

PDF-downloadservice



Alstublieft!

**Op de volgende pagina's het
door u bestelde artikel
van *AutoWeek*.**

Veel leesplezier!

Disclaimer: De in deze PDF opgeslagen informatie mag op geen enkele wijze openbaar gemaakt worden, verspreid worden, gekopieerd worden of worden veelevoudigd (ook niet via een eigen netwerk) zonder voorafgaande, schriftelijke toestemming van Sanoma Men's Magazines BV en alle andere rechthebbenden waaronder Axel Springer Verlag AG. Alle rechten voorbehouden. Copyright *AutoWeek*.



Nog altijd lekker strak

Met een beetje geluk kan het nog even; open toeren. Voor de herfst echt in alle hevigheid losbarst, zijn we met drie roadsters op pad gegaan. De onlangs vernieuwde Fiat Barchetta, de Mazda MX-5 en de MG TF, tweezitters die al weer wat langer meegaan, maar nog steeds érg leuk zijn.

TEKST STÉPHAN VERMEULEN, FOTO'S RENÉ OUDSHOORN

Wulpse rondingen, 'n knus interieur en een bijzonder prettige wegligging zijn zaken die de Fiat, Mazda en MG nog altijd tot lekkere roadsters maken. En dan pakken we ook nog even de laatste behaaglijke zonnestrallen van de herfst mee. Ja, na deze test kunnen we er weer even tegenaan.

Door al het cabriogeweld van dit jaar zijn veteranen als de Fiat Barchetta, Mazda MX-5 en MG TF een beetje ondergesneeuwd. Dat vond Fiat ook en dus werd de roadster voorzien van een nieuwe neus en een op details gewijzigde achterkant. Gelukkig bleef het opvallende derremlicht, dat als een ruggengraat uit de

achterklep prijst. De compacte Barchetta heeft nog altijd een uitgesproken gezicht. Dat geldt eveneens voor de auto die de roadstertrend begin jaren negentig nieuw leven inblies; de Mazda MX-5. Natuurlijk is de Mazda door de jaren heen fijn geslepen, zo maakten ouderwetse 'opklaplampen' plaats voor normale units. Nog zo'n roadster die niet mag ontbreken in deze test, is de MG TF. Jawel, met middenmotor en achterwielaandrijving. Da's altijd fijn. Overigens heeft de Fiat als enige een motor die de voorwielen aandrijft. Bij MG bestelden we de 1.8 met 136 pk, die als TF 135 door het leven gaat.

Eenvoudig

Open die kap! Een beetje cabriofan rijdt al open als het kwik een graad of twaalf aangeeft en er een waterig zonnetje schijnt. Wij hadden gelukkig warmer weer, een uiterst prettige, voor de nazomer zeer behaaglijke 22 graden. Het dak van de Barchetta is zo geopend, maar je moet wel even uitstappen. De vergrendeling bij

de A-stijl is kinderlijk eenvoudig, je hoeft alleen twee hendels om te draaien. Vervolgens stap je uit om de kap voor en achter met de hand omhoog te duwen, trek je aan een hendel ter hoogte je lendenen zodat de afdekking achter de stoelen wordt ontgrendeld, en klaar ben je. Het opgevouwen dak verdwijnt, je doet de afdekplaat dicht en het bootje (*barchetta* is Italiaans voor bootje) ziet er strak uit. Het lijkt heel wat, maar het is zo gebeurd. Als enige heeft de Fiat 'n afdekplaat, en dat oogt fraaier dan een weg-gemoffeld opgevouwen dak achter de voorstoelen. Je moet bij het sluiten van de Fiat-kap wel opletten dat de afdekplaat het dak niet beschadigt. Overigens leveren Mazda en MG hun roadsters met een afdekzeil dat je over de opgevouwen kap kunt spannen. Maar daar moet je maar net zin in hebben. En levert het dak van de MX-5 nog problemen op? Niet echt. Je ontgrendelt de kap met hendels en laat de kap dan met de hand achter de stoelen



De Barchetta heeft een origineel interieur.



