



MX-5 NC op de brug

Tijd voor het ernstige werk nu – de spullen van IL Motorshop (webshop uit GER) staan klaar. Goedkoop was het niet - 142€ voor 5 liter 5W30 olie van Mazda (duur!) / oliefilter / luchtfilter / 4 OEM bougies / ruitenwissers.

Grappig detail, IL Motorsport is gespecialiseerd in MX-5 parts, de doos met de spullen was dan wel ruim 3x te groot voor de eigenlijke inhoud, MAAR ze paste net in de koffer van mijn NC.

Persoonlijk hou ik niet van de originele Lexus style achterlichten, wel van de 17" velgen van een 2.0 versie, geschoeid met Michelin Pilot Sport 4.

Onderkant van de Mazda MX-5 (1)



Weinig op aan te merken, geen lekkages, geen overmatige roest – tegen dat laatste is bij de aankoop in 2015 preventief een plakkerige laag coating aangebracht van Valvoline.

Achteraf gezien had ik dit beter niet gedaan. Nu zit de roestduivel misschien onderhuids verborgen zijn knaagwerk te doen want van 2008 -> 2015 was de auto een daily driver.

Zelf doen met Hammerite was wellicht een wijzere optie ipv 400€ cash te betalen aan de MX-5 “specialist” waar ik mijn auto kocht.

Onderkant van de Mazda MX-5 (2)



Ook hier weinig reden tot klagen qua roest, maar de 4 bouten van de versnellingsbak- en differentieelolie doen vermoeden dat die nog nooit los zijn geweest of toch niet in een recent verleden. Wissel moet bij 60K en de Niseko MX-5 heeft 112K gereden inmiddels.

Ik krijg een goede tip : altijd eerst de 'fill' plug losdraaien, dan pas de 'drain'. Het zal mij dus niet overkomen dat ik eerst de drain los om te zien dat de fill muurvast zit en je dus letterlijk strandt met de auto. Projectje voor binnenkort.

Motorolie drain (1)



Met 5 boutjes (12mm) is een metalen verbindingstuk losgemaakt. De motor zit achter de vooras, dus de kunststof beplating die vooraan zit moet niet verwijderd worden. Dit is toch gedaan om de 2 radiators voor de koeling van het blok en de airco te inspecteren : prima, er zitten geen bladeren en andere roadkill tussen. En dat er tig vijzen en clips ontbraken – grrrr – alles zo goed en zo kwaad mogelijk weer bevestigd.

De olieplug (17mm) kwam vlot vrij. Toen kon de olie eruit stromen (4L ongeveer) en konden wij heerlijk lunchen.

Motorolie drain (2)



Zo, de olie is eruit gelopen en we kunnen weer aan de slag. Op de olie aftapplug wordt een nieuwe keerring gemonteerd (de oude zat erg vast en moest manumilitari verwijderd worden met een schroevendraaier formaatje fors).

Dit is een aandachtspunt, de keerring die belangrijk is voor een goede dichting is immers niet herbruikbaar.

Het aandraaien dient te gebeuren met een momentsleutel. Helaas is de Haynes Manual in Engelse maten (lbs ft), dus moesten we met vettige olievingers een omrekening intoetsen op de smartphone.

32 Nm dus. Momentsleutel instellen click and done.

Oud Oliefilter verwijderen



Zo gemakkelijk als de drain plug van de olie los kwam, zo lastig was het oliefilter.

Mijn MX-5 was wel volgens het onderhoudsboekje keurig afgestempeld, maar of daar veel “TLC “ kwam bij kijken, I doubt it.

Eindelijk is het filter los. De MX-5 “specialist” waar ik de auto kocht heeft dit (1) duidelijk niet vervangen tijdens het afgesproken onderhoud bij de aankoop en (2) het filter rijkelijk besproeid tijdens de anti-roest behandeling waardoor de oil filter wrench onvoldoende grip had.

Met een waterpomptang waarmee de wrench extreem werd aangespannen geraakte dit euvel opgelost.

Op de foto het nieuwe en het oude filter. Daarin zit ca. 0,5L olie.

Nieuw Oliefilter plaatsen



Easy job, 1' werk, gewoon stevig handvast draaien en de gelekte druppels olie opkuisen aan het subframe.

Het metalen verbindingsstuk weer monteren met de 12 mm bouten die keurig ingevet werden.

Volgens de specs moet er 4,55 liter olie worden bijgevuld, we houden het bij 4,4 liter voorlopig, de peilstok geeft wisselende resultaten tussen vol en net niet vol. Binnen een week en na wat rijden zullen we zien wat het geeft en dan bijvullen indien nodig.

Roest aan de uitlaat

Mazda's in het algemeen en MX-5jes in het bijzonder staan bekend om hun roestproblemen. Ook nu nog. Het is een merk dat fantastisch rijdende auto's maakt, maar het roestspook krijgen ze maar niet uitgebannen.

Op de brug blijkt de originele uitlaat op een aantal plaatsen aangetast door corrosie. Hittebestendige (tot 750 graden) spray op de aangetaste delen. Dit was op 4 plaatsen nodig en vertraagt het proces waardoor de uitlaat langer zal meegaan.





Luchtfilter vervangen

Met 2 clips gaat de luchtfilterbehuizing open maar dan? Er is echt niet voldoende plaats om het filter ordentelijk te verwijderen.

Stap 1 : verwijder de connector met de motorcomputer. Dit is een platte connectie (achteraan induwen en lostrekken).

Stap 2 : met een grote kruiskop schroevendraaijer de inlaat slang lossen en vervolgens wrikken naar rechts, weg van een soepele koelwater leiding.

Tip : spuit de overgang tussen de slang en het vast stuk aan het luchtfilterhuis in met teflon spray, minder gedoe de volgende keer bij het vervangen. Done.

Surprise! Er zit een mooi K&N luchtfilter (links) in, die kunnen opnieuw geserviced worden, maar nu gaat er een standaard exemplaar (rechts) geplaatst worden. Volgend jaar weer de opgekuiste K&N.

Bougies (niet) vervangen

Als extra bij de onderhoudsset had ik ook 4 OEM Mazda bougies besteld, omdat ik geen idee had van de staat waarin ze verkeerden. Kosten : 6€ / stuk (niet de Iridium versies aan 25€ / stuk).

De MX-5 NC is een auto met 1 bobine per bougie (12mm om die los te vijzen).

- (1) Onderdelen die qua onderhoud geregeld al eens moeten losgemaakt worden vastzetten met Loctite is echt een no-go...
- (2) De bougies zaten MUURVAST, gelukkig is de werkplaats uitgerust met een ruim arsenaal aan gereedschap.

Bougie 1 (motor in lengterichting) is bevrijd uit zijn carcan, goed bevonden en weer terug geplaatst. Bougie 2 /3 ook gedaan en idem OK.

Bougie 4 zit lompweg onder de veerpotbrug dus extra demontage nodig, maar omdat de MX-5 keurig start en rijdt, hebben we het er maar bij gelaten.

