

# Flying Heat

Autos abseits jeder Vernunft haben inzwischen Seltenheitswert. Umso mehr erfreuen puristisch-emotionale Kreationen wie der Mazda MX-5 Open Race Edition „Flyin' Miata“. 253 Kompressor-PS, der Ersatz des Cabriodachs durch einen Überrollkäfig und Sportpneus machen den Hecktriebler zum Kurvenkünstler

Fotos: GARGOLOV

Schön, dass es nicht immerzu und allerorten um CO<sub>2</sub>-Werte, Downsizing und Fahrerassistenzsysteme geht; dass die Unvernunft in Form eines puristischen, ausschließlich für die Rennstrecke erdachten Einzelstückes im Automobilbau auch heute noch Raum hat – und des seitens des Herstellers selbst.

Sicher: Den im Mazda MX-5 Open Race Edition „Flyin' Miata“ verbauten Kompressor-Kit hat ein amerikanischer Tuner gleichen Namens beigesteuert. sport auto wurde das automobile, nicht straßenzugelassene Einzelstück jedoch von der deutschen Presseabteilung zum Test angeboten. Das macht ebenso Mut für die sportlich-schnelle Zukunft wie der Umstand, dass das Datenblatt

keinerlei Angaben zu DIN-Verbräuchen, CO<sub>2</sub>-Werten und Geräusch-Emissionen macht.

Lediglich den Hinweis, dass es sich bei diesem Auto um ein als Erprobungsfahrzeug zugelassenes Einzelstück handelt, bei dem kein Nachweis über die Einhaltung der EU-Emissions- und Geräuschrichtlinien erbracht wurde, mochte sich die Deutschland-Dependance des japanischen Herstellers denn doch nicht ersparen. Wat mut, dat mut.

Wer nach dem Lesen dieses Tests auf den Geschmack gekommen ist und seinem hinterradgetriebenen, in der Serie maximal 160 PS starken Zweisitzer im Nachhinein auf die Sprünge helfen will, muss sich demnach selbsttätig um eine Einzelabnah-

Ein Magnussen-Kompressor haucht dem Zweiliter-Serien-Triebwerk ordentlich Leben ein





Engelchen flieg: Dank des 253-PS-Kompressor-Motors ist die Quertreiberei fester Bestandteil des Fahrprogramms



Puristische 17-Zoll-Räder mit Toyo Proxes R888-Sportpneus im Format 215/45 R 17 91W rundum

Abnehmbares Momo-Lenkrad und Laptimer auf der Mittelkonsole als zentrale Eye-Catcher



Angedeuteter Diffusor und mächtiger, mittig montierter Doppelrohr-Sportauspuff



## RUNDENZEIT KLEINER KURS HOCKENHEIM

Der mit einem Kompressor-Kit des amerikanischen MX-5-Spezialisten Flyin' Miata auf Touren gebrachte **Mazda MX-5 Open Race Edition „Flyin' Miata“** beherrscht alle Gangarten: leicht untersteuernd im Schiebebe-

trieb, neutral unter Last, bei heißen und in der Folge Grip verlierenden Reifen dann zunehmend übersteuernd beim Herausbeschleunigen. Stets aber sehr launig zu fahren und 5,7 Sekunden schneller als das Serienauto.



## TECHNISCHE DATEN

### Mazda MX-5 Flyin' Miata SPAX\* 5,4

#### Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Kompressor, zwei obenliegende Nockenwellen mit variabler Einlasssteuerung, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 87,5 x 83,1, Hubraum 1999 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 10,8:1, max. Ladedruck 0,55 bar  
**Leistung** ..... 253 PS (186 kW) bei 6800/min  
**Drehmoment** ..... 288 Nm bei 5100/min  
**Literleistung** .. 126,6 PS pro Liter Hubraum

#### Kraftübertragung

Hinterradantrieb, manuelles Sechsganggetriebe, ESP, Übersetzungen: I. 3,71, II. 2,19, III. 1,54, IV. 1,18, V. 1,00, VI. 0,83; Achsübersetzung: 3,73

