellig onderweg en achteraf. Maar met alle respect, die schroefset is voor mij te stug, te oncomfortabel. Zoiets is immers een smaakkwestie. Bij die

oproep bood iemand anders een proefritje in zijn NA aan, voorzien van een andere schroefset. Nou, misschien is dat dan wat? Dus ook daar heb ik dankbaar gebruik van gemaakt, hij heeft ook een stukje in mijn 10th Anniversary Edition gereden. Ik was benieuwd naar zijn oordeel. Hij zei na drie bochtjes: *"Deze voelt aan als een nieuwe..."*. Oh. Oké. Nou fijn om te horen van iemand die veel meer ervaring heeft met diverse MX-5jes dan ik. Dan neem ik aan dat het geen versleten onderdeel betreft.

Door besluiteloosheid, drukke tijd en een tijdje wachten op het resultaat van een dorpel roestvrij maken is het in 2019 er niet van gekomen om een knoop door te hakken. Ik heb de bandenspanning van 2,2 bar teruggebracht naar 1,8 bar en eerst dat maar een tijdje geprobeerd. Eind vorig jaar kwam de uitnodiging van de club om bij Intrax een rondleiding en uitleg te krijgen over de fabricage van hun producten. Ik was er als de kippen bij om me in te schrijven en op 14 februari waren we met de club bij Intrax. Een prachtig bedrijf, met liefde voor automobielen en hun producten en enthousiasme werden met humor met ons gedeeld. Alle producten die zij maken, worden op je persoonlijke wensen afgestemd. Inderdaad: dat klonk mij als muziek in de oren. En dat heb ik er ook in geknoopt (in die oren). Halverwege maart heb ik de MX-5 uit de schorsing gehaald en tijdens die eerste rit dit jaar wist ik 't zeker: "Er moet wat gebeuren want de lol wordt verdrukt door rugpijn na anderhalf uur sturen." Ik heb contact opgenomen met Intrax en een dag later zat ik daar aan tafel. Na een beoordeling van de auto was er geen "quick win" te behalen. Een oplossing is een aangepast onderstel op maat. Hoewel me dat als muziek in de oren klinkt, zat daar ook een prijskaartje aan. Een dusdanig prijskaartje waar ik me ook af kan vragen of ik dat bedrag bij een andere MX-5 zou kunnen doen. Eén die is zoals ik hem prettig vind rijden. Hmmm.

Weer die twijfel over de auto zelf en wat nu te doen. Gesteund door de uitleg van Intrax ging ik op zoek naar informatie om kennis te vergaren. Want ik zag het niet zitten om op basis van vele meningen op Internet lukraak een schroefset te monteren en dan maar af te wachten wat het resultaat zal zijn. Want zoals ik al zei, op Internet vind je veel informatie. Daar zitten veel meningen tussen. Soms





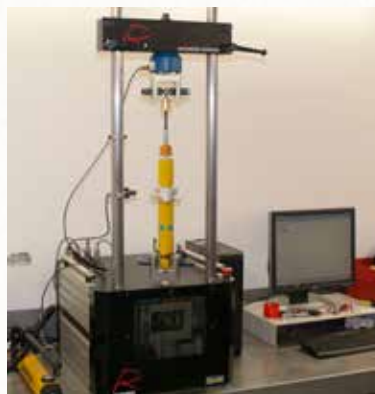
ook onwaarheden. Maar keer op keer las en zag ik hetzelfde; er ontstond in die zoektocht inzicht en een rode draad ontvouwde zich. Er is namelijk geen goedkope, makkelijke of snelle oplossing voor een goed onderstel naar jouw smaak. Velen zijn je voorgegaan die dat wel dachten en dan valt het resultaat tegen. Of vanaf de eerste dag want het voldoet niet aan je verwachting, of na 20.000 km want dan is het spul al weer versleten omdat je een krent was. En zo kun je elke keer een paar honderd euro er tegen aan smijten door te finetunen om er steeds achter te komen dat je op dit gebied geen specialist bent.

