

# FLEST SMI



Mazda MX-5 er mere end nogen anden nutidens sportsvognsklassiker. Men hvor sidder den - magien? Vi inviterer en god håndfuld biler og kørere fra MX-5 Club Denmark med på Sturup Raceway for at køre efter magien. Vi fandt den i kabinen, i motorrummet, når vi drejede rattet om i kontra.



# IL PR. KM



Sådan. Når drengene i MX-5-klubben skal på udflugt, udløser det ikke bare trang til at pudse. Se hvordan Bjørn lige skabte dette mærke - som var det et klassisk motorløb i Italien eller Monaco.

**Af Flemming Haslund  
 Foto: Jens Trabolt og Stuart Wep**

Bagerst fra venstre: Henning Hjorth, sølvfarvet MX-5 1800 fra 1998. Christian Lunding, racinggreen MX-5 1600 fra 1991, (standard motor, undervogn med klubracer-pakke).  
 Midterste række fra venstre: Bjørn Christensen, rød MX5 1600 fra 1991. Claus Andreasen, metallicblå MX-5 1800 fra 2001.  
 Forrest fra venstre: Christian Thomsen, racinggreen MX-5 1800 Turbo fra 1993. René Larsen, sølvfarvet MX-5 1800 Turbo fra 1994.



DET FEDE ER, at jeg kan sidde der og race af sted, mens min kæreste ved siden af synes vi er på en hyggelig tur ude i naturen.

Når man spørger kørerne i MX5 Club Denmark, hvad det er, der er så genialt ved deres elskede japaner, rammer intet svar så præcist som Christian Lundings – ejer af en racing green 1,6 fra 1991 med standardmotor og klubracer-undervogn. MX-5 er på én gang den ultimative udflugtsbil, lækker med kaleche og god plads til madkurv med italienske specialiteter og en flaske rosé til deling. Og samtidig racerbilen, der fra lav vinkel angriber alle de sving, der overhovedet kan dukke op. Og det på én og samme gang. Bare spørg Christian og kæreste.

Siden Mazda genfødte sportsvognen i 1989 har MX-5 eller Miata, som den hedder i adskillige lande, ikke bare fået venner, men brændende entusiaster over den ganske klode. Her i landet er en del af de varmeste af slag-sen samlet i den cirka 165 mand store MX5 Club Denmark.

Også vi på redaktionen er ærkeægte MX-5-fans – så for at komme helt

ind under – ja, det er vel ikke huden, men nok nærmere karrossen på MX-5-legenden, udfordrer vi en god håndfuld af klubbens medlemmer til en Mazda roadster-dag. Og selv om vi jo kunne have valgt nogle hyggelige naturveje som mødested, så har vi i hvert fald ikke specielt svært ved at vælge et sted til det andet, en MX-5 kan, nemlig at race.

Så vi inviterer 6-pakken af MX-5'ere med på den ene af vores testbaner,

hvk af og styres kontra. Selvfølgelig skal ejerne prøve kræfter med deres biler og Sturups mildest talt udfordrende asfalt.

Men vi har givet udfordringen – tør I lade os testkørere prøve jeres biler? Tør I løbe an på, at vi opdager, at tiden måske alligevel er løbet fra MX5. Vi kører dog det nyeste – ny Mini Cooper S Works, ny Focus RS, ny Impreza STi, ja, ny 911.

Tør I? Ja, for Fand...

## »MX-5 har vundet en del Handling Day-sammenligninger op gennem 90'erne«

Sturup Raceway lidt uden for Malmø.

Det myldrer med MX5'ere, oprindelige med klaplygter, nye uden, 1,6'ere og 1,8'ere. Med og uden turbo fra 116 hk og op til – vi gætter på 250. Røde, silver, racinggreen og MX5-blå.

Vi anerkender det med naturoplevelsen. Men lader nu denne side af roadsterens egenskaber ligge – nu skal der sparkes dæk, snakkes teknik, fyres

Og måske kunne jeg på dette tidspunkt godt forsøge at bygge en spænding i artiklen op ved ikke at afsløre svaret. Men det holder ikke alligevel – lad det bare komme ud med det samme (som opvakt læser ville du jo opdage det alligevel ud fra beskrivelsen). MX-5 holder. Og den holder hele vejen hjem.