#### Fahrwerk

Einzelradaufhängung rundum, vorn Doppelquerlenker, Federbeine, Stabilisator; hinten Querlenker, Längslenker, Federbeine Stabilisator

**Bremsen** ..... Scheiben rundum, vorn innenbelüftet und geschlitzt, Durchmesser 290/280 mm, ABS  
**Räder** ..... 215/45 R 17 vorn und hinten auf 8,0-Zoll-Felgen  
 ..... Toyo R888

#### Karosserie

Zweisitziger Roadster  
 L x B x H ..... 4020 x 1720 x 1245 mm  
 Radstand ..... 2330 mm  
 Spur vorn/hinten ..... 1490/1495 mm  
 Tankinhalt ..... 50 Liter

#### Preise

**Grundpreis** ..... 26 890 Euro  
**Testwagenpreis** ..... ca. 40 000 Euro

#### Unterhaltskosten

Kfz-Steuer ..... k. A.  
 Haftpflichtversicherung .. individuelle Einstufung  
 Teilkaskoversicherung ..... individuelle Einstufung  
 Vollkaskoversicherung ..... individuelle Einstufung

## MESSWERTE

#### Gewicht

Fahrzeug voll getankt ..... 1165 kg  
 Gewichtverteilung vorn/hinten ..... 53,7/46,3 %  
**Leistungsgewicht** ..... 4,6 kg/PS

#### Fahrleistungen

**Beschleunigung**  
 0 - 40 km/h ..... 1,7 s  
 0 - 60 km/h ..... 2,9 s  
 0 - 80 km/h ..... 4,4 s  
**0 - 100 km/h** ..... 6,2 s  
 0 - 120 km/h ..... 8,6 s  
 0 - 140 km/h ..... 11,2 s  
 0 - 160 km/h ..... 15,4 s  
 0 - 180 km/h ..... 20,2 s

#### Elastizität

im 4./5./6. Gang aus 80 km/h  
 bis 100 km/h ..... 3,2 s / 3,8 s / 5,5 s  
 bis 120 km/h ..... 6,6 s / 7,8 s / 11,2 s  
 bis 140 km/h ..... 10,1 s / 12,0 s / 17,1 s  
 bis 160 km/h ..... 14,1 s / 16,6 s / - s  
**Höchstgeschwindigkeit** ..... 240 km/h

#### Fahrdynamik

**Kleiner Kurs Hockenheim** ..... 1.15,5 min  
**Slalom (18 m)** ..... 70,4 km/h

#### Bremsweg

aus 100 km/h (kalt) ..... 32,7 m  
 Verzögerung ..... 11,8 m/s<sup>2</sup>  
**aus 100 km/h (warm)** ..... 34,4 m  
 Verzögerung ..... 11,2 m/s<sup>2</sup>  
 aus 200 km/h (warm) ..... 147,4 m  
 Verzögerung ..... 10,5 m/s<sup>2</sup>