Ik stond op het punt om mijn 10th Anniversary Edition te verkopen en op zoek te gaan naar een NC. Totdat ik van iemand vernam dat er een bedrijf in Zeeland zit dat ook een oplossing op maat kan bieden, met hergebruik van datgene wat goed is. En laten we wel wezen, elke MX-5 heeft een geavanceerd onderstel: voor en achter worden er dubbele draagarmen gebruikt waar veel ruimte is voor persoonlijke voorkeur. Mijn 10th Anniversary Edition heeft een nota bene een Bilstein-onderstel, waarbij de veren een cm korter zijn en heel iets sterker dan bij een standaard MX-5 onderstel (NB). En ik had op met name het Amerikaanse Miata forum gevonden dat het op maat maken van een Bilstein schokdemper tot heel goede resultaten kan leiden. En laat dat bedrijf in Zeeland, Madeno Racing

dat nu ook doen! Je kunt daar niet alleen terecht voor een volledige revisie van Bilstein schokdempers, ze kunnen in verschillende stages je onderstel zodanig voor je aanpassen zoals jij dat wilt. Ik heb contact met hen opgenomen, zij konden wat voor me betekenen! De stage één aanpassing was hoger dan het budget dat ik mezelf had gesteld, maar fors lager dan een onderstel op maat door Intrax. En dan behoud ik mijn MX-5 en alle onderdelen die er af fabriek op zitten. Ik heb dat budget een paar nachten op me in laten werken en heb de knoop doorgehakt. We gaan er mee aan de slag! Anderhalve week later heb ik mijn MX-5 in Tholen achtergelaten na een uitgebreide uitleg. Overigens kreeg ik een leuke leenauto mee; een Renault Clio (III) RS. Elke avond kreeg ik een update van de voortgang van de werkzaamheden. Madeno Racing heeft eerst de auto uitvoerig bekeken en bereiden en opgemeten, op de weg en met behulp van testapparatuur. Na elke update werd ik steeds nieuwsgieriger want het ging de goede kant op met de resultaten. Toen ik het verlossende antwoord kreeg: *“De MX-5 staat helemaal klaar, ben meer dan tevreden met het resultaat. Het is een totaal andere auto geworden.”*

Een slapeloze nacht volgde; de volgende dag heb ik direct de auto opgehaald! Het resultaat en de voortgang van de aanpassingen zijn uitvoerig besproken en getoond aan de hand van rapporten





van de testapparatuur. Die eerste proefrit met hen was natuurlijk spannend, maar ook lastig. Want ik kende de wegen daar niet, ik wist niet wat het verschil was tot ik de mij bekende wegen bereden had. Maar de eerste kilometers leerde me al direct dat het fijne karakter van de MX-5 onveranderd is gebleven. De rit naar huis duurde ruim twee uur en op de snelweg kwam ik er achter dat de verandering erg, heel erg goed geslaagd is. Thuis gekomen op de bekende wegen kwam de vuurdoop en de ontlading: "De auto is precies geworden zoals ik gehoopt had!". De koets is rustiger, stabiel geworden. De voorkant "dribbelt" niet meer, harde richels bij bruggen hoor je alleen nog maar, je voelt ze niet meer. Het afrijden van drempels is zoveel prettiger geworden. Het oprijden was niet zo erg, het afrijden daarentegen wel. Bij het afrijden van een drempel voelde je elke keer een dreun in je rug. Of je nu een drempel in een woonwijk, in de bebouwde kom of zo'n 60 km/h drempel tegenkwam, daar ging ik bewust niet te hard overheen. Nu? Nu rolt ie zoveel soepeler een drempel af, veel rustiger, stabiel.

Denk nu niet dat het een zwabberaar is geworden die deint als een Amerikaans slagschip. Aan het sportwagen-karakter is niets ingeboet! De auto geeft meer vertrouwen, meer rust en stabiliteit. Bij het snel nemen van rotondes of een snelle lange doordraaier zoals een korte op- of afrit bij de snelweg is de koets rustig en stabiel. Voorheen waren het de banden die het niet meer bij konden houden; je voelde de auto wegglijden als je te hard ging. Nu hang ik bij op- en afritten met m'n lijf tegen de deur aan, zoveel grip heeft dat ding. Ik kan harder over rotondes zonder dat het onaangenaam wordt; zoveel rust en vertrouwen heeft de achterkant nu. Ik weet verder niet hoe goed ik dit moet beschrijven, maar voorheen,

voordat Madeno Racing de auto onder handen had genomen, kreeg ik na anderhalf uur rijden last van mijn rug en moest ik een pauze nemen. En nu? Ik heb die bewuste dag meer dan vier uur gereden, meer dan twee uur achter elkaar en ik had geen last van m'n rug. Ik ben gestopt met rijden omdat het donker begon te worden, niet omdat ik er genoeg van had. Ik moet nu denken aan wat die mede-MX-5-rijder me vertelde toen ik in zijn NA het onderstel mocht ervaren: "Deze voelt aan als een nieuwe...". Nou, moet ie nù eens een keer proberen! Soms moet je goed zoeken, voor een hele nieuwe ronde aan vermaak!