Køreglæde og -lir samles i den grad

i den åbne roadster. Både i Hennings omtrentlige standard-udgave fra 99 til de blodige turbo-versioner, der i dag lægger Michelin i store mængder.

MX-5 har vundet en del Handling Day-sammenligninger op gennem 90'erne. Og vi blev faktisk noget overraskede, da vi selv nåede frem til samme konklusion sidste år, da vi kørte Handling Day på Rockenham Speedway i England. Det var ikke et fejlskud – den kan det endnu.

DET STARTER ALLEREDE, når man ser den, MX'eren. Nej endnu før, allerede når man tænker på den. Alt er jo så rigtigt: Lille, let, skarp og præcis, åben og med kaleche. Og så er bilen af denne type at være ganske billig.

Når man er nede bag rattet, spændt og parat, spiller det så rigtigt. Og hvis jeg havde glemt det, bliver jeg i den grad mindet om det – gearskiftet. 6 trin i de nyere udgaver. Så lille og fræk en gearstang, så kort mellem trinene. Og den bare hopper fra gear til gear i trallende gadedrenge-hop.

Motoren er villig nok og vil gerne rotere. Så på med nogle omdrejninger



Vil du køre sidelæns hele dagen? Så er Mazda MX-5 det rigtigste valg. Den lille japaner står godt fast med forenden, den styrer præcist ind, har tilstrækkeligt med motorkraft og en direkte speeder. Så det er bare at lægge an - brække ud - og danse med speederen resten af dagen. Her beviser Claus' blå MX-5, hvor sandt det er.



## VI TÆSKER STURUP RUNDT FOR AT FINDE MAGIEN? DER ER DEN



Kan du forestille dig dette? Solen højt, dejlig temperatur, en racerbane og et mylder af MX-5'ere. Fællesskabsfølelsen er perfekt.



Hvor godt kan en MX-5 egentlig se ud? René Larsen med sin sølvfarvede 94'er tager måske prisen. Detaljen er de forkrømede styrtbøjler.



Bla bla bla... Når MX5-drengene er på racerbanen går snakken. Her skal vi lige enes om, hvordan vi overhaler i dag.



Udflugt til Sverige. Sådan et felt af roadstere tager sig altid godt ud - af en eller anden grund er de ekstra smukke i dag.

## KLUBRACER-PAKKEN

MX-5 KØRER SJOVT. Præcist og direkte. Ægte Drivers Car. Denne egenskab har mere end nogen anden skabt MX-5-magien. Men selv en MX-5 vil opleve, at den kan blive endnu en grad bedre, hvis den skal køre på bane. Altså, når selv Porsche har lavet ClubSport-versioner af 911, er det ikke en skam, at det er nødvendigt at stramme op, når der skal køres på bane. I vores felt er en af de 6 MX-5'ere bygget helt efter bogen. Christian Lunding har gjort alt det rigtige ved sin Limited Edition fra 1991. Læs i selve artiklen, hvor skarpt den kører.

### KLUBRACER-PAKKEN ER

#### AFFJEDRING

##### Fjedre:

4 sænkingsfjedre af ukendt fabrikat

##### Støddæmpere:

4 stk. justerbare Koni-dæmpere

##### Krængningsstabilisatorer:

Eibach både for og bag

##### Forstærkning:

Brainstorm tårn-stabilisatorer for og bag

#### HJUL

##### Fælg:

7J x 15" O.Z. Racing Superleggera Cup letvægtsfælg (4,9 kg)



#### Dæk:

Goodyear F1 GSD3 i størrelsen 195/50 x 15

#### BREMSE

**Skiver:** Standard

**Klodser:** EBC Greenstuff

**Bremseslanger:**

Fischer Hydraulic-bremser i rustfrit stål

#### MOTOR

**Standard** 1,6 målt til 119 hk på rullefelt

**Indsugning:** K&N-konisk filter

**Udstødning:**

Standard, dog med Jackson Racing High Flow katalysator



»2 knastaksler og 16 ventiler er klassisk motorteknik. Når der monteres et turbo-kit eksploderer det hele. 250 hk«



og hen til banens første sving. MX-5 styrer ind i svinget med iver. Styringen er direkte, udvekslingen dejligt høj. Det spiller dette her.

