

VERGLEICHSTEST Roadster

OFFEN UND HERRLICH

OFFENBARUNG FÜR PURISTEN. Die Roadster-Legende Mazda MX-5 hat endlich einen

TEXT_Klaus-Achim Peitzmeier FOTOS_Bernd Ebener

Nachfolger bekommen. Der fordert nun den Platzhirsch BMW Z4 2.0i heraus



VERGLEICHSTEST Roadster

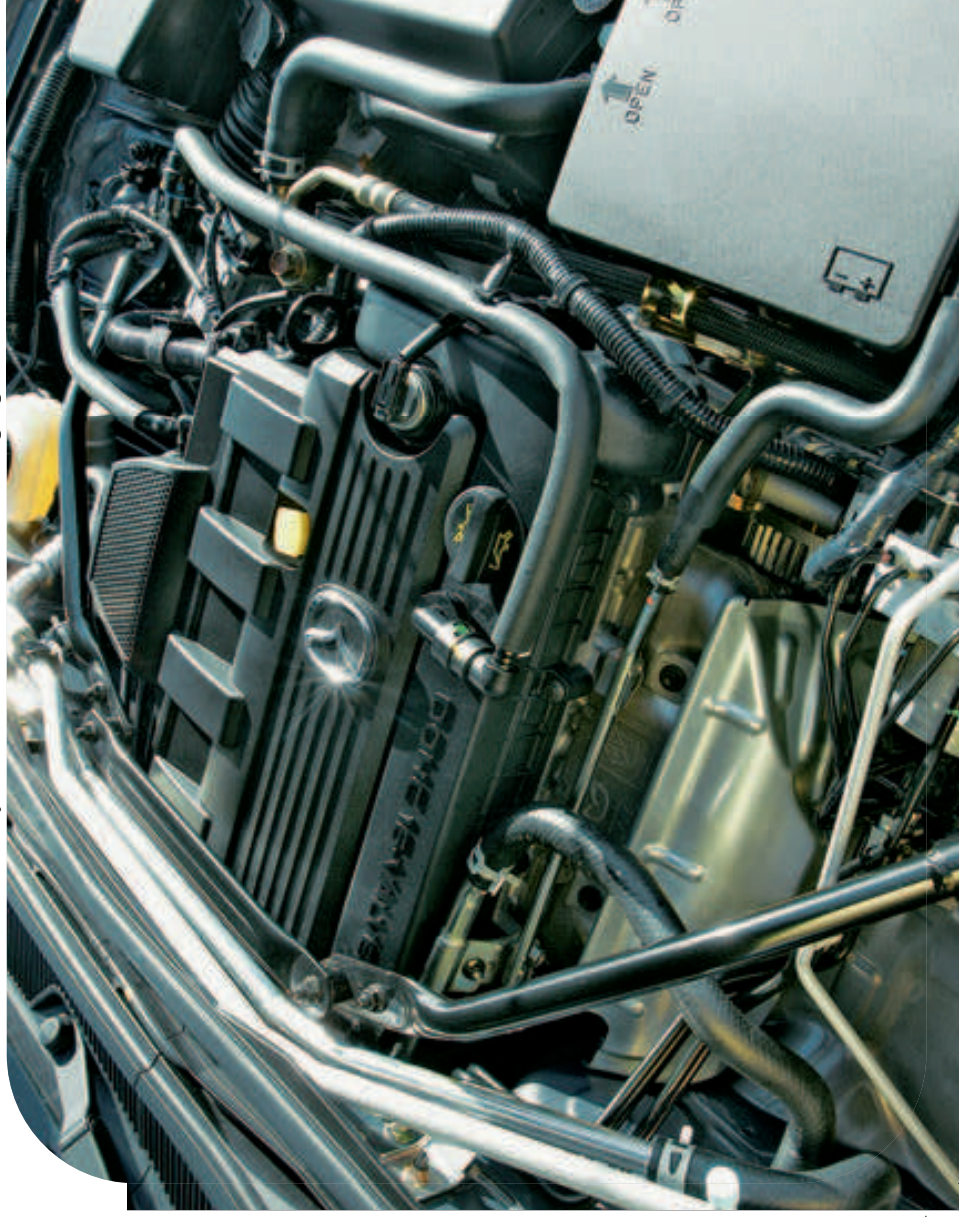


NARENDSICHER Der BMW Z4 erlaubt enorme Kurvengeschwindigkeiten, verknüpft sich jedoch Zickigkeiten – auch bei abgeschaltetem DSC (ESP) liegt der **SPASSFAKTOR** Der MX-5

Bayer absolut sicher ist sich treu geblieben: Auch die Neuauflage des japanischen Straßenfegers verwöhnt wieder mit einem wieselflinken Handling



VIERZYLINDER MIT SECHS-APPEAL Der Motor des Z4 reicht in puncto Laufkultur fast an die Sechszylinder heran



SPASSFAKTOR Der MX-5





VERGLEICHSTEST Roadster

Klein und leicht, wendig und vergleichsweise preiswert: Mit dem Mazda MX-5 feierte Anfang der 90er-Jahre jenes faszinierende Fahrzeugkonzept seine Wiederauferstehung, das einst als ausgesprochene Spezialität britischer Autohersteller galt – der puristische Roadster. Doch all die Triumph, MG und Austin Healey hatten die Leidsfähigkeit der Fans mit lausiger Qualität und mäßiger Zuverlässigkeit überstrahlt, und deutsche Hersteller wagten sich an diese Nische in den 80ern nicht heran. Außer dem Golf Cabrio hatte der Markt für sonnenhungrige Freunde grenzenloses Kopffreiheit nicht viel Bezahlbares zu bieten. Bis der „Miata“ kam, wie der