Vakantie met de MX-5 in Le Marche

Tekst en foto's: Marian en Jan Koolhof

In april van 2018 vond ik in een magazine in een openbare ruimte een artikel over Le Marche in Italië. Ik had tot dusver nog nooit gehoord van dit gebied. Het bleek te liggen aan de oostkust van Italië naast Umbrië. Ik maakte een aantal kopieën en nam deze mee naar huis om Marian te overtuigen. Daar was gelukkig niet veel voor nodig. Zij was snel om en ging op zoek naar een Agriturismo in de periode mei/ juni. Ze vond een leuke locatie in een klein dorpje Smirra in de buurt van Fano, veertig kilometer van de kust. Het was betaalbaar en beschikbaar.

Even later zagen we een programma waarin Ilja Gorter dit gebied ook aanpreekt. Hij nam ons mee naar een wijngebied bij Jesi, naar een oude molen waarin in de schuilkelder voor voedsel van vroeger de beroemde kaas pectarine op handmatige wijze wordt gefabriceerd. Ook liet hij zien hoe in Loreto het huis van Maria vanuit Rome hiernaar toe is gebracht. Er bestaan twee versies van dit verhaal, enerzijds door engelen, anderzijds steen voor steen. Ik ben er deze vakantie niet achter gekomen wat hieromtrent de waarheid is.

Ilja reed in het programma in een oude fiat 1200 cabriolet. Dit maakte het plaatje compleet om onze eerste gezamenlijke rit te maken in onze MX-5. Ter voorbereiding zijn de voorste kokerbalken vervangen, de distributieriem, waterpomp, keerringen en is de dynamo van een nieuw lager voorzien. Tot slot is ook de olie verwisseld en zijn de bougies vervangen. Uiteindelijk een week voor

vertrek toch ook nog een lidmaatschap van de ANWB geregeld! We hadden maar twee weken vakantie!

In de laatste week van mei zijn Marian en ik vertrokken. Als compromis voor de ruimte hebben we een tweedehands bagagerek gekocht en gevuld met een Samsonite koffer. Leeftijd van de koffer past bij die van de auto. Met twee spanbanden vastgezet, kofferbak gevuld en op naar Italië.

Vanwege mijn werk, een eigen bedrijf in onderhoud, zijn we vertrokken vanuit Riemst in België. Van hieruit was het 1330 kilometer naar Smirra. Om half zeven is de auto gestart en na de eerste stop kon het dakje er gelukkig af. Een heerlijke rit via Duitsland, Frankrijk, Zwitserland en reeds de eerste dag werd Italië bereikt via de Gotthard tunnel. Hierin wel oordoppen ingedaan maar we hadden ons vergist in de hitte. In de tunnel bedroeg de temperatuur voor ons gevoel meer dan 30° C.

Ooit in een ver verleden hebben we gelogeed in een drive-in hotel. Een soort Drive-in van Mc-Donalds maar dan om te slapen. Marian zoeken en gevonden in Montano Lucino bij Milaan. Geboekt via het loket, daarna de auto in de garage gereden, gordijntje dicht en via de lift naar boven in de kamer boven de auto. Na een uitstekende maaltijd, overnachting en ontbijt weer vertrokken op weg naar Smirra. Het viel ons wel op dat de wegen nog steeds erg slecht zijn in Italië maar de Mazda trok zich daar gelukkig niets van aan.

Om vier uur in de middag gearriveerd in Smirra, een kleine gemeenschap met enkele appartementen. In de beschrijving van ons appartement stond dat het laatste stukje weg een beetje een uitdaging vormde. We waren blij verrast door de omgeving, mooie natuur, mooie bochtige weggetjes en helling op en helling af. Zo ook naar ons appartement, alleen de steilheid op het eind was meer dan 10%, dus even wennen. De eerste paar keer in zijn één, daarna bleek de tweede versnelling ook mogelijk.

