

Man skal være MX-5 kender for at tidsbestemme bilen på DeLusis computertegning. Det er 2005/2006 udgaven, som er skabt på basis af en konceptbil fra efterårets Tokyo Motorshow: Mazda Ibuki. Lygterne ligner de første, inden de i 1998 blev gjort større. Klaplygterne går man dog ikke tilbage til

ILL. DELUSI

Kopien blev en original

Fra at være en mellemting mellem Lotus Elan og MGB har Mazda MX-5 i dag sin egen kultagtige status – en ny generation er på vej

■ **BARI.** Mazda lægger ikke skjul på, at den lille MX-5 sportsvogn, i USA kaldet Miata, har den britiske Lotus Elan som forbillede, med et pift af MGB.

Men kopi eller ej: Bilen har i sine 15 år vist sin bæredygtighed. Med samme kultagtige status, som den opnåede fra dag ét. Selv en Euro NCAP crashtest klarede MX-5 i 2002 med et udmærket, fi-restjernet resultat.

MX-5 er nu – efter over 700.000 solgte eksemplarer, heraf knap 600 stk i Danmark – præsenteret i sin fjerde udgave med få ændringer. Mazda er tro mod det koncept, der i 1979 blev skitseret af en amerikansk motorjournalist og virkeliggjort af International Automotive Design i England:

Frontmotor, baghjulstræk, nedfældelig kaleche, en fuldblods-sportsvogn med 115 hk, 0-100

km/t på under 9 sekunder og en topfart tæt på 200 km/t.

Resultatet, MX-5, så vi i Danmark første gang i 1990 på biludstillingen i Bella Center. Da var prisen 259.993 kr. Det var en særlig lav „danskepris“. Motorudvalget var dengang – som nu – en 1.6 liter, der i dag, i katalysatorens tidsalder, kun har 110 hk. Til gengæld er en 1.8 liter udgave kommet til. Først med 131 hk, nu med 146 hk. Undervejs har en 90 hk 1.6 motor været fremme, ligesom Motor i Japan i 1993 har kørt en MX-5 med brintdrevet Wankelmotor. Det blev ved eksperimentet.

MX-5 er rendyrket nostalgi, der måske får et lille skud for boven, hvis man skal tolke de signaler, Mazda udsendte i 2003 med den MX-5 lignende prototype Ibuki. Men kultdyrkerne bliver næppe ladt helt i stikken.



Dagens Mazda MX-5 er kommet i komfirmationsalderen og har nu et mere voksent udseende, end da vi prøvede den første gang ved præsentationen i Spanien i 1990. Der er kun beskedne ændringer på fødselsdagsmodellen

Hvad skaber en succes som MX? Nostalgi, besnærende design og -ikke mindst - prisen kombineret med en høj kvalitet. Alt fungerer som i en ædel sportsvogn, man sidder fremragende i sæderne, kun mangler muligheden for at justere rattet, så høje personer også kan se det øverste af speedometeret. Men heldigvis kan

man, som man skal i en bil som MX-5, høre motorens lifflige lyde.

MX-5 indbyder egentlig ikke til hurtig kørsel. Man har bagdelen tæt ved jorden, det giver i sig selv fartfølelse.

Det genoplevede vi under præsentationen af den nye MX-5 omkring den syditalienske havneby, Bari.



På den allerførste tur i MX-5 på øde spanske veje: Når lygterne blev klap-pet op, faldt topfarten mærkbar



MX-5 har markedets mest enkle kalechemekanisme. Op- og i lukning sker med et enkelt greb



Et lækkert interiør har altid kendetegnet MX-5. Nyt er et lidt prangende midterkonsol med alu-udseende

Vi noterer med tilfredshed, at prisen stadig er lav: 287.715 kr. med 1.6 motor og 332.557 kr. for MX-5 1.8 Sport, der også er væsentligt bedre udstyret – bl.a. med læder og seks gear.

Det var en nostalgisk skuffelse, at gearskiftet i testbilerne ikke sagde det „klik“, som i tidligere udgaver var indbygget for at efterligne lyden i Lotus Elan.



Bagagerummet, med plads til et kalechedækket, er undervejs øget fra 135 til 144 liter. Nu går det an

Af Leif Nielsen

Mazda MX-5	1.6i	1.8i
Cyl.- slagvol. - ventiler	4-1598-16	4-1840-16
Hk - ved omdr.	110-6500	146-7000
Nm - ved omdr.	134-5000	168-5000
Topfart, km/t	191	205
0-100 km/t, sek.	9,7	8,5
Forbrug, km/l	12,3	11,5
Længde-bredde-højde, cm	398-168-123. Akselafstand 227 cm	
Pris inkl. lev., kr.	290.995	335.857