Eitel Sonnenschein

Eindrücke von der Cabrio-Elite: Ferrari Mondial 3.2 Cabrio, Jaguar XJ SC V12, Mercedes 500 SL, Porsche Carrera Cabrio.

Von Klaus Westrup

Was macht den Reiz des offenen Autos aus? Man liegt sicher nicht falsch mit der Behauptung, die frische Luft alleine wäre es wohl nicht. Die Psychologen, die sich gerne und, der guten Bezahlung wegen, auch im Dienste der Cabrio-Hersteller mit dem Seelenleben der potentiellen Käuferschicht befassen, machen einen nicht

Fotos: Drehsen

zu unterschätzenden Grad von Extrovertiertheit im Cabrio-Fahrer aus. Der Frischluft-Fanatiker, wie dieser Autofahrer immer wieder oberflächlich bezeichnet wird, ist in Wahrheit auch eitel und unterschätzt nicht den sozialen Aufstieg, den sogar das billige Offen-Auto bietet.

Wenn man so will, ist erst das teure Cabrio der Beweis für die Richtigkeit dieser These. Denn wenn es nur auf frische Luft, die immer wieder zitierten gekräuselten Nackenhaare und den stets in Cabrio-Beiträgen neu auftauchenden Geruch nach Mutter Erde und frisch gemähtem Gras ankäme, täte es für alle ein Golf Cabrio. Aber warum sollten gerade offene Autos eine Ausnahme machen in dem gewaltigen Gefühlsreigen, der Autos nun einmal umgibt? Die teuren, schnellen Cabrios sind nicht nur die Autos der Eitlen, sondern sie stellen auch ein Stück Tradition dar. Vergessen wir nicht, daß das Automobil seinen Zug um die Welt offen begann; und auch danach waren es immer die Cabrios, Roadster oder gar Landaulets, die Eleganz, Selbstdarstellung, aber auch Freude am Fahren mehr als alle anderen dokumentierten.

Die Cabrio-Renaissance, die wir seit Anfang der achtziger Jahre erleben, machte logischerweise auch vor dem sogenannten Traumwagen-Bereich nicht halt. Zu den bereits etablierten, teilweise in Dornröschen-Ruhe verharrenden bestehenden Autos gesellten sich neue Modelle.

