



Mazda MX-5 1.8i MG F 1.8i VVC Fiat Barchetta

De waarheid ligt (niet)

Wat is de fijnste sportcabrio onder de zeventig mille? Nu het een beetje nazomert, is dat een prangende vraag voor wie volgend voorjaar wil blitsen.

OM DE TE VERWACHTEN verwijten in de kiem te smoren, krijgt u hierbij meteen een verklaring voor het ontbreken van die twee andere enigszins betaalbare roadsters. De Alfa Spider 1.8 en de BMW Z3 1.8 zijn er inderdaad niet bij. En wel hierom: eerstgenoemde hebben we recentelijk als GTV aan de tand gevoeld in Autovisie 15, waarbij bleek dat de nieuwe instap-motorisering deze auto niet optimaal tot zijn recht doet komen. Dat geldt misschien in iets mindere mate voor de Spider omdat je met een coupé hogere tempi pleegt te rijden, maar het blijft in twee opzichten een gevalletje van op de tenen lopen. Hetgeen evenzeer geldt voor de BMW. Als



in het midden



Als enige heeft de MX-5 een verwarmde glazen achterruit. Bovendien een kleine maar effectieve windstop.



1.8 valt de Z3 echt niet serieus te nemen. Te weinig vermogen. Een 1.9 met 140 pk gaat redelijk, waar een 2.8 van een ton daadwerkelijk de juiste boodschap overbrengt. Dat is alle opzichten een dikke auto.

SYMPATHIEKER is het hier ten tonele gevoerde drietal. Omdat de Barchetta, de MG F en de MX-5 iets bescheidens hebben, iets dat zegt 'mijn baas is een levensgenieter met een gelimiteerd budget, géén patser'. Inderdaad, een beetje het effect van een klassieke auto. Waarbij het eigenlijk merkwaardig is dat uitgerekend het merk met het hoogste retro-gehalte

DRIE AUTO'S, drie verschillende filosofieën. Motor midden & achterwielaandrijving, motor dwarsvóór & voorwielaandrijving, motor in lengterichting voorin & achterwielaandrijving. En allemaal met hetzelfde doel: het genereren van een maximum aan rijplezier. Rijplezier dat in Nederland momenteel wordt genoten door ruim tweeduizend mensen. Van die groep rijden er ruim 1200 in een MX-5. Waarbij natuurlijk aangetekend moet worden dat de Mazda al sinds '89 op de markt is. De MG F is sinds begin '96 onder ons en heeft inmiddels 344 liefhebbers weten te verleiden, terwijl de Barchetta, die een jaar langer op de

ophanging met dubbele driehoekige draagarmen rondom. Bovendien heeft Mazda de MX-5 op een streng dieet gezet, waardoor zelfs de nieuwe auto, die meer veiligheidsvoorzieningen aan boord heeft dan z'n voorganger, nauwelijks meer dan duizend kilogram weegt. In de beperking toont zich de meester. Fiat heeft het ook eenvoudig gehouden voor de Barchetta. In technisch opzicht althans. Uitgangspunt vormde het Punto-chassis. McPherson-poten voor en langsarmen achter dus. Een 1,8-liter zestienklepper met nokkenasverstelling dwars voorin. Vergeleken hierbij heeft MG werkelijk alles uit de kast gehaald om

De Barchetta is van binnen zó mooi dat je bijna verrast bent dat het apparaat echt kan rijden

(Morris Garages) de meest vooruitstrevende auto (de F) in dit gezelschap produceert. Techniek en uiterlijk van de MG waren ten tijde van zijn introductie begin '96 avant-garde. En zijn dat in vergelijking met de Fiat en de Mazda nog steeds. De Brit heeft een middenmotor en een koetswerk waaraan slechts één retrospectief element is te ontdekken: het 'bruggetje' boven het octagon in de grille. De voorwiel-aangedreven Fiat is een eigentijdse interpretatie van klassieke Italiaanse 'sloepjes' als de Fiat 850 Spider en de Alfa Spider 'duetto'. Zelfs het interieur van de Fiat ademt de jaren zestig, dankzij een hoog percentage 'nudity'. In de kleur van de koets gespoten kunststof wekt de illusie dat er naakt plaatwerk te zien is. Héél sexy.