#### Testverbrauch

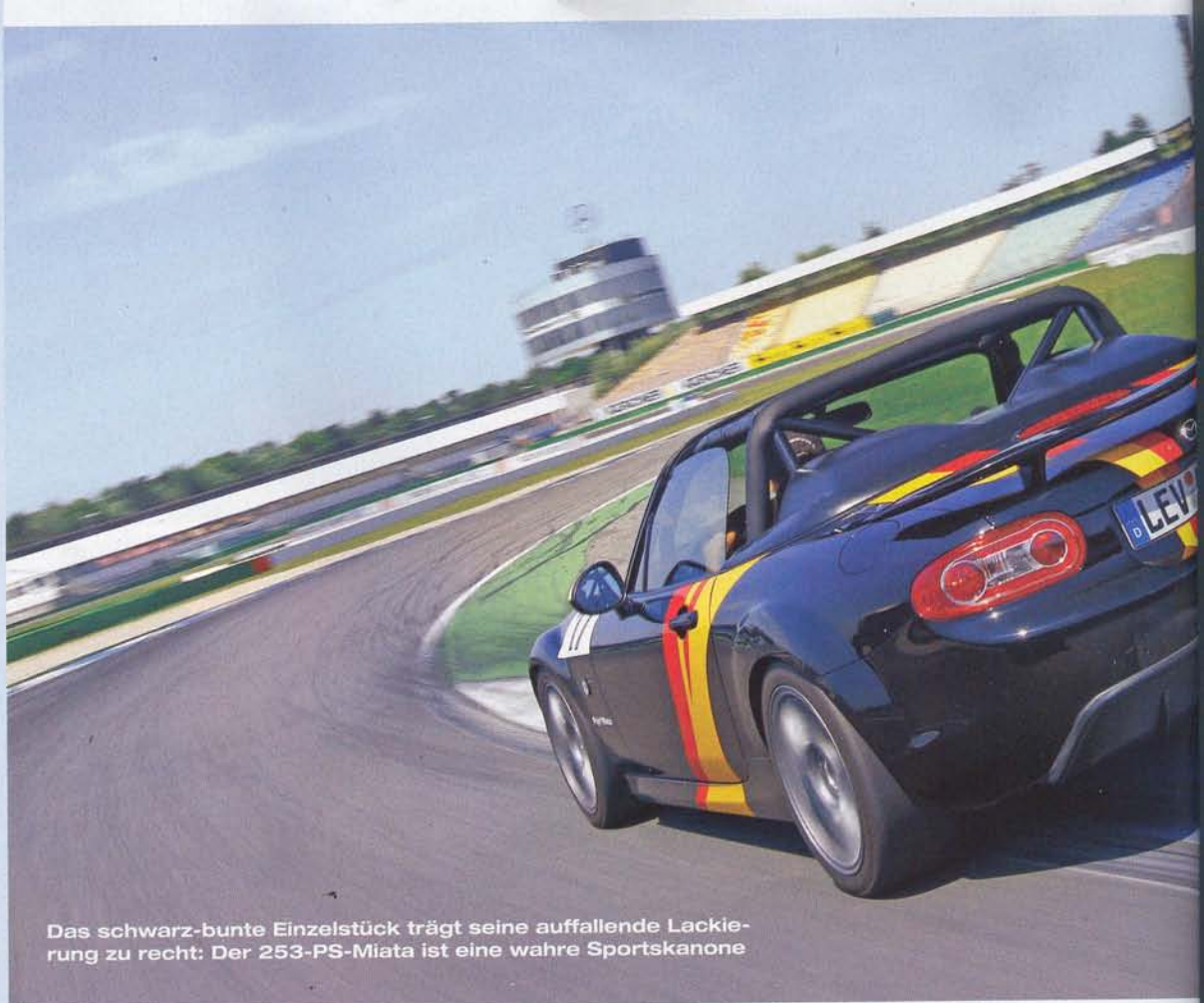
Super Plus

Minimalverbrauch ..... nicht ermittelt/100 km  
 Maximalverbrauch ..... nicht ermittelt/100 km  
 Durchschnittsverbrauch nicht ermittelt/100 km

#### Messbedingungen:

Lufttemperatur ..... 31° Celsius  
 Asphalttemperatur ..... 46° Celsius  
 Luftdruck ..... 1012 mbar

\*Der sport auto-Index SPAX errechnet sich aus dem Leistungsgewicht und der Beschleunigung:  
 [Leistungsgewicht in kg/PS + 0-100 km/h in s] : 2 = SPAX



Das schwarz-bunte Einzelstück trägt seine auffallende Lackierung zu recht: Der 253-PS-Miata ist eine wahre Sportskanone

me inklusive Nachweis der entsprechenden EU-Vorschriften kümmern. Dann wären der Einbau des einen Magnussen-Kompressor mit 0,55 bar Ladedruck, eine angepasste Motorsteuerung, eine zusätzliche Motorölkühlung, neue Einspritzventile, einen Edelstahl-fächerkrümmer und spezielle Cosworth-Kolben und -Pleuel umfas-

senden Leistungskits für den Zweiliter-Serienmotor in der Theorie auch hierzulande kein Problem.

Und verlockend ist das Angebot des amerikanischen MX-5-Spezialisten, der mit dem Wahlspruch „we are making Miatas accelerate faster, corner harder and stop shorter – in other words, we make Miatas fly“ lockt, allemal.