MX-5 in den USA genannt wurde. Denn von dort fanden die ersten Exemplare über den grauen Markt ihren Weg nach Deutschland. Die Nachfrage war gewaltig. Inzwischen steht der offene Mazda sogar im Guinness-Buch der Rekorde: mit fast einer dreiviertel Million Exemplaren als erfolgreichster Roadster der Automobilgeschichte.

16 Jahre später: Der japanische Hersteller, inzwischen eine Ford-Tochter, stellt den neuen MX-5 vor. Nicht, dass der ewig junge Ahn alt ausgesehen hätte. Doch die in der Zwischenzeit aufgewachte Konkurrenz wurde zunehmend stärker – wie zum Beispiel der Z4 von BMW mit neuem Zweiliter-Vierzylinder. Mazda reagierte. Kann die Legende zurückschlagen?

Optisch wirkt der Zweisitzer, obwohl 20 Millimeter in Länge und Höhe gewachsen, noch immer über raschend zierlich und seinem Vorgänger wie aus dem Gesicht geschnitten. Daran können auch die wuchtigen Kotflügelverbreiterungen im Stile des Wankelmotorsportlers RX-8 nichts ändern. Der Z4 hinterlässt den klar erwachseneren Eindruck. Tatsächlich misst der Bayer in der Länge fast zehn Zentimeter mehr. Im Innenraum wirkt sich dieser Unterschied weniger deutlich aus:

Beide Sportler bieten bis zu 1,90 Meter großen Passagieren recht komfortablen Unterschlupf, auch wenn die Klinschlos in puncto Schulterbreite eher brüderlichen Zusammenhalt beweisen müssten. Da der BMW mit der geringfügig besseren Kopffreiheit aufwartet, gewinnt er diese Runde knapp nach Punkten.