Aangekomen bij het appartement waren we overdonderd. Een vrijstaand huis op de top van een bergje, met zwembad en een leuk ruim interieur, wat geweldig. Het huis bleek vijf appartementen te herbergen maar vanwege het tijdstip in het seizoen waren wij de enige bewoners. Christine, de beheerster ontving ons zeer hartelijk en had allerlei informatie verzameld, inclusief een flesje wijn. De dagen daarna bleek pas dat het echt een paradijs is voor cabrio's. We hebben vele mooie tochten gemaakt, waarbij de Mazda zich erg in zijn element voelde. Mooie ritten door heuvels met zonnebloemen, granen, lavendel en natuurlijk olijfbomen en wijngaarden. Ik heb enkele foto's toegevoegd maar in werkelijkheid is het tien keer mooier.

En dan voor wie ervan houdt; elk dorp lijkt wel in de afgelopen veertig jaar gelijk gebleven. Over het algemeen goed onderhouden huizen, stevige dakconstructies en heerlijke restaurants waar voor relatief weinig geld een goede maaltijd kan worden genuttigd. En vanwege de lekkere wijn dan toch wel even een discussie wie er terugrijdt!

Op het moment dat ik dit verslagje schrijf is het de laatste dag en regent het tussen de zonneschijn. Een ideaal moment om in je zwembroek de auto weer schoon te maken voor de terugreis. We vertrekken zaterdag om op deze manier op zondag ons weer voor te bereiden op het normale leven maar wel met een mooie herinnering die wij graag willen delen met jullie.

De vuurdoop voor Marian is trouwens goed verlopen. Geen rugpijn, genieten van het open daken..... de betrouwbaarheid van de Mazda!

Door corona zullen we nog moeten wachten maar we gaan zeker nog een keer terug!



Een reis door mijn autowereld

Tekst : René Brouwers

Foto's: René & Adèle Brouwers

Een allereerste stap naar gemotoriseerd

Heel vroeger begonnen met een bromfiets, merk Puch, destijds razend populair. Met dat eitje als tank. O ja, en met een hoog stuur (de tegen-hanger van Puch was Tomos. U weet nog wel...). En mijn Puch heb ik toen zelf uitgerust met een voetversnelling. Een setje dat eenvoudig te monte-ren was. Daarvoor, toen ik nog geen zestien was, sleutelde ik aan een ou-de Berini, met een motor voorop met een aandrijving via een rol op de voorband, net als bij de Solex. En gewoon fietsen was een kwestie van een handel naar je toe trekken en dan kwam de rol los van de voorband. Ook had ik met een broer van mij een scooter, merk Heinkel. Een beetje prutsen aan dit alles was een leuke en leerzame bezigheid. Ik leerde o.a. dat in de benzinetank een ontluchtingsgaatje moest zitten, anders zoog die vacuüm. En het was altijd gedoe met de bougie. Tenminste dat dacht je. Startte de motor niet, dan de bougie eruit, de kabel vasthouden, de bougie op het motorblok, dan aanduwen, meelopen en dan kijken of die vonkte. Zo niet, dan de aanslag eraf halen met een staalborsteltje en dat puntje bij tikken en dan weer controleren. En zo verder.

De komst van de eerste skelters naar Nederland

De interesse in auto's en motoren groeide. Ik werd toen lid van de Jeugd Automobiel Club, kortweg JAC genaamd. Ik kan de naam van het clubblad nog herinneren: Volgas. Eén exemplaar heb ik als het goed is nog be-waard. Zo ook was ik zo'n 55 jaar terug betrokken bij de komst van de eer-ste skelters, karts, naar Nederland. In Breda werd op een asfaltplein een eerste race tussen de strobalen gehouden. Daar kwam veel jong publiek op af. Prachtig. De eerste karts kwamen uit Italië. Handige lassers hier sleutelden er zelf een in elkaar. Zo een heb ik er toen gekocht. Met een bromfietsmotor erop, op stepbanden. Hij stuurde niet al te best en hij was geen lang leven beschoren. In die jaren groeide de kartsport in Ne-derland. En werd erg populair. Onze Nationale held Jos Verstappen en an-deren zijn daar met hun race-carrière begonnen. Karts was en is relatief goedkoop. In Nederland is er nog een enkele baan over. Helaas.

