

Intropris
kr 35,-



Vmax

MEST OM TUNING OG STYLING

TUNING
AF GOLF
2,3 OG 4

BILSTEREO

7 SIDER MED FED LYD TIL BILEN

MX-5 V8
— 400 hk

LATTERGAS-SAXO
— ET BILLIGT GRIN

ALT OM CHIPTUNING
EKSPERTERNES TUNINGSTYR
ZENDER AUDI A3
Mitsubishi EVO VI



JULI 1999 • 11/6 - 8/7
NR 2, 1. ÅRGANG • PRIS: KR. 42,75

35,-



MAZDA MX-5 V8

Monster



RÅ TAL: 400 HK, 3,9 SEK., 257 KM/T

Mazda

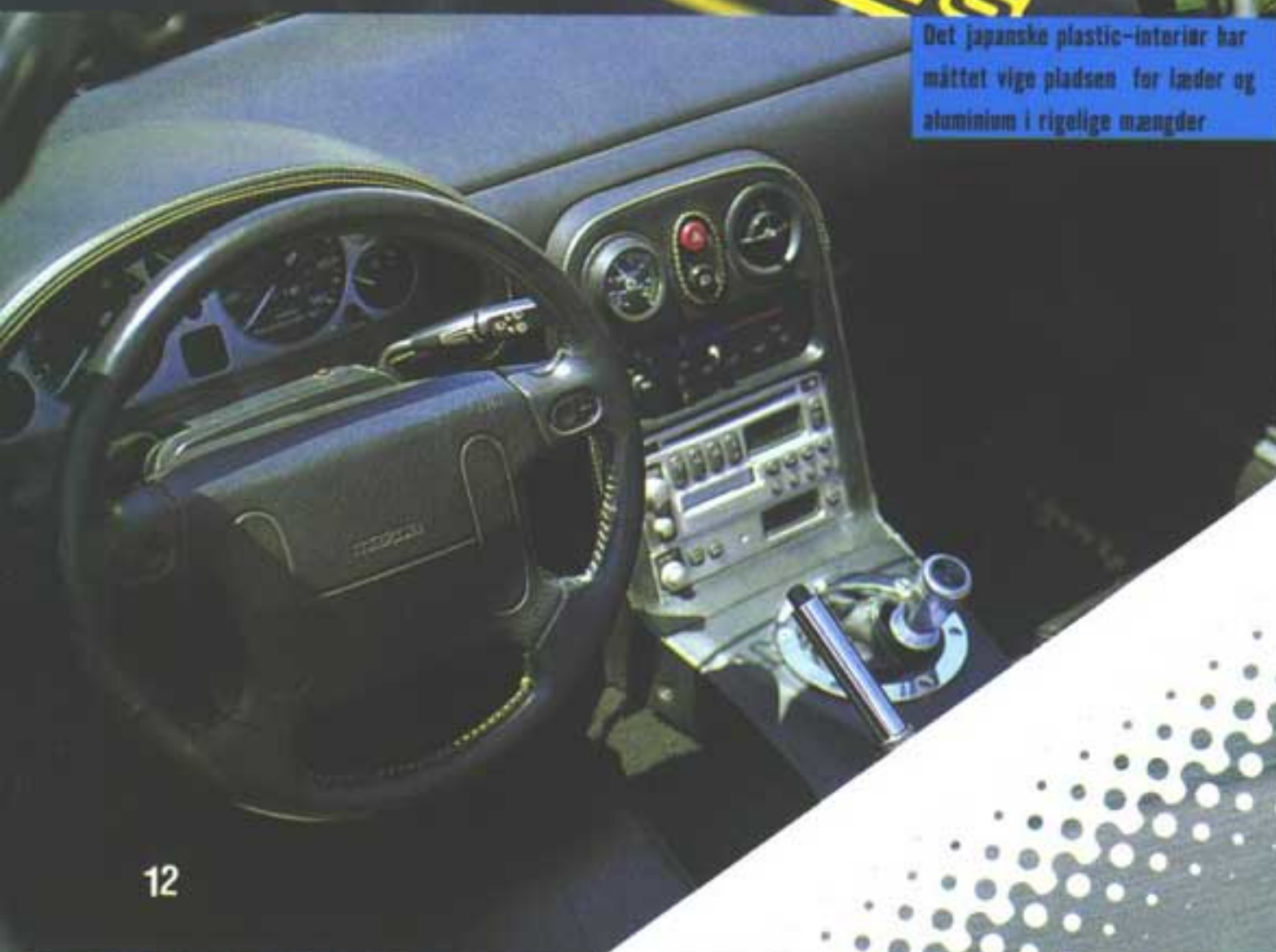


Troede du, at en almindelig Mazda MX-5 var sjov? Så har du ikke prøvet Mega Monster med V8 og 400 kompressor-hk. Det har vi!

AF: THOMAS HJORTSHØJ FOTO: CHRISTIAN FROST



Det er her, det sker. Fem liter, kompressor og 400 hk -
det er rigtig meget til kun 1200 kg bil



Det japanske plastic-interiør har
måttet vige pladsen for læder og
aluminium i rigelige mængder.