Og skal der danses med røveren, kan det ikke gøres meget lettere end i en MX-5. For det første styrer den dejligt præcist ind i sving, og den holder dejligt fast med fordækkene. Måske kan det lyde lidt bagvendt, men det er faktisk her den fejende speedway-stil starter – med at køreren har fuld kontrol over forenden. I MX-5 er det let – for den styrer derhen, hvor rattet peger, og der er ikke tendens til tøset understyring eller andet pjat. Bare for-ende-greb.

Dernæst er det faktisk bare at lægge bagenden ud med speederen. Det lyder let – og det er det egentlig – så let som den slags nu kan blive. Med standard-undervogn og almindelige gadedæk er der motorpower nok til at holde bagenden ude, så længe som man orker – eller så langt, som svinget nu er. I hvert fald så længe vi er nede i 2. gears-sving.

Men man kan jo også anskue MX-5's dejlige køre-potentiale på en anden måde. En af dagens MX5-dreng

er Christian Lunding. Han mener nok, at det er sjovt at danse med bagenden, men alligevel har han bygget om på undervognen på sin racinggrønne 1,6'er. Han har givet den den klassiske TrackDay-tur med anden undervogn, bedre bremses og klæbedæk – se det

hele beskrevet i detaljer i boxen.

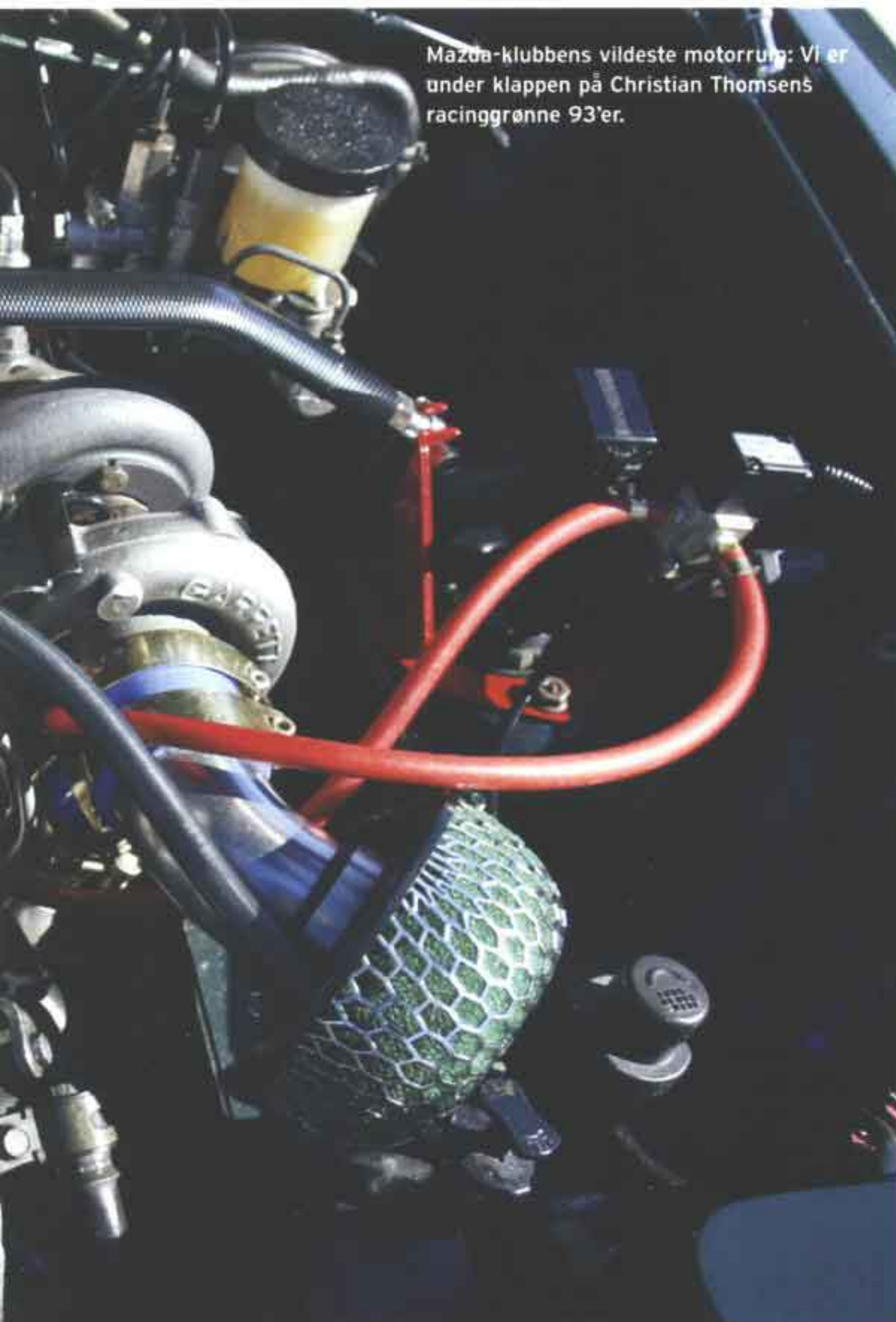
Her sker noget sjovt, den bider nemlig endnu mere, men står så fast med det hele, at den for det første går ud med en langt smallere skrider, og dernæst står bagenden så fast, at der i denne ikke er motorkraft nok til at hol-