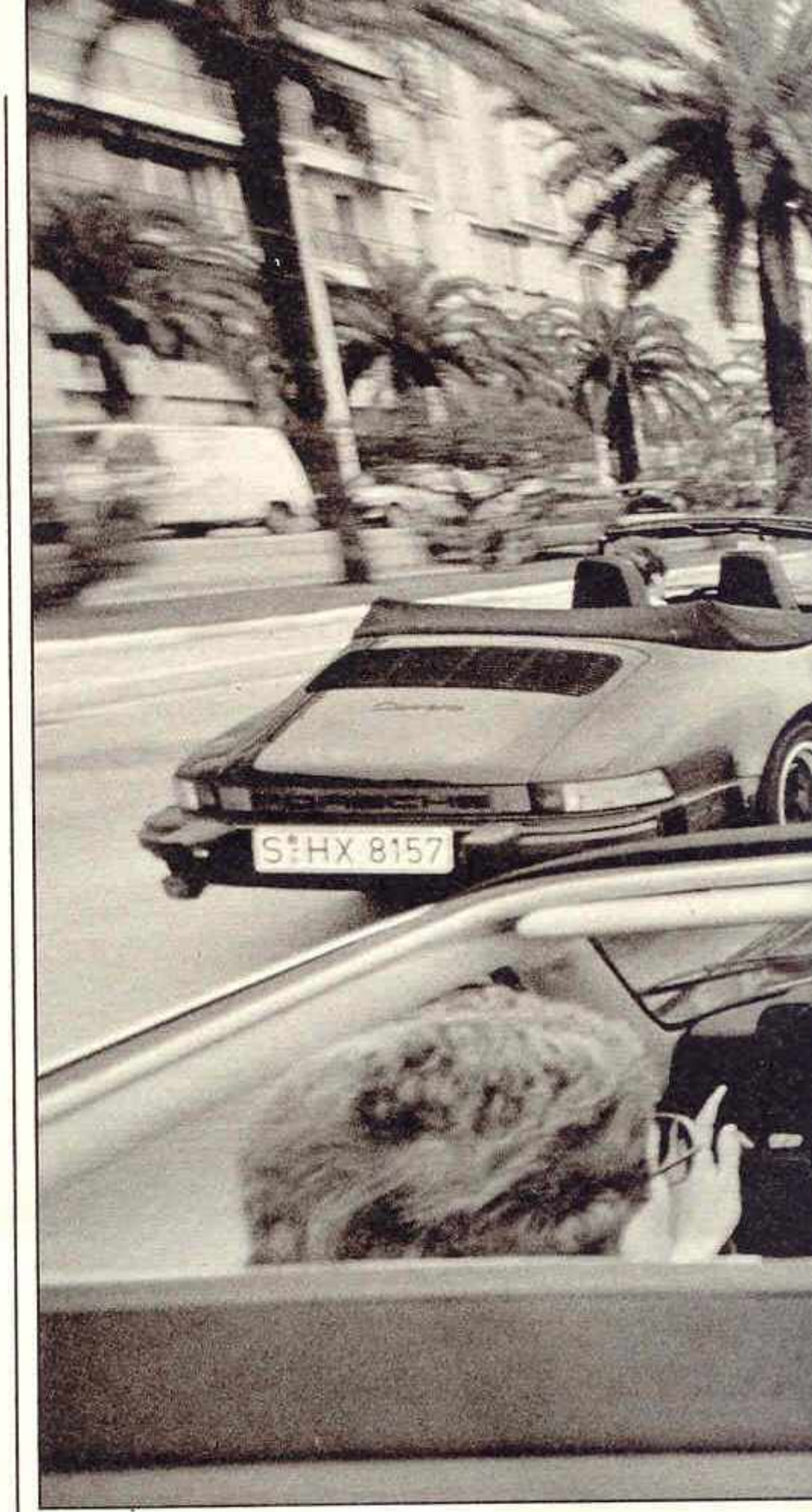
Der Porsche Carrera, als 911 Cabrio im Jahre 1981 geboren und damals als wahrhaftige Sensation begrüßt, stieß auf den SL von Mercedes, den es zu jenem Zeitpunkt nicht weniger als zehn Jahre gab. Den Open-Jag gibt es in Zwölfzylinder-Version erst seit Anfang dieses Jahres, wobei offen hier kein Faltverdeck, sondern zwei herausnehmbare Dachhälften bedeutet. Ähnlich aktuell ist der Ferrari Mondial in Offen-Version; er stellt gleichzeitig die einzige Möglichkeit dar, die berühmte Marke mit dem springenden Pferd mit eigenen geblähten Nüstern zu kombinieren.

Die Cabrio-Elite hat neben dem allseits verbindenden Gedanken der Offenfahrt eine erstaunliche konzeptionelle Vielfalt zu bieten. Der bunte Reigen zeigt ein wahres Technik-Kaleidoskop und eine dadurch ausgelöste Gedankenfülle: Sechszylinder-Boxer luftgekühlt als Heckmotor beim Porsche, Achtzylinder-V-Maschine vorne (Mercedes), Achtzylinder-V in Vierventil-Version quer in Mittelmotor-Lage beim Ferrari und schließlich ein Zwölfzylinder, ebenfalls in V-Position und, wie es sich gehört, majestätisch unter der vorderen Haube plaziert (Jaguar).

Die Verschiedenheit der Motorenkonzepte und ihre Unterbringung in der Karosse hatte einen nicht unbeträchtlichen Styling-Effekt. Die beiden Frontmotor-Autos Jaguar und Mercedes zeigen bei aller Unterschiedlichkeit im Erscheinungsbild doch gemeinsam die klassischen Sportwagen-Silhouetten mit langen, schweren Schnauzen, kleinen, heimeligen Kabinen und kurzen Hecks. Dem Porsche sieht man den Heckmotor schon von weitem an, und wer ein bißchen Phantasie hat, ahnt den Mittelmotor im Ferrari. Wo sonst sollte, bei solchen Proportionen mit weit nach vorne gerücktem Fahrersitz und kurzer, flacher Fronthaube, der Antrieb wohl sitzen?