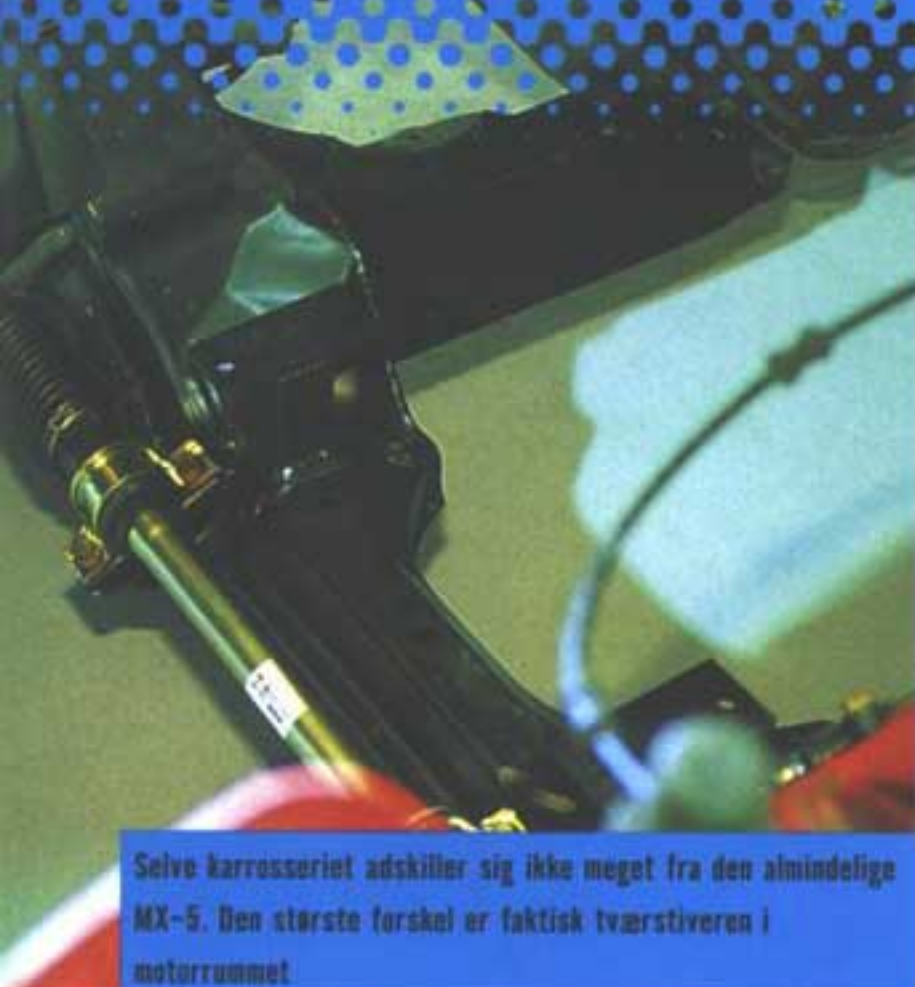


MAZDA MX-5 ER EN AF MINE absolutte favoritter. Perfekt både ind- og udvendig, smuk, kører som en drøm og til en rimelig pris. Hvad mere kan man forlange? Tjah, det er ikke nok for et lille firma ved navn Monster Motorsports syd for Los Angeles. De har pillet den 4-cylindrede motor ud og klemmt en good-old-american Ford V8 med kompressor og ikke færre end 400 hk ned i det lille motorrum. Resultatet er Mega Monster, en hooligan af en sportsvogn med et bedre vægt/effekt-forhold end en Ferrari F355 - det svarer nogenlunde til at sætte motoren fra en Saturn 2-raket på din barndoms sæbekassebil.