253 PS und 288 Newtonmeter maximales Drehmoment bei 5100/min lesen sich nämlich nicht nur auf dem Papier gut. Zwar ist der um das manuelle Softtop gebrachte und stattdessen mit einem die Verwindungssteifigkeit erhöhenden Überrollkäfig versehene Renn-Mazda nicht etwa leichter geworden, wie der mitgelieferte Presse-

text verspricht, sondern wiegt tatsächlich rund 20 Kilo schwerer als das Serienauto (siehe sport auto, Ausgabe 7/2011).

Unterhaltssamer und launiger gerät der Rennstreckenritt in dem mit Rennschalensitzen, Sechspunktgurten, einem abnehmbaren Momo-Lenkrad und Sportreifen der Spezifikation Toyo Proxes R888 im Format 215/45 R 17 rundum zusätzlich geschärften MX-5 jedoch allemal.

„Endlich ist der Motor so, wie man ihn sich schon immer

## AUF DEN PUNKT GEBRACHT



sport auto-Redakteurin  
Anja Wassertheurer

Auch wenn der kompromisslos offene **Mazda MX-5 Open Race Edition „Flyin' Miata“** als dem Rennsport entlehntes Einzelstück weder einen realen Ausblick auf die Zukunft des Kult-Roadsters gibt, noch keineswegs alltagstauglich ist – begeistern tut der 253 PS

starke Kompressor-Racer allemal. Er ist ein veritables Statement kontra die Vernunft und hätte bei kühleren Temperaturen und mit anderer Bereifung sicher noch mehr reißen können.

### Mazda MX-5 Flyin' Miata

#### sport auto-Wertung (objektiv)

<b>Kleiner Kurs Hockenheim</b>	<b>1.15,5 min</b>	<b>7</b>
<b>Slalom (18 m)</b>	<b>70,4 km/h</b>	<b>10</b>
<b>0 - 100 km/h (Beschl.-Prüf.)</b>	<b>6,2 s</b>	<b>5</b>
<b>100 - 0 km/h (Brems-Prüf., warm)</b>	<b>34,4 m</b>	<b>9</b>
<b>Leistungsgewicht</b>	<b>4,6 kg/PS</b>	<b>7</b>
<b>Preis-Leistungs-Verhältnis</b>	<b>130 Euro/PS</b>	<b>10</b>
<b>Summe (maximal 60 Punkte)</b>		<b>48</b>

#### sport auto-Wertung (subjektiv)

<b>Fahrspaß</b>	<b>10</b>
<b>Alltagstauglichkeit</b>	<b>3</b>

maximal je 10 Punkte

#### KONKURRENZ-UMFELD

Die sport auto-Bestenliste	
KTM X-Bow	51 Pkt.
Porsche Boxster S	48 Pkt.
<b>Mazda MX-5 Flyin' Miata</b>	<b>48 Pkt.</b>
BMW 135i Performance	47 Pkt.
Lotus Elise SC	47 Pkt.
Schäfer- Mini Cooper CS	47 Pkt.
Mazda MX-5 2.0 MZR	29 Pkt.



gewünscht hat“, notiert ein Kollege in der jedes Testauto begleitenden „gelben Karte“ – und hat uneingeschränkt Recht damit. Schließlich waren in den vorhergehenden Tests mit dem Serienauto nie die fahrdynamischen Anlagen des mit rund 1150 Kilogramm angenehm leicht geratenen Japaners das Limit, sondern stets die mit 160 PS doch eher moderat ausgefallene Leistung des Zweiliter-Saugmotors.

So gerüstet umrundete der hinterradgetriebene Zweisitzer, dessen Fahrstabilitätsprogramm sich erfreulicherweise immer noch komplett deaktivieren lässt, den Kleinen Kurs in Hockenheim im Rahmen des letzten Tests in 1.21,2 Minuten. Das mit amerikanischem Know How auf Touren gebrachte Einzelstück erledigt dieselbe Übung in deutlich flotteren 1.15,5 Minuten, verlangt seinem Piloten dabei jedoch auch etwas mehr Können am Volant ab.