Gut steht sie da, die Cabrio-Creme. Die Redaktionsjury vergab die Schönheitspreise zumindest partiell schnell und unbürokratisch. Platz eins Jaguar, Platz zwei Porsche. Unruhe und Beklommenheit dagegen wegen Nummer drei und vier. Ferrari vor Mercedes oder lieber umgekehrt? Mögen doch die Leser entscheiden; der Mondial jedenfalls blieb von seinem Zuschnitt her optisch umstritten.

Vielleicht liegt das auch daran, daß hier ein Sportwagen zu einem Offen-Auto umfunktioniert wurde, das die Cabrio-Idee gedanklich am wenigsten trägt. Der Mondial ist ein rein-



Cabrio-Kulisse Nizza mit Postkarten-Impression: rechts die See, links die Palmen. Der breite Boulevard bietet einen nicht ganz unbedeutenden Effekt in Sachen Cabrio-Elite. Man promeniert nicht nur um zu sehen, sondern auch um gesehen zu werden. Ein Stückchen Schaulauf ist immer dabei

rassiger GT in Zweipluszwei-Zuschnitt, der seinem Fahrer nicht zuletzt durch die vierventilige Rennmaschine im Nakken permanent mitteilt, er habe demnächst gewonnen. Er tut das mit einer Lautstärke, die schon im Coupé erschreckend ist. Und was niemand für möglich hält, demonstriert nun das Mondial Cabrio: Es läßt sich akustisch noch ein Brikett zulegen.

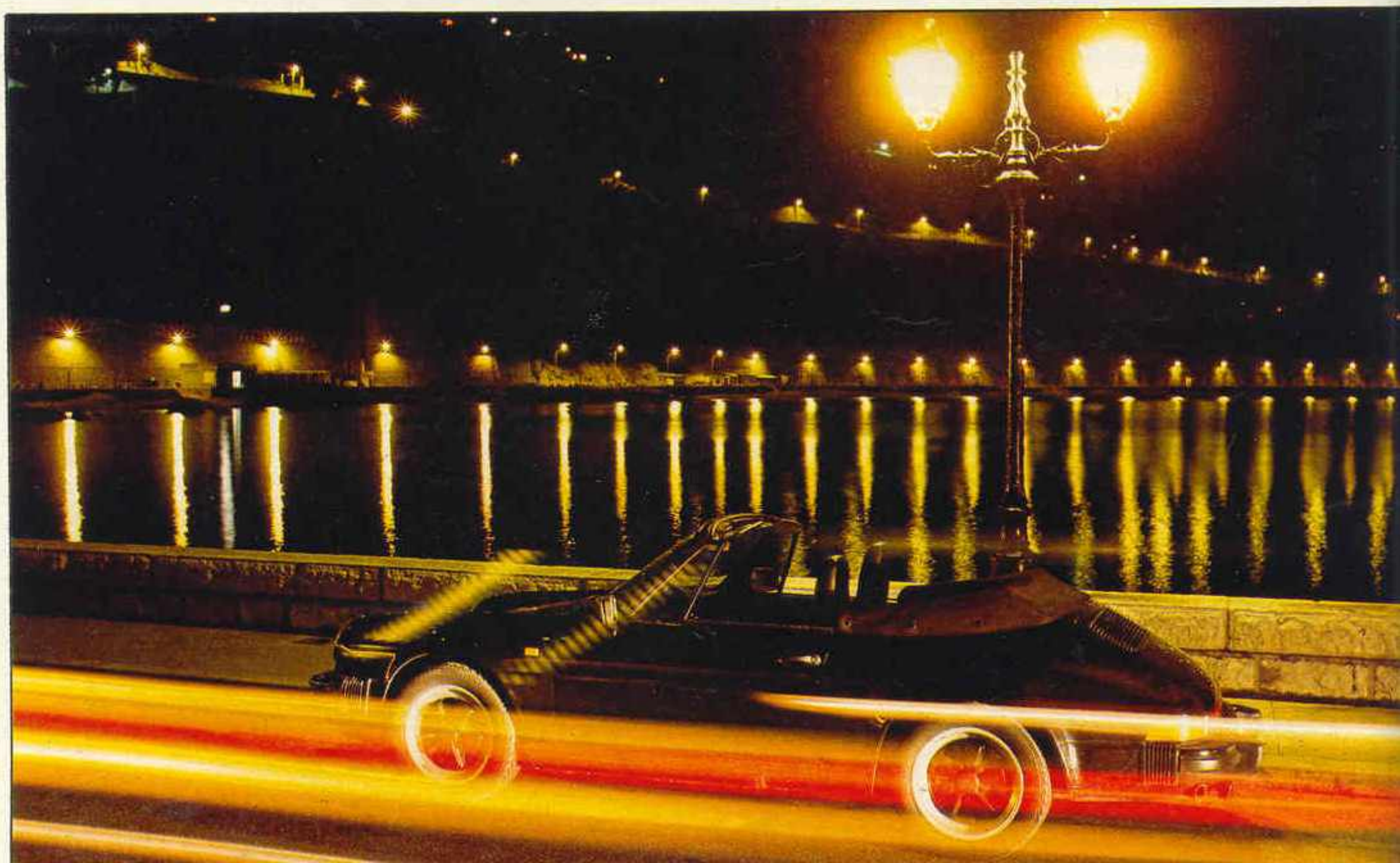
Das Naturereignis spielt sich jenseits von 200 km/h ab. Da kämpft von der Windgeschwindigkeit her eine Art Doppelorkan mit dem bei 7000 tourenden Achtzylinder, und einer versucht den anderen zu übertreffen. Schwer vorstellbar, aber wahr, daß der giftige Motor akustisch die Oberhand behält und damit auch fühlbar dokumentiert, daß schließlich allein er es ist, der den Hurrikan erst möglich macht. Das Verdeck bleibt ganz ruhig bei alldem, aber man kann das Inferno natürlich auch offen genießen. Dann ist das Vergnügen auch noch erfrischend und sieht als Steigerung in dieser Art Cabrio nur noch den ebenfalls dachlosen Formel 1 vor.