Den lille, gule MX-5 skælver, da jeg drejer tændingsnøglen, og V8-motoren vågner med et skrald, inden den falder til ro i en lidt urolig tomgang. V8-motoren giver ekstra vægt på forhjulene, og det mærkes tydeligt, for jeg må anstrenge mig for at manøvrere bilen ud fra parkeringspladsen. Kobling og speeder går betragteligt tunge, og det samme gælder femtrins-gearkassen, der ligesom motoren stammer fra Ford Mustang - et ordentligt Detroit-jern har

• ET ORDENTLIGT DETROIT-JERN HAR TAGET DEN LILLE ROADSTERS USKYLD





Selve karrassuriet adskiller sig ikke meget fra den almindelige MX-5. Den største forskel er faktisk tværstiveren i motorrummet.

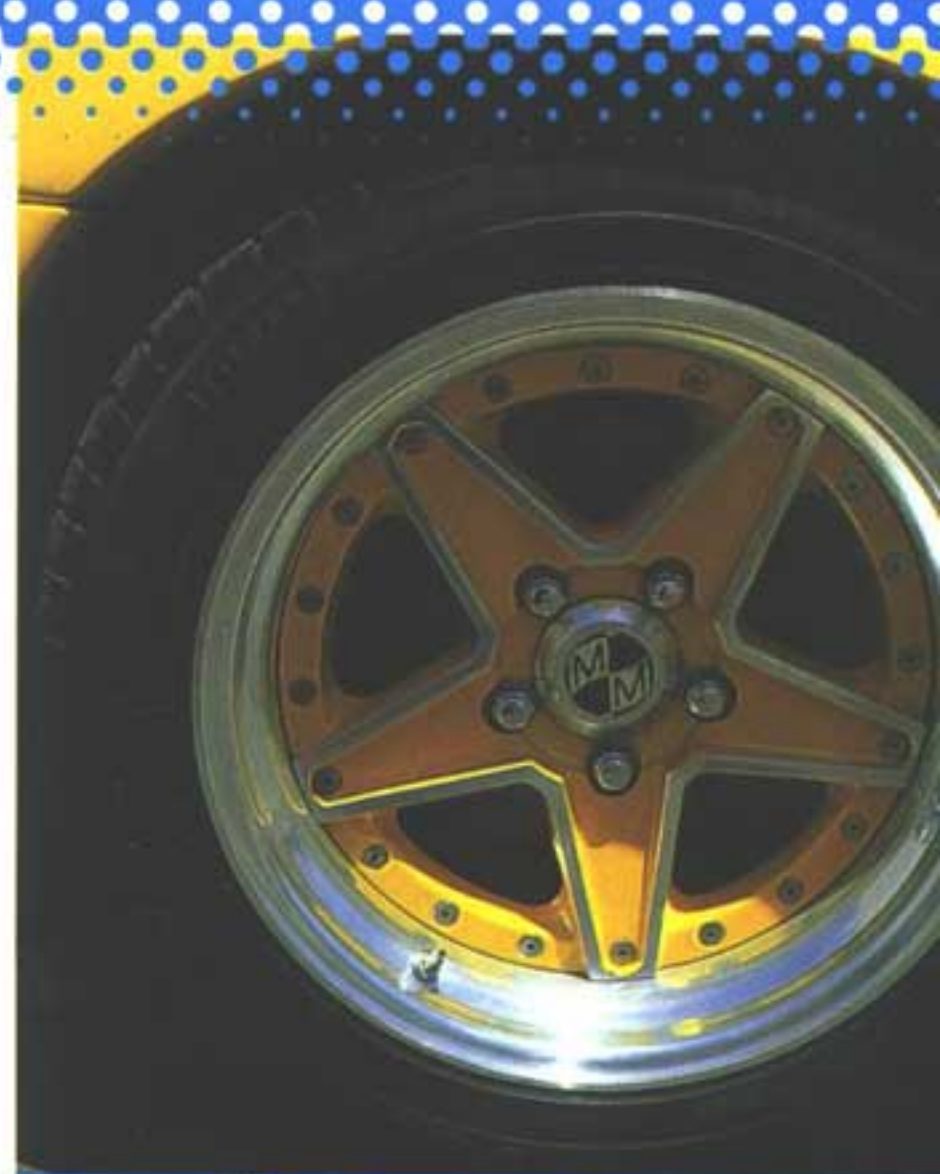
taget den lille roadsters uskyld.

