



TEST-TELEGRAMM HGP Mazda MX-5 Turbo



Raumgreifend: Mit Turbolader an Bord wird's eng im Motorraum des MX-5. Ungewöhnlicher Anblick an einem Mazda: Porsche-Bremse mit gelochten Scheiben



Geballte Ladung

MX-5-Freunde können aufhören mit Jammern – HGP gibt der Gemeinde, was sie sich seit 15 Jahren wünscht: solide Turbokraft

Der MX-5 ist ein Roadster alter Schule – kernig, schnörkellos, unverwässert. Dass einer solch ehrlichen Haut jeder weich gespülte Mercedes SLK um die Ohren fährt, nervt bisweilen. Ein Turboubau ist da nur die logische Konsequenz.

Karosserie/Qualität Schürzen, Spoiler, Schweller – nicht mit HGP. Der MX-5 bleibt seriennah und unscheinbar. Nur die gewaltige Porsche-Bremse hinter den geschmackssicheren Borbet-Felgen lässt Kenner stutzen.

Fahrfreude/Antrieb Die Sonne scheint, der Lader pfeift. HGP verpflanzt einen Soft-Turbo. Dessen moderater Ladedruck von maximal 0,4 Bar sollte den Motor nicht über Gebühr strapazieren. Das Fahrerlebnis gestaltet sich alles andere als soft: Endlich hat das Auto die Kraft, die es verdient. Aus 146 PS werden 204 Pferdestärken. Das maximale Drehmoment steigt um fast 100 auf 260 Newtonmeter. Der brachiale Turbokick fehlt, das Aggregat gibt ab mittlerer Drehzahl gleichmäßig seine Kraft frei. Obenrum weicht der sonore Klang leider nervigem Lärm.

Fahrleistungen Von null auf 100 km/h dauert im getunten Mazda 6,4 Sekunden: ein tadelloser Wert, beachtliche 2,1 Sekunden schneller als beim Serien-MX-5. Die 200er-Marke passiert das HGP-Auto in weniger als 30 Sekunden. Das Spitzentempo steigt auf beeindruckende 240 km/h.

Fahrwerk/Komfort Das Sportfahrwerk passt zum MX-5: Die Federung ist hart, aber nicht zu ruppig. Nur abrupte Stöße kommen zu ungefiltert bei der Besatzung an.

Selbst bei Topspeed macht der Geradeauslauf keine Sorgen. Die Agilität stimmt – so und nicht anders muss sich ein echter Roadster fahren. Der Turbo verleiht dem Fahrer die Möglichkeit, das Heck jederzeit zum Tanzen zu zwingen.

Preis/Kosten 4700 Euro für den Turboubau – ein faires Angebot. Der Verbrauch (10,5 Liter) bewegt sich in erträglichen Grenzen.

Kontakt HGP GmbH, Tel. 0 70 23-724 62, www.hgp-turbo.de; Mazda Tierhold, Tel. 08 21-8 60 66



Forever young: Der zeitlose Roadster geht ins 15. Produktionsjahr

TECHNISCHE DATEN

Motor	R4, Turbolader, vorn längs
Hubraum	1840 cm ³
Leistung	150 kW (204 PS) bei 6800/min
Drehmoment	260 Nm bei 3400/min
Literleistung	111 PS/l
Getriebe/Antrieb	6-Gang manuell/Hinterrad
Bremsen	Scheiben, belüftet und gelocht
Räder	7,5 x 17 Zoll
Reifen	VA: 205/40 ZR 17, HA: 225/35 ZR 17
Leergewicht/Zuladung	1140 kg/165 kg
Leistungsgewicht	5,6 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h

Messwerte

0–100 km/h	6,4 s
60–100 km/h im 4. Gang	5,2 s
80–120 km/h im 5./6. Gang	7,1/9,3 s
Bremsweg aus 100 km/h (k./w.)	38,8/37,9 m
Testverbrauch auf 100 km	10,5 l Super plus

Tuning

Leistungssteigerung	4700 Euro
Radsatz	1500 Euro
Fahrwerk	940 Euro
Auspuff	1080 Euro
Bremse	2950 Euro

Kosten

Steuer pro Jahr	128 Euro
Schadstoffklasse	Euro 3

Preis 34 930 Euro

FAZIT Ein Spaßgefährt gewinnt dazu: Unterstützt von Turbo-Tuner HGP, macht der MX-5 ab sofort noch mehr Vergnügen. Sehr schnell, sehr gut und nicht allzu teuer – an diesem Auto haben wir rein gar nichts auszusetzen. Zumindest nichts, was echte Roadster-Fahrer interessiert. [ba]

FAX-ABRUF -Testbericht

► Mazda MX-5 1.9i 16V (Serie)

Rufnummer 01 90-5 16 16-9 60 53

Infos zum Faxabruf (0,62 €/min.) auf Seite 96 in diesem Heft

Eindruck

traumhaft | begehrenswert | gelungen | durchschnittlich | enttäuschend