



Foto © Mazda

BARCELONA IM NEUEN MAZDA MX-5 RF ERKUNDEN

Baarça!

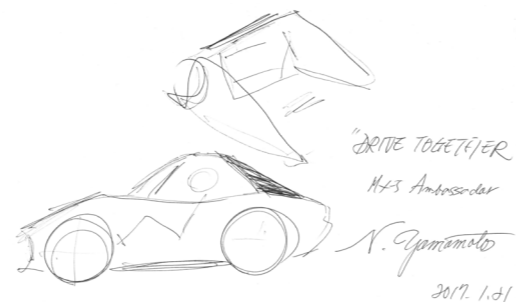
Richtig fesch. So sollte die neue Variante des Mazda MX-5 in Wirklichkeit heißen, denn der steht richtig fesch da.

RF steht aber für „retractable Fastback“ und das bedeutet, dass in 13 Sekunden aus einem wunderschönen Coupé ein Targa zum verlieben wird. Oder eben doch kein Targa. Da gibt es nämlich einen entscheidenden Unterschied – das Heckfenster verschwindet mit dem Dach und so ist der Innenraum auch nach hinten offen womit das Cabrio-Feeling des Roadsters nahezu erhalten bleibt.

Barcelona

Stellen Sie sich vor ... Sie sehen die historischen Kirchtürme der Sagrada Familia noch im Rückspiegel und brechen in Ihrem richtig feschen MX-5 in Richtung Park Güell auf. Ich könnte Sie verstehen, wenn Sie den traumhaften Park nur aus der Ferne betrachten und es vorziehen, eine weitere Runde im offenen Wagen zu flanieren, denn das Fahrwerk und die Lenkung setzen jede ihrer Bewegungen in pures Fahrvergnügen um. Ideal, wenn Sie sich durch die engen Gassen schlängeln oder die gefährlichen, hoch über dem Meeresufer liegenden Küstenstraßen entlang fahren.

Gebens Sie's doch zu, sie können sich das Grinsen nicht verkneifen. Es macht einfach irre Spaß mit dem leichten Hecktriebler durch die engen Kurven zu wetzen! Durch das sportlich abgestimmte Fahrwerk liegt der Mazda sicher auf der Straße und scheint mit dem Asphalt geradezu zu verschmelzen.



Im Innenraum hat sich im Vergleich zum klassischen MX-5 nicht viel verändert, was auch nicht notwendig war. Denn lediglich der Knopf für die Dachsteuerung über die Mittelkonsole ist nötig, damit Sie das Feeling des RF in vollen Zügen genießen können. So attraktiv die verträumten Häuschen am Stadtrand und das pulsierende Leben in der Heimat des FC Barcelonas auch sind, Sie werden nicht abgelenkt und können die Öffnung des großzügigen Oberlichts ganz einfach über das Display in der Armatur mit einer netten Animation verfolgen. Genießen Sie die spanische Sonne ungefiltert, ohne dass Sie dazu aus dem Auto aussteigen müssen. Denn mit der Dachöffnung spüren Sie die grenzenlose Freiheit und genießen die Fahrt in einer Dimension, die Sie bisher nur erträumt haben. Bei geschlossenem Dach ist der Innenraum

erfreulich leise im Vergleich zum Roadster. Hier macht sich die in Richtung Komfort abgestimmte Dämmung angenehm bemerkbar.

Das Dach besteht aus einem bunten Materialmix um alle entscheidenden Eigenschaften unter einen Hut zu bringen und trotzdem leicht zu sein. Ein Teil aus Stahl, ein Teil aus Aluminium und ein Teil aus Kunststoff. Mit diesem Mix erhöht sich das Gewicht im Vergleich zum Roadster nur um rund 45kg.

Der Kofferraum ist praktisch unverändert vom Roadster übernommen und reicht auch für eine längere Tour über mehrere Tage aus. Aber über Kofferraum-Dimensionen schreiben wir im Roadster Magazin sowieso nicht. Aus Prinzip.

//Gerhard Riedl

TECHNISCHE DATEN MAZDA MX-5 RF

Mazda MX-5 RF	G130	G160
Zylinder/Ventile	4/4	4/4
Hubraum	1.496ccm	1.998ccm
Max. Leistung	96kW / 130PS	118kW / 160PS
Max. Drehmoment	150Nm / 4.800 U/min	200Nm / 4.600U/min
Leergewicht	1.090kg	1.130kg
Beschleunigung 0-100km/h	8,6 sek.	7,5 sek.



