

MX-5 nicht gut genug? Bitte Kopfschraube umdrehen!

Viel Lob heimste er ein, der neue Mazda MX-5. Von allen Seiten hagelte es begeisterte Kritiken. Fast allen gefiel das smarte Konzept ohne überflüssigen Krimskrams. Doch kaum sind die Lobeshymnen verklungen, schon meldet sich der harte Kern des Autojournalismus zu Wort, und fängt an zu nörgeln.

Beispiel *AutoBild* 24/2015:

Auf Seite 26 vergleicht ein Journalist den Mazda virtuell mit dem erst ab 2016 erhältlichen Fiat 124 Spider. Fiat Spider und Mazda teilen sich die Karosserie, nicht aber den Motor. "Das ist gut so", meint der Redakteur, denn der Mazda-Motor ist ihm zu schwach auf der Brust. "Der Fiat surft lässig auf einer Drehmomentwelle von einer Kurve zur nächsten." Woher weiß der Journalist das? Ach so, vom Typ 500X, der verwendet den gleichen Motor.

Es soll aber Leute geben, die können sich noch gut daran erinnern, welchen Fahrspaß ein drehfreudiger Motor in einem leichten Fahrzeug auf kurviger Strecke bereiten kann. Eine technische Frage am Rande: Hat der Schreiber sich schon einmal überlegt, warum die aufgeladenen Motoren mit ihrem Drehmoment-Plateau so viele Gänge benötigen?

Natürlich hat der Mazda-Motor nicht das Drehmoment eines ATL-Motors, dafür aber einige andere Eigenschaften zu bieten, die einem sportlichen Fahrer das Herz höher schlagen lassen.

Z.B. trägt der Saugmotor zu einer günstigen Achslastverteilung bei. Aufgeladene Motoren benötigen Ladeluftkühler. Diese sitzen sehr weit vorne und belasten die Vorderachse - sogar mit Hebelarm. Da wandert schnell das eine oder andere Prozent an Achslastverteilung von hinten nach vorne. Für einen Hecktriebler denkbar ungünstig. Vergleichsweise schmale Vorderräder sind dann schnell überfordert, es leidet die Agilität, das neutrale Fahrverhalten und die spielerische Leichtigkeit.

Außerdem erhöht der ATL die Motorraumtemperatur, mit Konsequenzen für die Bauteilauslegung und Abschirmung, sowie Auswirkungen auf Kosten und Gewicht.

Bei einem emotionalen Fahrzeug nicht ganz unwesentlich: ein emotionaler Sound. Kennt jemand einen downgesetzten Vierzylinder mit inspirierendem Sound? Dringend gesucht!

Und erst das Ansprechverhalten eines aufgeladenen Motors. Seine gefühlte Gedenksekunde bis er sich bequemt, Gas anzunehmen, das ärgert schon den Normalfahrer in einer Alltagslimousine. Wie mag es erst einem Sportfahrer in einer Sportlimousine gehen?

Das hohe Drehmoment beschert auch noch andere Nachteile. Schalt- und Hinterachsgetriebe, Kardanwelle und Abtriebswellen müssen stabiler ausgelegt werden (Kosten, Gewicht).

Der Verbrauch? Mazda Motoren sind bekannt für ihren ausgezeichneten Wirkungsgrad. Kann ausgerechnet Fiat da mithalten?

Und schließlich der Preis. Fiat nennt wohlweislich keine Zahlen. Der "Tester" geht von 24.000 Euro aus. Ober er sich da nicht täuscht? 23.000 kostet der preiswerteste MX-5. Fiat dürfte mit dem stärkeren Motor und einem europäischen Zuschlag wohl eher bei 28.000 Euro landen, ohne Automatikgetriebe.

Der Autokritiker stellt die Frage: "Wo bitteschön bleibt da der Purismus?" Mazda hat es erfolgreich geschafft, die Gewichtsschraube durch äußerste Zurückhaltung umzudrehen. Es gibt nichts umsonst, für

alles muss man bezahlen. Nicht immer mit Euros, viel häufiger mit Abstrichen an Stellen, die nicht auf den ersten Blick ersichtlich sind.

In vielen Artikeln ärgern sich die Tester über die Tatsache, dass die Autos immer größer, schwerer und teurer werden - und mit High Tech überladen. Im Vergleich spielen dann plötzlich Kosten, Gewicht und Verbrauch nur noch eine marginale Rolle. Raumgefühl, Beinfreiheit auf der Rücksitzbank und Kofferraum sind dann kriegsentscheidend. Und nicht zu vergessen - ganz wichtig - die Vernetzung und die Zahl des Assistenzsysteme.

Da kann man den Medien nur zurufen: Vor dem Umdrehen der Gewichtsspirale am Auto braucht es ein Umdrehen der Kopfspirale bei den Journalisten.

21.11.2015 Jacob Jacobson