Motorcross

Ik ging als vijftien / zestienjarige graag naar motorcrosswedstrijden. Dat vond ik heel spectaculair. Daar reden toen de coureurs, in de lichte klasse (125 cc!!) op Jawa Twins, donkerrood van kleur. Ik kan me de kleur en het uiterlijk alsmede het geluid dat die viertakt



motoren maakten nog goed herinneren. Die zijspanners met de bakkenist vond ik mooi werk. Ik zie ze in de bocht nog helemaal voor me. De bakkenist, helemaal buitenboord hangend en bijna met zijn pak schurend over de grond. En dan weer snel omhoog voor de volgende bocht de andere kant uit. Met Pasen was er toen elk jaar motorcross op de Grebbeberg in Rhenen.

Autocross

Wat ook heel spectaculair was, in die tijd, waren de autocrosswedstrijden. Geweldig spektakel. En dan niet zoals nu, met al die geprepareerde au-to's. Nee, dat waren gewoonweg auto's van de straat of van de sloper..... waarvan de ruiten eruit waren gehaald en met een forse boomstam, als roll-bar in het midden om ervoor te zorgen dat wanneer die auto over de kop ging het dak in tact bleef. En dat op weilanden met strobalen in de bochten. En de auto's reden soms tegen elkaar, en soms probeerden ze elkaar van de baan af te duwen, dat mocht toen. Dat betekende wel dat er wat carrosserieonderdelen los kwamen. Ook een keer een achtbaan meegemaakt: ja dat was wel dikke pret voor de toeschouwers. En er werd wat van de motoren gevraagd in dat losse zand, wat leidde tot kokende motoren. Ook van die grote Amerikaanse bakken deden mee. Na elke heat kwamen de tractoren om de baan weer vrij te maken. Allemaal wat primitief. Maar wel mooi.

Auto-races

Echte motor- en autoraces, puur om de snelheid, heeft me nooit zo ge-boeid. De Formule 1 is niet aan mij besteed. Ik ben slechts één keer gaan kijken op Zandvoort. Het hele Formule 1-gebeuren is voor mij een we-reldwijd rondtrekkend, en daardoor zeer milieu-onvriendelijk, circus. Met minimale verschillen tussen de race-auto's. En met grote voorspelbaar-heid van de uitslag. Bijzonder is dat de onbetwiste leider in de F 1, Lewis Hamilton, zich buiten het circuit juist sterk maakt voor behoud van het mi-lieu en duurzaamheid. Voor mij is het echt een farce, dat omwille van commercialiteit, de F 1, dit jaar, wel door gaat, maar dan zonder publiek. Ga dan maar racen op een Play-station. Toendertijd wel veel gekeken naar auto-rally's, als die op TV kwamen. Ja in zwart-wit. Denk aan de Tul-pen-rally en de Mille Miglia.

Mijn eerste en daaropvolgende auto's

Mijn eerste auto was een Volkswagen Kever. Gekocht bij van



Tilburgen-Bastiaanse in Etten-Leur. Het was een witte, met gereviseerde motor. Dit laatste werd in die tijd veel gedaan. M.a.w die motor was als een nieuwe motor te beschouwen, alleen voor de helft van de prijs. De motor zat ach-ter-in en maakte veel lawaai. Het was een 1600 cc en verbruikte erg veel benzine. Daarna Citroën Dyane (in de kleuren rood, groen en oranje), twee keer een Citroën GS, met die speciale luchtvering. Dan een Renault 5. Vervolgens een Volvo 340. Een Nederlandse auto, zeer degelijk. Ik her-inner mij nog de volgende anecdote. Het regende hagelstenen op een camping aan het Lago Maggiore in Zwitserland. De Japanse auto's, alsme-de caravans liepen hagelschade op, aan de Volvo was niets te merken. Daarna Peugeot's, de 405, 406 en 407. De laatste auto heb ik toen particulier verkocht. Het was een diesel met 205.000 km op de teller, die ik alle-maal zelf heb gereden. Een geweldig comfortabele auto qua rijgedrag. Ei-genlijk een limousine. Alleen de instap was laag.