De kleine tellers van de Barchetta hebben een simpele layout.



De Mazda heeft de fraaiste klokkenwinkel.



De MX-5 Sportive heeft een zesbak, die lekker exact schakelt.



Het zwarte dashboard van de MX-5 oogt bijna saai, maar de afwerking is top. Je hoort geen kraakje.

verdwijnen, dat kan bij wijze van spreken als je staat te wachten bij het verkeerslicht. Bij de MG TF gaat het hetzelfde. Bij het – normaal gesproken – onvoorspelbare Nederlandse klimaat kun je het plastic achterruitje best laten zitten. Maar als je langer met het dak open rijdt, kun je dit beter verwijderen, in opgevouwen toestand wordt het plastic namelijk gauw lelijk en dan zie je helemaal niets meer, want ook zo is het zicht naar achteren al slecht, net als in de Barchetta trouwens. De MX-5 heeft als enige een glazen achterruit.

Windscherm

Ga je de snelweg op, dan is het aan te bevelen het windscherm te monteren. Dat rijdt stukken comfortabeler en met de zijruiten omhoog blijft dat tot minstens 140 km/h het geval. De Barchetta en de TF beschikken over een groot windscherm en in de MX-5 moet een soort 'plankje' de windcirculatie in de cockpit beperken. En daar slaagt het behoorlijk in, want net als in de Fiat en de MG blijft het zelfs bij 140



Leer en hout, een lekker Brits sfeertje in de Brooklands-versie van de TF 135.



De knoppen voor de ventilatie tonen erg goedkoop, let op de nogal ouderwetse schakelaars onderin de middenconsole.



Dit derde remlicht is een van de kenmerkende details aan de achterkant van de Fiat Barchetta.

km/h nog relatief rustig in de MX-5. Maar op de snelweg zul je in de praktijk vaker dicht rijden. Doe in de Barchetta en de TF dan maar rustig aan, want boven de 120 zwellen de geluiden van wind en motor behoorlijk aan, alsof je tijdens een winderige dag op het strand loopt. In de MX-5 gaat het er met gesloten dak op de snelweg duidelijk rustiger aan toe.

Rauw

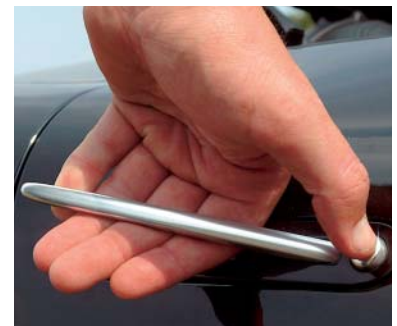
Een vermogen van 130 pk staat bij een gewicht van iets meer dan 1.000 kilo natuurlijk borg voor flitsende prestaties. De Barchetta komt lekker vlot uit de startblokken, zelfs nog iets sneller dan de fabriek belooft. Hij maakt vol accelererend een rauw geluid, maar dat mag best! Laat maar horen dat je er zin in hebt! Boven de 4.000 tpm krijgt de Italiaanse zestienklepper het naar zijn zin, en pas bij 7.000 tpm is het uit met de pret. De overbrengingen van de vijfbak zijn lang, in twee passeer je bijvoorbeeld al de 100 km/h-grens. Maar dat zie je terug bij de tussenacceleraties, dan is de Fiat minder rap dan de andere twee. Op de sprint vanuit stilstand moet de Italiaan de Brit nipt voor laten gaan, de MG klaart het



Fiat Barchetta 1.8 16v:
top 200 km/h, 0 – 100 in 8,7 s

▲ Originele vormgeving
Felle motor
Goede wegligging

▼ Erg lichte besturing
Mindere afwerking
Gehorig



De portiergreep van de Fiat vraagt enige gewenning.