Sexy is ook de nieuwe MX-5. Aan de buitenkant althans. De recent herziene uitgave van deze onbeschaamde *remake* van de Lotus Elan is wat vleziger geworden. De spichtigheid heeft plaatsgemaakt voor gezonde welvingen en voluptueuze rondingen. Hier en daar doet de MX-5 zelfs denken aan de prachtige RX-7. Qua techniek is de MX-5 zichzelf gebleven: een perfect uitgevoerd klassiek roadster-concept.

markt is dan de MG F, tot op heden 450 levensgenieters aan zich heeft weten te binden.

De vraag naar open auto's surft momenteel lekker mee met de conjunctuurgolf. Fiat verkocht daardoor in de eerste helft van dit jaar bijna twee keer zoveel Barchetta's (62) als in dezelfde periode vorig jaar. In vergelijking daarmee doet de MG het héél erg goed met 103 stuks. De Mazda, die inmiddels welhaast een evergreen genoemd mag worden, is vanwege de modelwisseling dit jaar wat laat op gang gekomen, maar zit desondanks op 110 exemplaren en zal de Fiat en de MG dus wederom achter zich laten in de statistieken. Is dat terecht of vergissen die MX-5 adepten zich?

NEE, NATUURLIJK NIET. Velen voelen zich tenslotte aangetrokken tot wat je inmiddels bijna als een origineel zou kunnen beschouwen. Het is immers Mazda geweest dat alweer bijna tien jaar geleden de aanzet gaf tot de wedergeboorte van de betaalbare open sportwagen. Daarbij heeft Mazda het enig juiste uitgangspunt genomen. Want de MX-5 heeft de motor in lengterichting voorin, achterwielaandrijving en een mooie wiel-

toch maar vooral een bijzondere auto te bouwen. Waarbij je onwillekeurig het idee krijgt dat hier sprake is van een zekere overcompensatie voor de oerconservatieve auto's die MG tot niet eens zo heel erg lang geleden bouwde. Een middenmotor, dubbele driehoekige draagarmen rondom, Hydragasvering, elektrische stuurbekrachtiging, het kan niet op. Waar wie heeft daar eigenlijk om gevraagd? Het maakt de auto onnodig duur en niet noodzakelijkerwijs beter geschikt voor zijn functie als pleziermachine.

EN WAARMEE begint rijplezier? Juist, met een fraai binnenwerk, waaronder een mooi instrumentarium, en een goede zitpositie. En daar was bij MG het geld kennelijk op. De zit in de MG is niet fijn. Je zit te veel óp de auto in plaats van er in en de stoelen bieden te weinig zijdelingse steun. Het te dikke, niet verstelbare, stuurwiel staat te ver weg en de pedalen staan niet lekker. Pedalen, zeker die in een (pseudo)sportwagen, moeten recht naar voren bewegen en niet schuin naar beneden als in een vrachtwagen. Het dashboard getuigt van een gebrek aan fantasie. Wat op zichzelf helemaal niet erg is (het interieur van de Mazda

geeft je evenmin het gevoel dat je in iets bijzonders zit), maar probeer het dan niet te redden met ivoorkleurige wijzerplaten en een overdaad aan hout of iets dat daarop lijkt. En alsof ze zelf in de gaten hadden wat het probleem is, hebben ze een heleboel MG-logo's in het interieur aangebracht. Je mocht eens vergeten dat je in een heuse MG hebt plaatsgenomen. Dan de Barchetta. Die is van binnen zó mooi, dat je bijna verrast bent dat het apparaat echt kan rijden. Prachtige details, zoals je ze meestal slechts ziet in studiemodellen. Een torentel-ter recht voor je neus, fijne stoelen, een goed aanpakkend (in hoogte verstelbaar) stuur, een lekker leren pookje en pedalen die snel voetenwerk vergemakkelijken. En net als in alle sportieve Fiats dat geperforeerde metalen gaspedaal. Ga zitten, leg je arm op het portier en je voelt dat alles klopt. Bij je elleboog heeft het portier zijn laagste punt, om naar voren toe ietsje op te lopen. Hetgeen een beetje zo'n ik-zit-hier-lekker-beschut-en-ga-