Er offeriert eine ähnlich tiefe Sitzposition, aber wohl eine geglücktere Ergonomie. Die Sitzhaltung auf dem zierlichen Mondial-Gestühl ist mit dem flach liegenden Lenkrad und stark angewinkelten Beinen wenig entspannend, und daß die große Frontscheibe so flach steht und weit in den Innenraum ragt, sorgt zwar für gute Windgeschützheit vorne, aber auch für ein beengtes Raumgefühl.

Die akustische Präsenz des 3,2 Liter großen V8 gebietet es, noch einmal an ihn zu denken. Mit seiner enormen Durchzugskraft, die noch über der des gleich großen Porsche-Sechszylinders liegt, ist er theoretisch auch ein sehr gutes Cabrio-Triebwerk – mit Eignung zum zügigen Reisen ohne Pression, mit der gerne geschätzten Möglichkeit, frühzeitig hochzuschalten, viel im Fünften zu machen.

Aber das ist Theorie. In der Praxis wird gedreht, gebrüllt, auch gedrängt. Wenn der viersitzige Formel 1 nicht gerade an den Boxen steht, sind Kurven die schönsten Verbindungen zwischen zwei Punkten und Geraden dazu da, aufgefressen zu werden. Dies alles liegt dem Mondial vor allem per Motor im Blut, und es stellt sich die