Bij de Barchetta ligt het opgevouwen dak keurig onder een afdeplaat.

klusje in 8,6 seconden, terwijl de Fiat eentiende meer nodig heeft. Maar waar praat je over! Je kunt in elk geval met beide auto's heel wat GTI-rijders pesten. "En de Mazda MX-5 dan?", zult u vragen. Die moet met zijn 146 pk net even sneller zijn! Maar door de versheid van dit exemplaar – er staat net 1.000 kilometer op de klok – krijgen we hem niet sneller

dan in 9,2 seconden van 0-100 km/h. Dat moet vlotter kunnen als de auto een paar duizend kilometer meer op de teller heeft staan. Overigens zit de 1.8 van de MG achter de voorstoelen, en dat heeft wel iets. Roadsters met middenmotor zijn sowieso leuk, kijk maar eens naar de Toyota MR2 en de Opel Speedster. De MG klinkt bijzonder sportief en luid, de

Mazda-motor doet het wat rustiger aan; er zou wat ons betreft best een ander uitlaatsysteem onder mogen voor een heftigere sound. Net als de andere twee draait ook de Japanse motor met plezier 7.000 toeren. Voordat we een paar bochtjes gaan pakken, nog even iets over 't mechaniek. In de Barchetta voel je via het kleine



MX-5 1.8 S-VT Sportive:
top 208 km/h, 0 – 100 in 9,2 s

▲ Rijdt super
Fijne zeskak
Relatief comfortabel

▼ Stuur niet verstelbaar
Zachte stoelen





De MG is van zichzelf al sportief, deze tankdop had best achterwege kunnen blijven.



De motor van de TF ligt achter de stoelen, vandaar deze beademing in de zijkant.



De versnellingsbak van de Brit vraagt om een ferme hand.

pookje perfect wat er in het tandwielstelsel gebeurt en da's altijd lekker voor het gevoel tussen mens en machine. De Fiat-bak schakelt lichter dan de MG-bak, die om 'n wat stevigere hand vraagt. En o, wat schakelen die Japanse transmissies toch heerlijk, licht en exact, met de juiste dosering wat betreft gevoel. Deze MX-5 Sportive heeft een zesbak, de 1.8 S-VT Touring moet 't met vijf versnellingen doen.

Onbehouwen

Bij de eerste meters in de MG hebben we dan ook al direct een sportwagengevoel, terwijl dat bij de Fiat pas later komt, na een paar bochtjes. De besturing gaat zwaarder, en *kadang*, dat was weer een oneffenheid in het wegdek. Wat is die TF hard geveerd! Té hard naar onze zin. Natuurlijk, je mag best voelen dat er een scheur in het wegdek zit, maar zo onbehouwen als het onderstel van de MG TF met oneffenheden omgaat, vinden we te veel van het goede. Oké, de Barchetta springt evenmin zachtzinnig om met hobbels en bulten, maar het voelt wat vriendelijker aan. Het onderstel van de Mazda is zachter en daardoor ook geschikter voor het serieuze werk. Als je



MG TF 135:
top 205 km/h, 0 – 100 in 8,6 s

▲ Sportief
'Vet' uiterlijk
Snel

▼ Te stug onderstel
Soms listig
Mindere afwerking

elke dag in de auto zou rijden, is dat wel zo prettig. Een kleine stuurbeweging volstaat al om de roadsters direct van koers te laten