På vej ud af den søvnige landsby pludrer maskinen stille og roligt ude foran, mens jeg leder efter et passende sted at fyre lomme-Cobra'en af. Vel ude af byen træder jeg speederen i bund ved 40 km/t i andet gear, og straks vælter dækrøgen ud fra skærmerkasserne. Monsteret efterlader to 30 meter lange, fede og sorte striber på den varme asfalt, inden dækkene generobrer vejgrebet i de få øjeblikke, det tager at skifte til tredje gear. Snart overvinder det massive moment igen dækkene og sender røgskyer til himmels - og det er imponerende, når bilen kører på fede 245/45 VR16 dæk.

Ifølge Monster Motorsports kan vilddyret spurte fra 0 til 100 km/t på 3,9 sekunder, men det kræver vist et noget mere afslappet tråd på speederen, hvis det hele ikke skal gå op i hjulspin. Med en vægt i underkanten af 1200 kg og et maksimalt drejningsmoment på 508 Nm ved 3200 o/min. har denne MX-5 i reelt kun brug for ét gear, for uanset gear eller hastighed er accelerationen altid maksimal. Du skal ikke meget over tomgang, før du mærker den linde strøm af kraft flyde hele vejen op til omdrejningstællerens røde felt, der ligger lige over 6000 o/min.

På grund af det kraftige drejningsmoment har Monster Motorsport udstyret MX-5'eren med et Ford Thunderbird-diffe-

rentiale, der bedre kan klare strabadserne. Undervognen er også kraftigt modificeret, men stadigvæk med dobbelte triangler for og bag. Til gengæld har den fået justerbare Koni-støddæmpere samt kraftigere fjedre og krængningsstabilisatorer. Det kan mærkes, da røgen har lagt sig, og jeg har taget de første par sving. Bilen giver sig ikke så meget som en millimeter, og affjedringskomfort må du se i vejviseren efter, du kan ikke købe en bil, der hedder Mega Monster og samtidig bekymre dig om komfort. Det tunge styretøj - der er ikke servo - liver op, da jeg guider bilen gennem en række sving, men speederen skal ikke mange millimeter ned, før bagenden slipper grebet og bliver bred. V8'eren under hjelmene giver en vægtforøgelse på næsten 250 kg, så standardbilens perfekte balance er ændret til en vægtfordeling på 52/48. Det betyder, at Monsteret ikke længere er



Bagdækkene er 245 mm brede, men det rækker ikke ret langt, når du slipper 508 Nm moment løs.