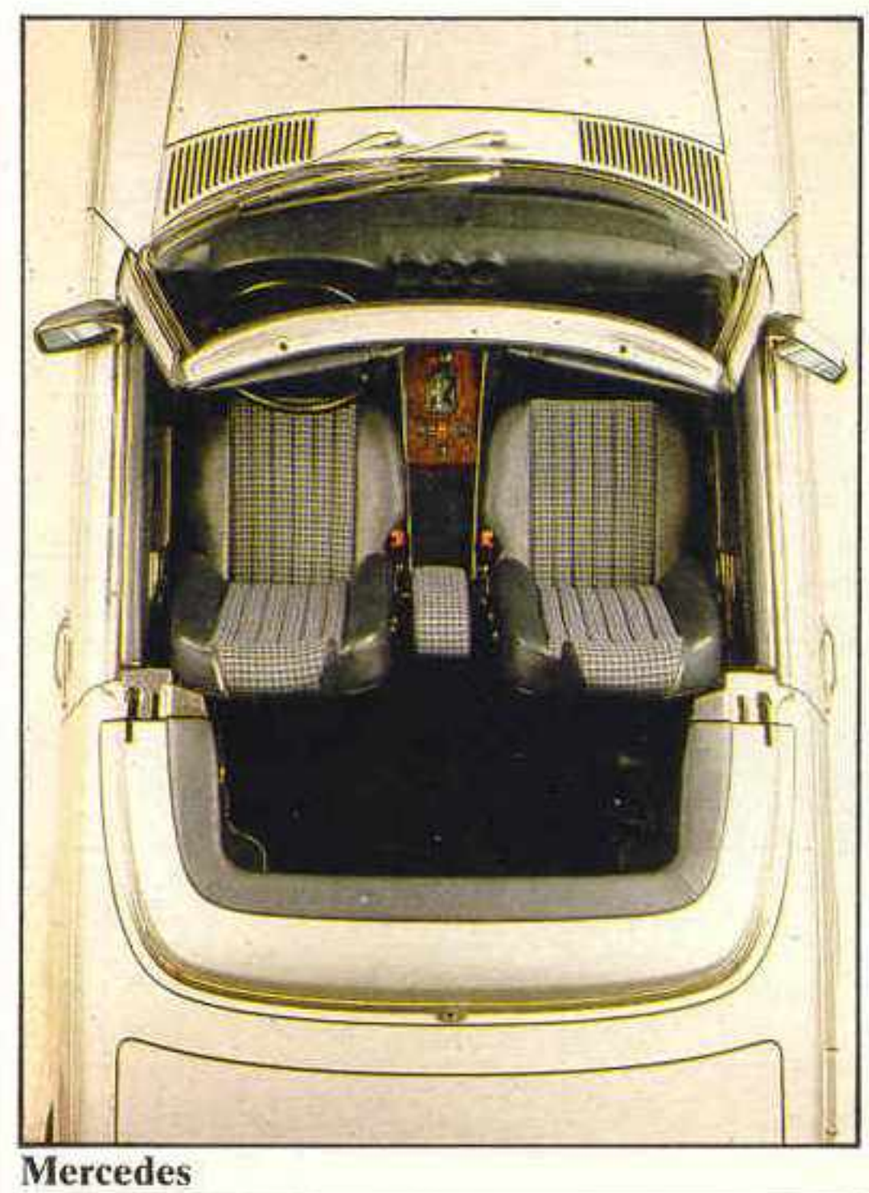
D WW 328



immer wieder gerne aufgeworfene Frage nach dem cabriogemäßen Antrieb.

Es fällt nicht schwer, ihn in dieser Runde zu finden. Im Vergleich zum Mondial ist er unhörbar, aber mit einer Leistung von fast 300 PS noch ein ganzes Stückchen stärker. Der Jaguar V12 ist das Triebwerk für den Genießer der anderen Art, vielleicht für den automobilistischen Gourmet überhaupt. Obwohl Pleuel, Kolben, Zahnräder und Ventile zuhauf vorhanden sind, gibt es sie auch wieder nicht. Man ruckt den Automatik-Wählhebel in Stellung D, gibt Gas und hängt an der imaginären Seilwinde. Sie pustet den Jag notfalls auf 238, aber man schaltet sie gerne schon bei der Hälfte ab. Nun hat offenbar ein Elektromotor, vielleicht auch eine überirdische Kraft den Antrieb übernommen. Der Wind säuselt dezent über das Stoffdach oder über den Ausguck, der beim Offenfahren nach Abnehmen der Dachhälften bleibt. Die Landschaft zieht vorüber, und die Welt ist schön. Grund: Der Jaguar-Fahrer sieht sie.