veranderen. In de Mazda en de Fiat voelt de besturing licht aan, in de Barchetta zelfs té licht. Personen met grote voeten zullen in de MG regelmatig twee pedalen tegelijk intrappen. Het gaat er in deze auto's allemaal wat kleiner aan toe dan in een middenklasser. Mede daardoor voel je je na 't instappen al gauw één worden met de auto. Laat die bochten maar komen! Eerst nemen we weer de Barchetta. De voorwielaandrijver kleeft aan het asfalt, het begrip onderstuur kent 'ie niet. Klasse. De auto helt slechts licht over en blijft zeer fraai in balans. Wat jammer dat Nederland zo'n vlak land is, en zeker in het westen zijn bijna alle wegen kaarsrecht. Dan de MG. De achterwielaangedreven roadster zweept je op, telkens ga je harder de bocht in, lekker... maar opeens komt 'ie om en dan moet je echt alle zeilen bijzetten om niet af te gaan, of, erger nog, de TF niet om een lantaarnpaal te krullen. Nu zijn er mensen die wel van zulk spannend rijgedrag houden, maar voor onge oefenden is het oppassen geblazen als 't echt heel hard gaat. Hoe het ook kan met achterwielaandrijving, laat Mazda met de MX-5 zien. De achterkant komt weliswaar eerder om dan die

van de TF, maar op zo'n manier dat je 'm weer gemakkelijk kunt corrigeren. Wie er 'n beetje bedreven in is, kan er een mooie lange drift van maken. Eer je in de MG op het idee van een lekker partijtje driften komt, sta je al achterstevoren. Vast staat dat je met alledrie veel lol kunt beleven.

Kookwetter

Maar geldt dat ook voor het interieur? Van het Barchetta-dashboard worden we zeker vrolijk. Het heeft dezelfde welvingen als het exterieur, er is bovendien gebruik gemaakt van kunststof met een grof patroon. Best apart. De vormgeving van de bijzonder kleine tellers had wel wat meer aandacht mogen krijgen. De cijfers zouden niet misstaan op een kookwetter. Aan de hendels en knopjes zie je dat de Fiat al langer meeloopt, maar dat zie je bij de Mazda en de MG ook. Het Fiat-stuur laat zich goed verstellen, waardoor we in de Barchetta de prettigste zitpositie krijgen. In de MX-5 mis je die verstelmogelijkheid, want het stuur zit gewoon te laag. Ook in de MG krijgen we het stuur niet op een lekkere hoogte, hoewel 't hier wél in hoogte te verstellen is. Met de kap dicht wordt het erg krap in de Barchetta, maar





Het front van de Mazda oogt nog fris, maar de achterzijde wordt nu wel gedateerd.

als je het goed met je medepassagier(e) kunt vinden is dat juist lekker knus. Een blik op de tellers van de MG en je waant je zo weer meer dan tien jaar terug in de tijd. De meters zijn nogal ouderwets, wat niet hetzelfde is als retro. Hetzelfde geldt voor de hendels en knoppen, bovendien zijn de draaiknoppen voor de ventilatie nogal goedkoop van snit. De kunststof doet schamele pogingen om op aluminium te lijken, maar slaagt daar niet in. Deze MG TF Brooklands heeft houtinleg - dat past nu eenmaal bij een Brits interieur - en midden op het dashboard zit een olietemperatuurmeter. Je zit in de TF ver naar voren, waardoor het voelt alsof het meeste van de auto zich achter je bevindt.

Van de retrolook-tellers in de MX-5 worden we al wat vrolijker - ze passen goed bij de rest van het interieur - maar het zwarte dashboard van de Mazda oogt weer bijna saai. Er zijn maar weinig frivoliteiten aanwezig. En ook hier weer zie je aan de hendels rond de stuurkolom dat de auto al lang meeloopt. Voor lange mensen is zo'n compacte



Begin 2002 werd de TF gelanceerd, deze koplampen geven hem een ander aanzien dan zijn voorganger, de F.

roadster erg krap. Zo zijn de stoelen van de Fiat en de MG erg klein en hebben ze nogal korte zittingen. Gelukkig bieden ze wel veel zijdelingse steun. In de Mazda zit je op wat grotere meubelair, maar de stoelen zijn zachter en houden je in snel bochtenwerk minder stevig omklemd.