Foto © Bernhard Reichel

PORSCHE 911 CARRERA 4S CABRIO

Turbodeflation

Der Carrara fährt erstmals mit Turboaufladung vor. Warum das Facelift alles besser kann verraten wir in unserem Frühlingstest, gleich mit dem neuen Cabrio.

Ebenso traditionell wie der 911er selbst ist das große Jammern der Puristen über jede technische Entwicklung. Diesmal ist alles halb so wild, die Umstellung auf Wasserkühlung ist auch schon längst verziehen. Außerdem kann man sich endlich für viele Tausender weniger zum Kreis der Turbo-Porsche-Fahrer zählen.

Die Frontschürze lächelt wieder. Der feine Blinker ist endlich schön dezent dimensioniert. Die Scheinwerfer erhalten das typische, vierteilige Tagfahrlicht und die Heckleuchten sind, wie beim Macan, dreidimensional in Form gegossen. Die Lamellen des Motordeckels sind nun vertikal. Gemeinsam mit der mittigen neuen Sportabgasanlage wird dadurch die Breite des Fahrzeugs allerdings nicht mehr ganz so hervorhebend unterstrichen. Die Türgriffe wurden neu gestaltet und wirken nun ohne umlaufender Fuge frischer und endlich nicht mehr wie ein Fremdkörper.

Carrera und Carrera S haben nur noch drei Liter Hubraum und erhielten jeweils 20 Pferde zusätzlich. 450 Nm und brachiale 500 Nm beim S stehen schon ab 1.700 Umdrehungen an. Unser getestetes S-Modell leistet 420 PS, genau jene Pferdchen welche schon 2001 das Turbomodell der Baureihe 996 galoppieren ließen. Mit beachtlichen 3,9 Sekunden auf

100 km/h durchbricht erstmals ein Carrera die Beschleunigungsmarke von vier Sekunden. Der Motor ist praktisch neu, so gut wie jedes Teil wurde neu entwickelt bzw. konnte kleiner und leichter dimensioniert werden. Die Turbos pressen mit 1,1 bar Sauerstoff in die Brennräume, die Einspritzdüsen arbeiten mit 250 bar doppelt so hart, wie bislang. Auch die Abgasanlage wurde leichter. Neue erforderliche Nebenaggregate wie Ladeluftkühler brachten am Ende aber doch eine dezente Gewichtserhöhung von 20 Kilo.

Das Fahrwerk liegt 10 Millimeter tiefer und ist serienmäßig mit aktiven Dämpfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es jetzt auch für die Carreras die Hinterachslenkung. Die Hinterreifen wurden ein Stückel breiter, das PDK-Getriebe optimiert. Das stylische Lenkrad kennen wir vom 918 Spyder, etwas weniger Plastik dürfte man sich jedoch schon erwarten. Im Alltag lässt sich der Porsche wie gewohnt manierlich bewegen. Egal welcher Gang anliegt, der allmächtige Schub ist immer fühlbar.

Ab auf die Landstraße und weg mit dem perfekt dämmenden Dach. Überraschend zügig schiebt dieser Elfer an. Richtig zügig. Endlich

ist es wieder da, dieses Düsenjetgefühl, wenn einen der Sitz aufzufressen versucht. Die Quirligkeit und Drehfreude ist enorm, sogar besser und aggressiver als ohne Turboaufladung. Kein Wunder, lag das maximale Drehmoment beim Saugmotor erst weit oben bei 5.600 Umdrehungen an, so geht es nun mit vollen 500 Nm bei nur 1.700 Umdrehungen los und liegt praktisch permanent an. Unermüdet dreht der Boxer bis 7.500 U/min. Vor allem in den letzten 1.000 Touren gibt das Triebwerk nochmals eine Zugabe und das geht kaum am Trommelfell vorüber.

In allen Lagen gibt das Triebwerk seine Stimmung von sich: Brummeln, Turbosaugen oder Brabbeln und Knallen aus der Sportabgasanlage. Hinzu kommt der derartige Grip dieser Höllenmaschine. Dagegen klebt Patex wie eine faule Banane.

Wir wollten gar wissen, was das Viech versoffen hat, 10 Liter Super Plus sind trotz langer Phasen artgerechter Bewegung einfach top. Im zivilisierten Alltag reichen auch 8,9 Liter und damit kommt man dem Normverbrauch von 7,7 Liter überraschend nahe. Das Turboloch ist ausverkauft.

//Bernhard Reichel