de bagenden ude hele vejen gennem den næsten 270 grader lange venstre-kurve.

Med os i dag har vi to accelerations-monstre, begge MX-5'ere med færdigt turbokit. De accelererer, så vi ikke er helt sikre på, om det nu er virkelighed

**Klubbens flotteste motorrum: Der er kælet for farver og detaljer i Henning Horths i øvrigt næsten standard-MX.**





Mazda-klubbens vildeste motorrun: Vi er under klappen på Christian Thomsens racinggrønne 93'er.

# FELTET



René Larsens silver MX-5. Sænket undervogn, store BBS-fælg, forkromede styrbøjler. Plus turbo....



Christian Thomsens vildbasse. Sænket, brede skærme og skorter i én uendelighed. Plus turbo - turbo i den grad.



Bjørn Christensens 91'er - feltets mest originale bil. Men der er dog større og bredere fælg.



Claus Andreasens blå 2001-udgave. Store BBS som originalt, lækre instrumenter - og se lige rygfinerne bag sæderne.



Henning Hjorths sølvgrå 1800 fra '98. Standard på de fleste måder, men pudset og poleret hist og pist - især i motorrummet.

den dag i dag her på Sturup - eller om vi har forvildet os ind i et PlayStation 2-spil. Men tvivlen holder op, når vi får lossen i ryggen.

Imponeret - næsten forskrækket. Men ét må jeg dog konstatere: Den harmoni, som kendetegner både MX-

5 1,6 og 1,8 er altså gået fløjten. Men det tror jeg, turbo-ejerne har let ved at leve med. I øvrigt foreslår vi, at begge ejere køber aktier i en dækfabrik. De er i hvert fald med til at holde omsætningen oppe hos Michelin, Goodyear, Bridgestone og Yokohama.

## BRUGT MAZDA MX-5 SÅ MEGET KOSTER DEN

SIDDER DU IKKE og får lyst til at købe en brugt MX-5. Og cruise som Henning i sin sølvfarvede 99'er eller forskrække alle de skrappe Alfa-drenge til næste klubbdag på Knutten i en Track-Day-MX-5 som Christians. Eller at gå turbo-amok som René.

Brugte MX-5'ere af de første med 1,6-motor kan fås helt ned til 75.000 kr., mens de ældste af de nye uden klaplygter og med den stærkere 1,8 fås fra 160.000 kr. En spritny Mazda MX-5 med 1,8-

liters motor med 146 hk koster i dag 331.132 kr.

Lige så vigtigt som selve købsprisen på MX-5 er løbende vedligeholdelse. Dybest set er den jo bare en almindelig Mazda med et 2-personers roadster-karosseri. Derfor er den fint holdbar, ligesom reservedele ikke er specielt dyre. Det daglige forbrug af benzin er som øvrige biler med motor i denne størrelse.

Tjek priser på brugte MX-5'ere på [www.bilpriser.dk](http://www.bilpriser.dk)