Auf seine Offen-Art ist der englische Zweisitzer ähnlich


Mercedes

Jaguar

Porsche

Ferrari

Fotos: Seufert

Die unterschiedlichen Konzepte der Edel-Cabrios mit Frontmotor (Jaguar, Mercedes), Mittelmotor (Ferrari) und Heckmotor (Porsche) führten auch zu differenten Innenräumen. Porsche und Ferrari haben, wider Erwarten, zwei Notsitze im Fond, auf denen aber nur kleine Kinder Platz finden. Die sauberste Verdeck-Lösung bietet der SL: Klappe auf, Verdeck weg

einzigartig wie der Ferrari. Der SL und der Porsche liegen dazwischen, wobei der großvolumige Achtzylinder des 500 SL nicht nur ansatzweise die Möglichkeit bietet, mit ähnlicher Kultur offen zu fahren wie mit dem Jaguar. Dennoch ist alles anders, auch wenn die Hölzer am Armaturenbrett da wie dort die große Sportwagen-Welt dokumentieren. Der ebenfalls mit einer Getriebeautomatik kooperierende Daimler-Achtzylinder ist dem Jag in den Fahrleistungen leicht unterlegen, vor allem im oberen Geschwindigkeitsbereich, wo sich kein Seilwinden-Effekt einstellt, sondern unzweifelhaft ein zorniger V8 die Fahrwiderstände vom Tisch wischt. Auch der schlechte c_W-Wert des SL, der auf dem Kofferraum-Deckel einen wie aus dem Zubehör-Katalog stammenden Spoiler trägt, kümmert in diesem Zusammenhang wenig. Mit Kraft geht es nämlich auch.

Das Offen-Gefühl im SL ist mit am offensten. Und seien wir ehrlich: Es ist für manchen SL-Fahrer sicher kein Verzicht,

sein eigenes Auto nicht immer von vorne ansehen zu müssen, wo es in atemberaubender Schwülstigkeit endet und einen desserttellergroßen verchromten Stern vor sich herfährt. Innen erholt sich das Auge; feines Holz, schöne große Instrumente und, auch im Cabrio kein Fehler, eine funktionelle Bedienung.

Das Qualitätsgefühl ist sehr gut und wird nur noch vom Carrera Cabrio übertroffen. Es beeindruckt durch eine nicht zu erschütternde Steifigkeit auch auf unebensten Pisten, wo ihm Mercedes SL und Jaguar nahe kommen, aber den kompakten Elfer keineswegs erreichen. Der Ferrari Mondial bildet hier eindeutig das Schlußlicht; die mit einem ungewöhnlich langen Radstand versehene Karosserie arbeitet vernehmlich, wenn auch ohne störende Klappergeräusche. Beste Karosserie-Qualität also im Porsche, dazu die zierlichsten Abmessungen, der immer wieder erstaunlich gute Federungskomfort – da steht die Frage nach der Harmonie und Zweckdienlichkeit des Antriebs im Raume.

Nun, der Sechszylinder sägt in Fahrers Ohr, ob man das sehr gut gemachte und absolut flatterfeste Verdeck offen oder geschlossen hält. Aber seine Verpflichtung zum Schnellfahren schien zumindest dem Verfasser ein wenig gemildert. Er ertappte sich dabei, von anderen, braven Fabrikaten überholt zu werden und, offenfahrend, auch etwas von Land und Leuten gesehen zu haben. Dennoch ist der sägende Sechser im Heck nicht das Vorbild in Sachen Cabrio-Motorisierung.

Die Art und Weise, wie das Verdeck samt Gestänge gemacht ist und wie es sich, mit zwei Bügeln vorne angeschlagen, bedienen läßt, schon eher. Der gute schwäbische Handwerksgeist durchdringt gerade jene Passage des Autos, ähnlich wie beim Mercedes, dessen ebenfalls in Windeseile zu klappendes Stoff-Verdeck gegenüber der Porsche-Konstruktion den Vorzug hat, komplett unter einer Klappe zu verschwinden. Beim Ferrari Mondial geschieht dies alles ein wenig zeitintensiver, wenn auch immer noch etwas weniger aufwendiger als beim Jaguar.