- Din adrenalin-pumpe kommer på overarbejde

den vævre lille roadster, vi kender - den skal tages i nakken og køres kontant.

Gennem svinget skal den have neutral gas, og først når asfalten retter sig ud igen, kan den få kniven. Den sætter din adrenalinpumpe på overarbejde, fordi du skal være over den hele tiden. Speederresponsen er knivskarp, og det føles, som om din fod er syet sammen med gasspjældet - motoren reagerer næsten, før foden har modtaget hjernens besked om at hælde mere benzin ind i forbrændingskamrene.

Den gule Mega Monster-Mazda risikerer ikke at blive forvekslet med en almindelig



Kig godt på de gæller - det har taget to pladesmede to dage at banke dem ud....

- Det tager to dage at banke gællerne i motorhjelmen ud

MX-5 - det skal de bredere skærmkasser, styrtbøjlen, en mere markant front- og hækspoiler samt de gule alufælge nok forhindre. Et par lækre detaljer er det gigantiske benzindæksel af aluminium og indsugningsgællerne i motorhjelm, som to lokale pladesmede er to dage om at banke ud. Standardbilens instrumentbord er præget af sort plastic, men i Mega Monster er det dækket med håndsytet læder, og selve instrumentpanelet er skåret i aluminium - lækkert!. Stofsæderne er erstattet af et par læderklædte bucketsæder.

I det hele taget har MX-5 totalt ændret karakter og byder på rå power og kompromisløse køreegenskaber i en grad, der ellers kun kendes fra 60'ernes amerikanske

musclecars. En Mega Monster Mazda koster godt det halve af en ny Porsche 911, og umiddelbart virker det dyrt. Men det er en lav pris for at give diverse Ferrari- og Porsche-ejere en slem forskrækkelse.

Hvor 400 hk er for lidt, kan Monster Motorsports pumpe motoren helt op på 500 hk.

Da firmaets grundlægger, Dave Hops, testede 500 hk-versionen på en lukket bane, nåede han op på 300 km/t. Der var mere i bilen, men Dave havde ikke mod til mere, så han lettet på speederen. Spooky!

Min standard-MX-5 1,8 lyder noget flad, da jeg starter den på parkeringspladsen foran Monster Motorsports. På freeway'en tilbage til Los Angeles føles det, som om nogen havde trukket håndbremsen.

Den bil, jeg anså for perfekt, virker pludselig som en stor skuffelse.

Jeg skulle aldrig have holdt stævnemøde med Monsteret.



VI SAMMENLIGNER

	Mazda MX-5 1,8 i	Mega Monster
Motor:	4-cyl. række motor	8-cyl. V-motor
Ventilantal:	4 pr. cyl., 16 i alt	2 pr. cyl., 16 i alt
Knastaksel:	2 overliggende	1 overliggende
Slagvolumen:	1840 cm ³	4942 cm ³
Fødesystem:	Indsprøjtning	Indsprøjtning, kompressor
Effekt:	140 hk v. 6.500 o/min	400 hk v. 3800 o/min
Moment:	162 Nm v. 4.500 o/min	508 Nm v. 3200 o/min
Litereffekt:	76 hk/liter	80,8 hk/liter
Dæk f/b:	195/50R15V	225/45VR16-245/45VR16
0-100 km/t:	8,0 sek.	3,9 sek.
Topfart:	205 km/t	257 km/t
Vægt/effekt:	7,14 kg/hk	2,89 kg/hk
Pris:	294.990 kr.	Ca. 50.000 dollar (i USA)
Importer	Andersen Motors Mazdavej 1 4600 Køge Tlf.: 56 65 66 00	Monster Motorsport 2312 Vineyard Avenue, PO Box 461077 Escondido, CA 92046, USA. Tlf.: 001 619 738 7593

- Monsteret efterlader to 30 meter lange striber på den varme asfalt

Den tunge V8-motor har forvandlet den lille MX-5 til et brutalt monster, der kræver en fast hånd



★★★★★☆☆