Barchetta 't goedkoopst

De prijzen van de geteste roadsters liggen nogal uit elkaar. Open rijden is in dit geval het goedkoopst met de Fiat Barchetta. Je stapt in vanaf € 26.495 voor de Dynamic. Die uitvoering mist echter de 16-inch lichtmetalen wielen, heeft een mindere audio-installatie en geen airco. De Comfort is de compleetste versie, voor € 29.495 krijg je er zelfs een hardtop bij. Voor 100 euro meer heb je een Mazda MX-5 met een 110 pk sterke 1.6 en bij MG kun je voor € 27.630 een TF 115 meenemen. Maar we hebben voor de MX-5 de 1.8 gekozen, van de TF 135 kregen we de Brooklands-versie mee, die voor € 32.300 in de prijslijst staat. Die heeft ten opzichte van de TF 135 extra's als leren bekleding, een houten stuurwiel en 16-inch lichtmetalen wielen. Bij de beschrijving van de uitrusting zijn we echter uit gegaan van de gewone uitvoering. Omdat we de 1.6 wat te zwak vinden voor dit gezelschap kozen we de MX-5 1.8 S-VT met 146 pk, voor de Sportive met zesbak vraagt Mazda € 34.995.

Met zijn aantrekkelijke instapprijs lonkt de Barchetta zeker naar de cabrioleliefhebber, en de auto is recentelijk nog vernieuwd dus dat maakt hem weer interessant. Ondanks de voorwielaandrijving biedt het Bootje karrenvrachten rijplezier. Jammer van de lichte besturing. De MG TF is sportiever met zijn zwaardere besturing, middenmotor en achterwielaandrijving, maar zijn stugheid zal niet door iedereen op prijs worden gesteld. Beide auto's laten nog wat puntjes liggen op afwerking; naden sluiten niet fraai aan, hier en daar zie je een matig afgewerkt stukje kunststof en ze zijn niet vrij van kraakjes. En juist op die punten weet de Mazda MX-5 te overtuigen. Wie zo'n roadster als auto voor alledag wil inzetten, kan het beste een MX-5 kiezen. Natuurlijk is hij wat duurder, maar we hebben maar weinig minpunten aan de auto kunnen ontdekken. Het niet verstelbare stuur is daar een van, en de stoelen bieden te weinig zijdelingse steun. Hij heeft een lekkere zesbak, een fijne wegligging en het rijplezier van de Mazda overtuigt nog steeds. Het is gewoon de beste auto van de drie. ■

Uitrusting/opties Fiat Mazda MG Barchetta MX-5 TF 135

Uitrusting/opties	Fiat Barchetta	Mazda MX-5	MG TF 135
ABS/remassistent	S/-	S/-	S/-
Airbag l/r	S/S	S/S	S/S
Airbags hoofd/opzij	-/-	-/-	-/-
Airco/automatisch	S/-	€ 1.450/-	€ 1.600/-
Audio-installatie/CD	S/S	S/-	S/-
Automaat	-	-	-
Boordcomputer	-	-	-
Buitenspiegels elektr./verw.	S/-	S/S	S/S
Centr. vergr./afstandsbed.	S/S	S/S	S/S
Cruise control	-	-	-
Hoogte-/diepteverst. stuur	S/-	-/-	S/-
Hoogteverstelling stoel l/r	-/-	-/-	-/-
Lichtmetalen velgen	S	S	S
Metalliek lak	€ 395	S	€ 550
Middenarmsteun	-	-	-
Mistlampen vóór	S	S	€ 260
Regensensor	-	-	-
Stab.systeem/tract. contr.	-/-	-/S	-/-
Stuurbekrachtiging	S	S	S
Toerenteller	S	S	S
Sjiruiten elektr. v/a	S/-	S/-	S/-