Seine beiden Dachhälften kommen in den Kofferraum, und was hinter dem breiten Überrollbügel stehenbleibt, wird zurückgeklappt. Man muß ein bißchen arbeiten, hin und her laufen und braucht, um das Klappteil wieder zu schließen, einen kleinen Elefanten. Aber dann ertönt wieder das Kommando, das dies vergessen macht: Gentleman, start your engine.

Zum Vergleich

Fahrzeugtyp	Ferrari Mondial 3.2	Jaguar XJ-SC V12	Mercedes 500 SL	Porsche Carrera
Motorbauart/Zylinderzahl	V/8[1]	V/12	V/8	B/6[2]
Hubraum cm³	3185	5341	4973	3164
Bohrung × Hub mm	83,0 × 73,6	90,0 × 70,0	96,5 × 85,0	95,0 × 74,4
Leistung kW (PS) bei 1/min	199(270) 7000	217(295) 5500	180(245) 4750	170(231) 5900
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	304 bei 5500	427 bei 4000	400 bei 3750	284 bei 4300
Verdichtungsverhältnis	9,8:1	12,5:1	9,0:1	10,0:1
Art der Ventilsteuerung	ohc[3]	ohc	ohc	ohc
Gemischaufbereitung	mech. Einspritzung Bosch K-Jetronic	elektr. Einspritzung Bosch D-Jetronic	mech. elektr. Einspritzung (Bosch KE-Jetronic)	elektr. Einspritzung Bosch-Motronic
Kraftübertragung	Fünfgang-getriebe	Dreigang-Automatik	Viergang-Automatik	Fünfgang-Getriebe
Bremsen vorne	Scheiben bel.	Scheiben bel.	Scheiben bel.	Scheiben bel.
Bremsen hinten	Scheiben bel.	Scheiben	Scheiben	Scheiben bel.
Reifengröße	220/55 VR 390 240/55 VR 390	215/70 VR 15	205/65 VR 15	205/55 VR 16 225/50 VR 16
Leergewicht kg	1497	1788	1587	1201
Zul. Gesamtgewicht kg	1850	2020	2030	1500
Radstand mm	2650	2591	2455	2272
Außenmaße Länge × Breite ×Höhe mm	4535×1795 ×1265	4764×1793 ×1261	4390×1790 ×1305	4291×1652 ×1320
Beschleunigung in s				
0– 60 km/h	3,1	4,2	4,0	3,1
0– 80 km/h	5,0	5,9	5,7	4,5
0–100 km/h	6,7	8,0	7,7	6,0
0–120 km/h	9,2	10,4	10,6	8,6
0–140 km/h	12,1	13,5	14,6	11,1
0–160 km/h	15,8	17,7	19,5	14,7
0–180 km/h	20,6	22,6	27,0	18,8
0–200 km/h	29,6	30,8	–	25,6
1 km mit stehendem Start	26,8	27,7	28,5	26,0
Elastizität in s				
40–100 km/h	(IV. Gang) 10,3	–	–	(IV. Gang) 11,3
60–120 km/h	(V. Gang) 16,1	–	–	(V. Gang) 16,0
Höchstgeschwindigkeit km/h	(V. Gang) 247	(III. Gang) 238	(IV. Gang) 228	(V. Gang) 248
DIN-Verbrauch in L/100 km	Super	Super	Super	Super
Bei 90 km/h (höchster Gang)	9,4	10,4	9,5	6,8
Bei 120 km/h (höchster Gang)	11,7	12,6	11,5	9,0
Stadtverkehr	21,2	18,1	15,9	13,6
Testverbrauch L/100 km	16,4	18,1	14,7	13,9
Preis DM	135 400,–	95 500,–	90 744,–	82 000,–

[1]V = V-Motor, [2]B = Boxermotor, [3]overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle

Fahrleistungen gibt es natürlich und nicht zu knapp. Ein langsames Auto befindet sich nicht in dieser Runde. Der Jaguar ist besonders durstig; zwölf Töpfe wollen gefüttert sein