Wat vond ik door de jaren heen mooie auto's

Nu ik wat eigen auto's de revue heb laten passeren, denk ik terug aan an-dere populaire auto's van vroeger, die indruk op mij gemaakt hebben. Al-lererst de Renault 16 met die stuurversnelling. Stuurversnelling vond ik prachtig, is heel apart. Thuis hebben wij vroeger een Opel Rekord gehad, ook met stuurversnelling. De Ford Taunus 17 M en 12 M, dat waren nog eens populaire auto's in die tijd en voor het grote publiek. En dan de spe-cials. Wat te denken van die grote Amerikanen toen, prachtig, met die zes cilinders. En wat een prachtig dof brrrrmm-motorgeluid. De Chevrolets, de Buicks, de Pontiacs. En de Chevrolet Corvette, met een heuse voor-bank. Deze laatste had de versnelling via een hendel onder de bank. Nooit meer later die plaats van de versnelling tegengekomen. Tot slot wil ik nog de Ford Mustang noemen. Die in cabriolet-uitvoering is helemaal een Beauty. Het bijzondere van deze auto is dat het interieur dezelfde kleur heeft als het exterieur.

En dan over naar Mazda

Ik wilde naar een hoog-zit auto. Ná marktverkenning kwam ik uit op een Mazda CX 5, benzine-uitvoering en handgeschakeld. Een echte hoogzit, bijna oversized. Een ruime auto ook, zuinig in gebruik en voorzien van vele veiligheidssnuffjes. Hoe het komt weet ik niet, maar ik kon met die Peugeot 407, beter inparkeren. Ik had beter overzicht. Drie jaar terug heb ik weer een nieuwe Mazda CX-5 gekocht, ditmaal een automaat; mijn vorige heeft mijn zoon nu.

Nu de trotse bezitter van een Mazda MX-5

Ik was heel lang weg van een MG-B, de legendarische Engelse sportwa-gen. Vond ik prachtig om te zien en met die mooie



spaakwielen, geweldig. Ooit gedacht, zo wil ik er later ook een. Sinds een jaar of tien had ik het idee, nu gaat het er toch echt een keer van komen om een sportauto en met name een cabriolet te kopen. Inmiddels keek ik ook naar andere merken, zoals Alfa Spider, MG F, Mercedes coupé, BMW Z3 en de Mazda MX-5. Daar ik zelf geen sleutelaar ben, wilde ik vooral een betrouwbare en niet te dure cabriolet. Zelf sleutelen aan een auto, die kennis heb ik niet in huis. En zodoende kwam ik uit op de Mazda MX-5. En dan op Inter-net kijken. Ook naar Duitse sites. En daar vond ik mijn keus. De eerste heb ik dus zelf geïmporteerd. Net in de week dat ik hem zou ophalen, kreeg ik hernia. Met een kennis naar Duitsland gereden; op de terugweg reed hij in de MX-5, en ik in de hoogzit. Het ging allemaal net vanwege de pijn in mijn been. Het bancaire verkeer met het buitenland was toen nog niet goed geregeld. Vooraf overboeken was geen optie, want ik moest de au-to eerst nog zelf zien. Ik droeg toen onder mijn jas een bodywarmer, met in de afsluitbare vakken meer dan 10.000 gulden. U zult begrijpen dat ik zoiets niet gewend was, dus dat was wel een spannende rit.Door de perikelen van de nasleep van een hernia, na een half jaar particulier ver-kocht. Een jaar later, ik was hersteld, toch weer een MX-5 gekocht. Ook weer particulier verkocht en toen een MX-5 met elektrische hardtop ge-kocht. Beviel me erg goed. Helaas, de productie hiervan eindigde in 2015. Ik vind het leuk om, om de zoveel jaar te vernieuwen. Nu, sinds februari, heb ik een MX-5 ND uit 2017, met 16.000 km op de teller. Afleverdatum 13 maart. Midden in Corona crisistijd dus. Na twee dagen een rondje Pos-bank gedaan. Leuk, maar het voelde niet goed vanwege Corona. Dus, weer in de stalling gezet. 23 april weer met de MX-5 een paar rondjes hier in de omgeving. Het is ronduit genieten, bij mooi zonnig weer en de kap open. Nu rij ik elke week, bij mooi weer, samen met mijn vrouw een rondje, hier in het buitengebied. Maar, er komen vast betere tijden, dat we weer massaal met de cabrio naar buiten gaan en dat we weer clubrit-ten gaan rijden, waarbij gezelligheid troef is.