S = STANDAARD, - = NIET LEVERBAAR

Technische gegevens	Fiat Barchetta 1.8 16v Comfort	Mazda MX-5 1.8 S-VT Sportive	MG TF 135
Motor	4-cil. in lijn dubb. bovenl. nokkenas, 4 kl./cil.	4-cil. in lijn dubb. bovenl. nokkenas, 4 kl./cil.	4-cil. in lijn dubb. bovenl. nokkenas, 4 kl./cil.
Cilinderinhoud	1.747 cc	1.840 cc	1.796 cc
Boring x slag	82,0 x 82,7 mm	83,0 x 85,0 mm	80,0 x 89,3 mm
Compressieverh.	10,3:1	10,0:1	10,5:1
Brandstofsysteem	multipoint-inspuiting	multipoint-inspuiting	multipoint-inspuiting
Max. vermogen	96 kW/130 pk bij 6300 tpm	107 kW/146 pk bij 7.000 tpm	100 kW/136 pk bij 6.750 tpm
Max. koppel	158 Nm bij 4.300 tpm	168 Nm bij 5.000 tpm	165 Nm bij 5.000 tpm
Aandrijving	voorwielen	achterwielen	achterwielen
Aantal versnellingen	5, handgeschakeld	6, handgeschakeld	5, handgeschakeld
Ophanging vóór	onafh., McPherson, stab.	dubb. draagarmen, stab.	dubb. draagarmen, stab.
Ophanging achter	onafh., McPherson, stab.	dubb. draagarmen, stab.	onafh., multilink, stab.
Remmen vóór/achter	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven	gev. schijven/schijven
Bandenmaat	205/45R16	205/45R16	205/50VR15
Draaicirkel	10,5 m	9,2 m	10,6 m
Afmetingen l/b/h	3,89/1,64/1,27 m	3,98/1,68/1,23 m	3,94/1,63/1,26 m
Wielbasis	2,28 m	2,27 m	2,38 m
Tankinhoud	50 liter	50 liter	50 liter
Bagageruimte	165 liter	144 liter	210 liter
Gewicht	1.048 kg	1.075 kg	1.105 kg
Laadvermogen	212 kg	180 kg	215 kg
Aanhanger (geremd)	450 kg	-	-

Prestaties	Fiat	Mazda	MG
Topsnelheid*	200 km/h	208 km/h	205 km/h
0 - 100 km/h	8,7 (8,9*) s	9,2 (8,4*) s	8,6 (8,8*) s
50 - 80 km/h in 3/4	5,5/7,6 s	4,6/5,8 s	4,6/6,1 s
80 - 120 km/h in 4/5	10,2/13,3 s	8,1/10,9 s	7,3/11,3 s
Geluid 100/120 km/h	72,6/76,8 dB	71,5/74,6 dB	74,5/77,0 dB
Verbruik gem.*	8,4 l/100 km (1:11,9)	8,9 l/100 km (1:11,2)	7,9 l/100 km (1:12,7)
Testverbruik gem.	8,8 l/100 km (1:11,3)	8,7 l/100 km (1:11,2)	8,9 l/100 km (1:11,5)
Actieradius	565 km	560 km	575 km

* = FABRIEKSOFGAVE

Kosten

Prijs	€ 29.495	€ 34.995	€ 30.230
Bijkomende kosten	€ 538	€ 678	€ 673
Houdersch.bel. 3 mnd	€ 63 - € 76	€ 78 - € 93	€ 78 - € 93
Garantie	2 jaar/onbeperkt 8 jaar carrosserie	3 jaar/100.000 km 6 jaar carrosserie	2 jaar/onbeperkt 6 jaar carrosserie
Onderh.int. kl./gr.	20.000 km/ 20.000 km	15.000 km/ 30.000 km	25.000 km/ 25.000 km
Importeur	Fiat Auto Nederland bv Amsterdam ZO, 020-3421700	Auto Palace de Binckhorst bv 's-Gravenhage, 070-3337400	Rover Nederland bv Vianen, 0347-366600
Internet	www.fiat.nl	www.mazda.nl	www.mg-rover.nl