eens-even-lekker-gasgeven-gevoel geeft als je in een speedboot hebt. Een doorboord metalen gaspedaaltje heeft de Mazda ook. En goede stoelen. En een met leder bekleed Nardi-stuurwiel. En helaas, helaas, een nare, uit goedkoop hard plastic gemaakte pookknop. Ga u diep zitten schamen heren. Gelukkig maakt de Mazda met een perfecte ergonomie en mooie afwerking (veruit het beste in dit gezelschap) de sombere saaiheid van zijn interieur weer een beetje goed. We hebben niets tegen minimalisme (integendeel zelfs) en met het instrumentarium is niks mis, maar iets minder zwart plastic was welkom geweest. En die digitale stationsklok in de middenconsole verdient het acuut verwijderd te worden.

GEEN VAN DRIËN heeft een elektrisch bediende kap. En zo hoort het ook. Het binnenlaten van de zon is desondanks secondenwerk. MG en Mazda hebben voor de klassieke oplossing gekozen. Grendels boven de voorruit los en achteroverklappen die

MEETGEGEVENS			
	Fiat Barchetta	MG F 1.8i VCC	Mazda 1.8i
Prestaties			
Topsnelheid	200	202	203 km/h
Acceleratie			
0-60 km/h	4,3	4,9	4,3 sec
0-80	6,3	6,8	6,2
0-100	8,9	9,2	8,8
0-120	12,4	12,6	11,9
0-140	16,7	17,1	16,6
0-160	23,5	22,8	21,2
Tussenacceleratie			
80-120 in 2/3	6,6	6,6	6,1
80-120 in 5	13,5	14,5	14,4
Gemiddeld testverbruik	1 op 9,7	1 op 9,2	1 op 9,2

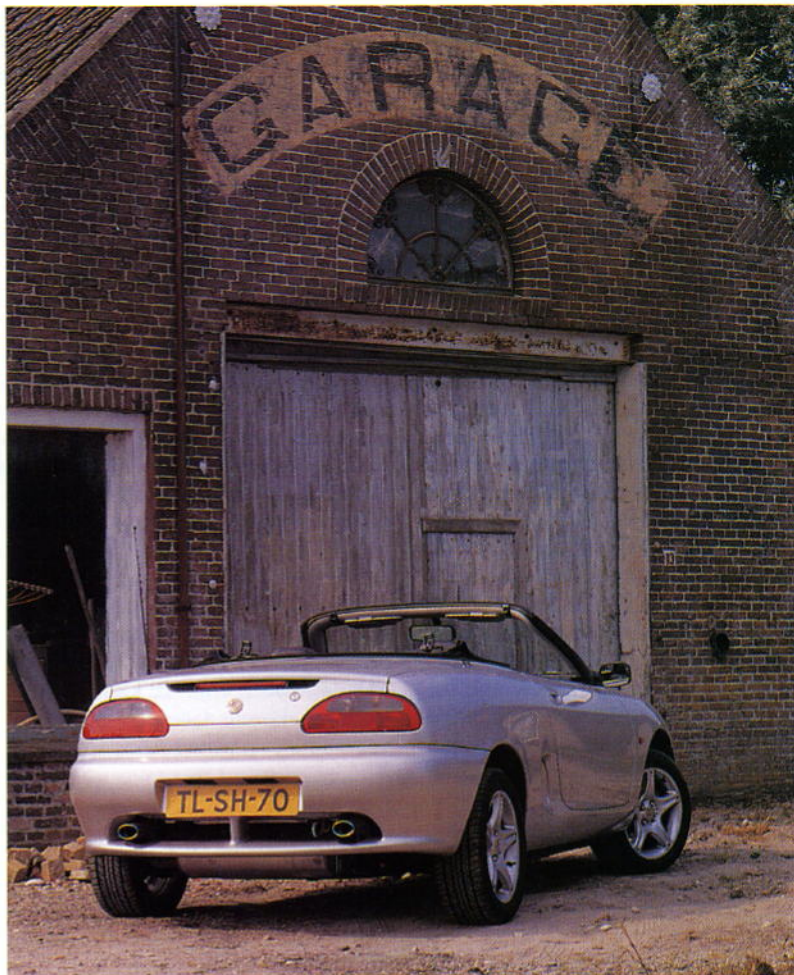
handel. En laat die afdekhoes maar zitten. Te veel gedoe. Bij de F past het ding trouwens niet goed. En zoals uitvaren met een bootje meestal een beetje omslachtig is, moeten bij de Barchetta wat meer handelingen worden verricht. Maar dan rij je ook wel het mooiste open. Met een onder de in