Met de MX-5 naar Zuid-Italië

Door: André Bouterse

Afgelopen zomer hebben mijn vrouw Linda en ik met onze Mazda MX-5 1.5 ND gedurende drie weken een mooie tocht gemaakt naar Zuid-Italië. De reis ging via de Stelvio-pas in Noord-Italië zuidwaarts. Langs het Gardameer, over de Povlakte, via Toscane naar de regio's Umbrië en De Marken en tenslotte naar Puglia in de hak van Italië. Bij het Gardameer regende het enkele uren, de resterende tijd reden we met open dak en was het heerlijk weer. Mijn Adidas cap had volgens de marketing-afdeling van deze fabrikant zonbescherming factor 50, dus dat kwam goed uit. In De Marken ("Le Marche") en in Puglia ("Apulië") verbleven we telkens een week om vandaar uit de omgeving te verkennen.

Stelvio-pas (Passo dello Stelvio)

De Stelvio-pas is een klassieker onder de bergwegen en moet je minstens één keer in je leven hebben gereden (hopenlijk kan het deze zomer of dit najaar weer als de Coronacrisis stopt). Vanaf de noordzijde klim je met achtenveertig (!) haarspeldbochten tussen sneeuwvelden door naar de top, op 1.871 meter. De weg is uitdagend en uniek in zijn soort, de vergezichten adembenemend (zie ook YouTube). Volgens TopGear rolt “zelfs de meest geharde passagier ... hier groen van wagenziekte uit de auto”, maar dat valt reuze mee. Onze MX-5 kan goed mee met de grote jongens, maar zelfs in alle vroegte is het zo nu en dan oppassen geblazen voor wielrenners bij wie de Stelvio-pas op de bucket list staat. De kap is naar beneden en de stoelverwarming doet zijn werk. Het wegdek is goed en bovenop de pas stoppen we bij toeristische stalletjes waar veel wielrenshirts worden aangeboden. Wij kopen een Stelvio-sleutelhanger voor aan de binnenspiegel. Op de bergpassen erna is het overigens ook oppassen geblazen, niet vanwege de wielrenners maar nu vanwege het slechte wegdek.

Parmigiano reggiano en Emmentaler

In mijn ogen zie je aan de staat van de weg vaak hoe het er in een land economisch voor staat. De betaalde Autostrada en de hoofdwegen in het rijke noorden van Italië langs het Gardameer zijn te vergelijken met de Italiaanse kaas: Parmigiano Reggiano: hard, vlak en met hier en daar een bescheiden hobbel. De andere wegen die we gereden hebben, lijken meer op de Zwitserse Emmentaler kaas: met grote gaten die we telkens opnieuw moeten ontwijken, nier vergruizend. Onze Mazda beschikt over de standaard vering, wat zacht voor in Nederland maar ideaal voor op het pokdalige Italiaanse wegdek.

We komen gedurende ons verblijf overigens weinig tot geen andere MX-5's tegen. Ook niet of nauwelijks de op dezelfde basis als de ND gebouwde Fiat Spider. Waar we in Nederland geregeld een opgestoken duim krijgen, gaan we nu anoniem door het leven. Wel hebben we het gevoel dat we in elk stadje en dorpje dat we bekijken de auto veilig achter kunnen laten en dat klopt.

In Zuid-Toscane stoppen we in Montepulciano en Pienza, twee rustieke middeleeuwse stadjes. Beide liggen (uiteraard) op een heuvel, met een fraai uitzicht op de omliggende glooiende heuvels met hier en daar cipressen. Rijden door Toscane is ook geen straf.

De volgende echte halte wordt Aqualagna in De Marken, waar we een week verblijven in een vakantiewoning en mooie ritten maken. Het huisje hebben we niet alleen geselecteerd op het huisje zelf en zijn zwembad maar ook op de aanwezigheid van een wasmachine. Net vóór de vakantie hebben we een speciaal voor de ND gemaakte drielidige kofferset aangeschaft en die blijkt toereikend. Samen met de opbergvakken achter de rugleuningen en de beperkte plek achter de stoelen voor onze jassen. In de kofferbak rest zelfs nog ruimte voor twee paar bergschoenen en een fototas. Een kofferruimte op de achterklep hebben we dus niet nodig ... Wel moeten we nu elke week een wasje draaien.

Palmbomen

Via airbnb regelen we voor één week een appartement in Ostuni, Puglia. Tegen onze verwachtingen in verblijven wij voor een habbekrats bij een Italiaans echtpaar in een fraaie vrijstaande villa inclusief oprijlaan met palmbomen en een automatisch openend hek. Een betere entourage kan je niet voor je MX-5 wensen ... Ostuni



zelf is een schitterend stadje met allemaal witte huizen en gezellige steegjes dat we iedereen aanraden ('slechts' 2004 km verwijderd van Utrecht).