Je nach Fahrzustand wechselt der mit einem festen Flügel am



**Exzellente konturierte Rennschalensitze mit Sechspunktgurt, mit Schaumstoff ummantelter Überrollkäfig**

Heck bewehrte, signalfarben lackierte Roadster nämlich zwischen Untersteuern (im Schiebetrieb), vorbildlicher Neutralität (bei angelegtem Gaspedal) und einem mit sich erwärmenden Reifen sukzessive zunehmenden Leistungsübersteuern beim forschen Tritt aufs Gaspedal.

Dank des modifizierten Fahrwerks mit in Zug- und Druckstufe verstellbaren Sachs-Federbeinen und Eibach-Federn erfolgen die

Übergänge vom einen in den anderen Fahrzustand zwar nie abrupt, sondern so sacht, dass stets Zeit zum Reagieren bleibt. Dass das an die Open Race-Rennserie des japanischen Herstellers angelehnte Editionsmodell auch im schnellen Linksknick der Querspange wiederholt den Sidestep probt, mag indes nicht jedermanns Sache sein.

Dennoch: So, wie der rot-schwarz-goldene Kraftzweig, dessen Kompressortriebwerk munter bis 7500 Touren dreht, sich auf der Rennstrecke in Szene setzt, unterstreicht er unsere Annahme, dass dem japanischen Kultroadster ein etwas leistungsstärkerer Motor ausgezeichnet zu Gesicht stünde. Dies gilt umso mehr, als die modifizierte Bremsanlage das flotte Ganze allzeit gut im Griff hat.

Hoffen wir also auf die nächste Generation. Ein allwettertaugliches Sportmodell mit Cabriodach – das wär schon was!

*Anja Wassertheurer*



ZF sollte drin sein.

[www.zf.com/sachs-race-engineering](http://www.zf.com/sachs-race-engineering)

**RACING™**  
ENGINEERED BY ZF SACHS

Denn 50 Podestplätze in 2010 sind Beweis genug!



Weltweit vertrauen Motorsportteams den Rennsportdämpfern und -kupplungen von ZF Sachs Race Engineering. Von der Formel 1 über die Rallye Dakar bis hin zu Amateurserien setzen erfolgreiche Teams auf unsere Technologie. Sportliche Erfolge zeigen die überlegene Leistungsfähigkeit unserer Rennsport-Produktlinien Formula, Racing und Performance – wir gratulieren den Siegern!

Antriebs- und Fahrwerktechnik



Rough translation of the important parts of the article, from Werner Cassel. He notes that the Hockenheim time is very good.

"The offering of the American MX-5 specialist is very tempting"

"Finally, the engine does what we always wished it would do", wrote a colleague on the yellow card that accompanies each test car - and he is absolutely right about that. In all preceding tests with the stock car, the limit was never set by the driving dynamics abilities of the pleasantly light weight 1150 kg Japanese, but always by the very moderate 160 hp power of the 2l naturally aspirated engine. blabla stock car on the short course in Hockenheim 1m 21.2sec. The one-off car sped up by American know how performs the same exercise in much faster 1min15.5sec, but requires some more skill from the driver.

Depending on driving state, the (blablabla) car alternates between understeer (off throttle), exemplary neutralness (trailing throttle), and power oversteer with harsh throttle inputs which increases when tires heat up.

Thanks to to modified suspension with compression- and rebound-adjustable Sachs dampers and Eibach springs, the transition from one driving state to another never happens abrupt but so smooth that there is always time to react. Then again the repeated sidestep in the fast left kink of the Querspange might not be everybody's cup of tea.

Nevertheless: The way the red-black-golden power dwarf with its supercharged engine that lively revs to 7,500 RPM acts on the racetrack supports our assumption, that a somewhat stronger engine would suit the Japanese cult-roadster very well. This is even more valid as the modified brakes are always up to the job to control the fast thing.

Comment section (Auf den Punkt gebracht) The 253 hp strong supercharged racer is inspiring. A strong statement against rationality and with cooler temperatures and better tires, it could have done even better.