De MG F (boven) heeft standaard gedeeltelijk lederen bekleding. Wie volledig in het leer wil, moet 1500 gulden bijbetalen. Passagiers-airbags zijn opties van 599 respectievelijk 1250 gulden voor de Barchetta (linksboven, rechtsonder) en de F. De Mazda (links) heeft standaard twee pofzakken.

carrosseriekleur gespoten deksel verborgen dak, waardoor het lijkt alsof de Fiat helemaal geen dak heeft en je dus zou moet schuilen voor de regen. Prachtig. De MG heeft, zoals het een Brit betaamt, als enige een fraaie stoffen kap. Die evenwel het minst wasstraat bestendig bleek. De kunststof kap van de Mazda bleek waterdicht, die van de Fiat lekte een klein beetje, maar in de F leverde de wasbeurt een natte arm benevens een natte linkerbil op. En dat ware nog niet een zo erg geweest, als het billengevoel in een rijdende F goed zou zijn. Maar dat is het niet. De Hydragas-elementen verschaffen de MG-rijder relatief veel comfort, maar filteren net iets te veel wegdek-info weg.

DAT ER NIKS mankeert aan schroefveren wordt bewezen door de Mazda. Die is niet plankhard, maar communiceert met de stuurman. Op zodanige wijze dat het nimmer sturend wordt, zoals irritante monologen dat kunnen zijn. De Fiat is het hardst. Maar hij kan het hebben, want hij heeft een zeer stijve carrosserie. Voorwaarde is wel, dat de inzittenden deze hardheid waarden. En als het oprechte sportievelingen zijn, zal dat geen problemen geven. Te meer daar het goed gummen is met de Barchetta. Het zijn weliswaar voornamelijk de voorbanden die rubber verliezen, maar de Fiat haalt zéér hoge bochtsnelheden alvorens hij gaat ondersturen. Voor degenen die geen ervaring hebben met achterwielaandrijving (en dat zijn er veel tegenwoordig!) is de Barchetta een plezierige, veilige zij het ietwat onnauwkeurig sturende auto. Nimmer zal hij boeg en achterstevens spontaan verwisselen bij gasliften in een snelgenomen bocht.



DAT DOET DE MG F daarentegen wél. En dan ook nog op een manier die een snelle, precies afgestemde reactie vraagt. De geringe traagheid om de hoogte-as die auto's met een middenmotor kenmerkt, speelt de MG hier parten. De achteras heeft te veel grip om op droog wegdek overstuur met vermogen op te kunnen roepen, waardoor er helaas niets te spelen valt. In

plaats daarvan is het opletten met de F. Doe je dat en hanteer je het rustigerin-heel-hard-eruit adagium, dan is de MG in staat zowel de Mazda als de Fiat uiteindelijk af te schudden op een bochtig traject. Maar daar is het niet om te doen bij dergelijke auto's. Het gaat niet om de pure snelheid. Puur genot is het doel. En met name de snelheidsafhankelijke elektrisch be-

Lichtmetalen wielen zijn standaard op de MG en de Mazda. Fiat verlangt er 1550 gulden voor. ABS is standaard op de Mazda en de MG, een optie van 2995 gulden bij de Fiat.