We bezoeken veelvuldig de rotsachtige kusten om te zwemmen en daarnaast ook Matera, gelegen in de traditioneel zeer arme Italiaanse regio Basilicata. Deze stad wordt al sinds de prehistorie d.w.z. zo'n 35.000 jaar onafgebroken bewoond. Het is een van de oudste steden ter wereld. Matera is bekend geworden door zijn vele nog altijd bewoonde "Sassi" (grotwoningen) en staat sinds 1993 op de Unesco Werelderfgoedlijst.

In Alderobello zien we de "Trulli", iglo-achtige huisjes van los opgestapelde stenen die vooral ten tijde van het Koninkrijk van Napels snel neergehaald werden zodra er weer eens een belastinginspecteur aan de horizon opdoemde.

Gewoon doen!

Na drie weken Italië zit het er helaas al weer op. Op de terugweg naar Nederland overnachten we in het noorden in de stad Trento om de dag erna via de 2.509 meter hoge bergpas en tolweg Passo del Rombo (Duits: Timmelsjoch) Oostenrijk bij Sölden binnen te rijden. Op de pas is de cabrio-dichtheid hoog. Iedereen geniet van de mooie route, de bergen met sneeuwvelden en het heerlijke weer. De kapjes zijn open. Nadat we nog enkele dagen in Tirol te verblijven, is de vakantie nu definitief voorbij. Voor iedereen die de mogelijkheid heeft om een dergelijke reis te maken, hebben we tot slot maar één advies: gewoon doen!



Gulf benzine station

Tekst: Alfons Jannink

Afbeelding: Rob Potman

Het eerste benzinestation ter wereld was het Gulfstation dat op 1 december 1913 in Pittsburgh (USA) werd geopend. In 1959 gaf Gulf hier een klein boekje uit met interessante automerken uit het begin van de 19^e eeuw. Graag wil ik jullie met enkele van die automerken laten kennismaken en dan met name met de cabrio's. Deze keer is het de Lancia uit 1909.

Lancia 1909

Fabr.: Fabbrica Automobili Lancia & Co. Italië (1908 tot heden)

Afbeelding: 2 pers. sportwagen.

Vencenzo LANCIA was in zijn jonge jaren een bijzonder kundig autorennner en tevens monteur en was jaren een der sterren van de grote races voor de FIAT fabrieken.

Toen hij, zoon van een rijke fabrikant, zelf zijn bedrijf stichtte, was dan ook zijn naam voldoende voor een succesvolle verkoop. Nog steeds is de fabriek de producent van een sportieve wagen van bijzondere klasse, beroemd om zijn wegvastheid.

De verschillende typen van LANCIA droegen en dragen nog steeds namen, die ons muzikaal in de oren klinken als bijvoorbeeld Aurelia, Aprilia, Lambda, Ardea, enz., waarvan het voorlaatste type al zeer bekend is geweest, niet het minst om de bijzondere veerconstructie van de voorwielen en de compacte 4 en 8 cilinder „steile V” motor.

Voor al op bochtige race circuits voelt de LANCIA zich in zijn element en het was dan ook in Barcelona en in Pau (Fr.) dat wereldkampioen Alberto Ascari dit merk in resp. 1954 en 1955 naar de zege voerde.



人馬一体

Jinba ittai.

Een gevoel van eenheid.

Auto en bestuurder
in perfecte harmonie.

Als paard en ruiter,
intuïtief met elkaar verbonden.

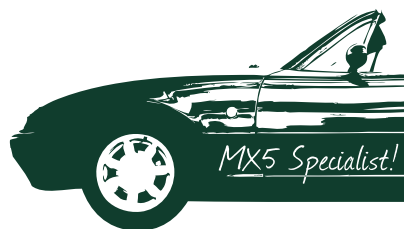
Dit gevoel van eenheid
noemen we 'Jinba Ittai'

en staat aan de basis van
alles wat wij doen.



zoom-zoom





De Cabrioheve.nl

VERKOOP - ONDERHOUD - ONDERDELEN



Ruim 2.500
producten
op voorraad!

Uitgebreid online assortiment

✓ Gebruikt en nieuw ✓ Origineel Mazda en aftermarket ✓ Snelle levering