Einen echten Wirkungstreffer erzielt der Z4 dafür, wenn es um die Qualität seines Verdecks geht: Sein dick gefüttertes Stoffdach hinterlässt einen hochwertigeren Eindruck als das Mazdas. Alle im Innenraum zu erkennenden Dachstreben sind stoßfest gepolstert, während im Mazda nacktes Metall oberhalb der Seitenscheiben und der Köpfe der Insassen weniger gute Gefühle aufkommen lässt. Mehr für Ärger als für Freude sorgt das 490 Euro Aufpreis kostende „schlüssellose Zugangs- und Startsystem“ des Japaners: eine billig anmutende Plastik-Schlecke mit zu kleinen Bedienknöpfen, die in der Praxis mehr Verwirrung auslöst als Erleichterung bringt. Der BMW geht dank pannenmischerer Runflat-Reifen auch bei der Sicherheitsausstattung in Führung und entscheidet die erste Kapitelwertung klar für sich.

Überraschenderweise kann der MX-5 auf dem Komfort-Parcours voll überzeugen. Bodenwellen, Querfugen, Schlaglöcher – geradezu erstaunlich, wie nonchalant der straff gefederte Japaner Fehler im Straßenbelag ausbügelt. Der BMW wirkt weniger souverän: Er

wartet zwar mit den geringeren Vertikalbewegungen auf, doch insbesondere seine Hinterachse lässt auf Querrillen harte Stöße unangenehm deftig durchdringen.

Die Geräuschkulisse ist ein wichtiges Thema bei Roadstern. Auch bei hohem Tempo geht es im Z4 vergleichsweise ruhig zu, während im Mazda bereits ein kleiner Orkan tobt. Überhaupt klingt die Karosserie des MX-5 etwas blechern – die 176 Kilogramm, die sein deutscher Rivale (1312 Kilo) mehr auf die Waage bringt, scheinen zu einem großen Teil der Verwindungssteifigkeit der Karosserie zugute zu kommen. Damit geht auch das Kapitel Fahrkomfort an den BMW.

Seine schlanke Figur münzt der 160 PS starke Japaner in einen Vorteil um, wenn es um die Fahrleistungen geht: In nur 7,6 Sekunden sprintet der 1136 Kilogramm leichte MX-5 von null auf 100 km/h – und hängt damit den nominell nur zehn PS schwächeren Bayern um 0,7 Sekunden recht deutlich ab. Der revanchiert sich, sobald es im sechsten Gang über die Autobahn geht: Hier spielt der 220 km/h schnelle Z4 seinen aerodynamischen Vorteil aus, denn der Mazda lässt es bei 210 km/h bewenden.

Dass BMW die Kunst des Motorenbaus beherrscht, dafür dient auch der neu entwickelte Zweiliter-Viertürler als Beweis. Mit über raschend sattem Klang legt der Vierzylinder knapp über Leerlaufdrehzahl los, seidenweich und nahezu vibrationsfrei dreht er hoch. Bereits

OFFENHERZIG Wuchtiger BMW Z4, zierlicher Mazda MX-5



PERFEKT Das ergonomische Cockpit des Z4 gibt keinen Grund zur Klage

SOUVERÄN Die Sportsitze des BMW haben etwas mehr Auflagefläche



FORMSCHÖN Die Instrumente des MX-5 sind klassisch gestaltet

GRIFFIG Die Mazda-Sitze bieten Seitenhalt, aber keine Höhenverstellung



Power

BRABUS T 65S für CL, S, SL 65
+ 103 PS/76 kW + 100 Nm
526 kW/715 PS · 1.320 Nm*

BRABUS S V12S für CL, S, SL 600
+ 230 PS/169 kW + 300 Nm
537 kW/730 PS · 1.320 Nm*

BRABUS PowerXtra D6 (III)
für C, CLK, ML, S 320 CDI V6
+ 48 PS/25 kW + 80 Nm
200 kW/272 PS · 590 Nm

Info unter 02041/777-0

BRABUS
3 Jahre / 100.000 km

BRABUS
D 46240 Bottrop
Telefon 02041/777-0
Telefax 02041/777-111
<http://www.brabus.com>

* Elektronisch begrenzte Leistung
** Für den Getriebewahlbereich der Motorleistung
*** Gewährleistungszeitraum bis 2003

