

Test: Ferrari Mondial Cabrio (270 PS, 249 km/h)

DONNERWETTER

Bei diesem Cabrio stürmt es nur unter der Haube



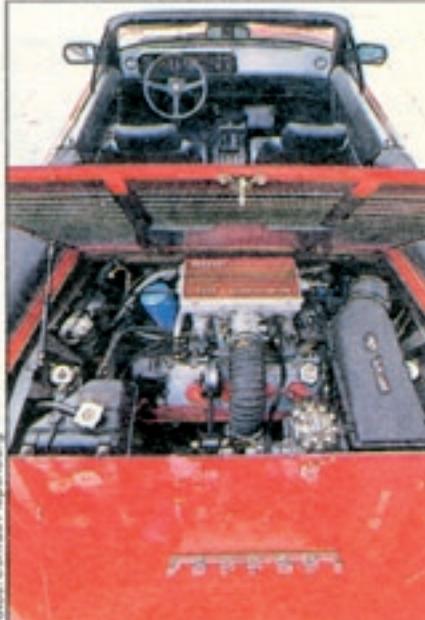
Steigen Sie ein in das Ferrari Mondial Cabriolet. Wir versprechen: Sie erleben mehr als nur eine frische Brise. Im Rücken der Insassen braut sich ein 270 PS starker Orkan zusammen, der den 135 400 Mark teuren Sportwagen in Windeseile auf 249 km/h peitscht.

Es gibt Tage, die fangen anders an als andere. Die Krawatte sitzt mit einem Ruck, die Laune passt sich dem Wetter an, steigt schnell auf sonnig.

Von Tomas Hirschberger

Vor der Tür steht ein 1,26 Meter flacher, rotlackierter Traum. Einsteigen und erwartungsfroh dem Tag entgegen – im 135 400 Mark teuren Ferrari Mondial Cabriolet.

Die Tür auf und rein in die Flunder. Kaum drin und tief gesunken genieße ich den edlen Duft von Leder. Ein Auto, in dem man den Luxus richtig riechen kann. Überall Schalter und Hebel. Elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Haubenentriegelung für vorne und hinten. Alles scheint auf



Fotos: Conrad Peperburg

Das Herzstück des Mondial ist vor der Hinterachse eingebaut. Die hubraumstarke Achtzylinder-Maschine verrichtet auch im Ferrari 328 ihre Arbeit. Jeweils zwei Nockenwellen pro Zylinderreihe steuern die insgesamt 32 Ventile.

Der Sound ist mechanisch hart!

Knopfdruck zu funktionieren. Nur nicht das Verdeck: Hier muß noch selbst Hand angelegt werden. Das Öffnen der Stoff-Kapuze bereitet kaum Schwierigkeiten. Nur zwei Schnappverschlüsse am oberen Windschutzscheiben-Rahmen lösen, die hinteren Scheiben herunterfahren und das Verdeck zurückziehen. Geht kinderleicht und läßt sich sogar im Sitzen von innen machen. Das Verschließen erfordert schon mehr Geduld und hilfreiche Hände des Beifahrers. Die ungefütterte Allwetter-Haube steht unter starker Spannung und läßt sich nur recht widerwillig verriegeln.

Das lederbezogene Ferrari-Gestühl ist nur dünn gepolstert. Auf Anhieb eine ideale Sitzposition zu finden, ist schwierig. Die Pedale stehen zu weit in der Mitte, so daß ich nicht gerade, sondern etwas nach rechts versetzt sitze. Und die Rückenlehne des Pilotensessels ist so vorgeformt, daß nur spargeldünne Fahrer bequem hineinpassen. Die Rücksitze stellen allenfalls eine Notlösung dar. Auch wenn der Mondial hinter mehr Beinfreiheit bietet als das Porsche Cabriolet, bleibt für Normalgewachsene zu wenig Platz, um die Haxen anständig zu verstauen. Doch dem Exoten mit Maßband und →



Treffpunkt: Rotes Kliff in Kampen auf Sylt. Zwei Schönheiten vor stimmungsvollem Hintergrund. Christel (24), Modestudentin aus Hannover, war auf Anhieb Feuer und Flamme für den roten Renner

Test: Ferrari Mondial Cabrio (270 PS, 249 km/h)

Rechenschieber zu Leibe zu rücken, ist der falsche Weg. Er ist halt ein rehrassiger Sportwagen und keine Luxuslimousine.

Der in einer Kulisse mit poliertem Alu geführte Schalthebel des Fünfganggetriebes steht in Leerlaufstellung. Start frei zur ersten Runde: Eine halbe Umdrehung des Zündschlüssels, und schlagartig meldet sich der Achtzylinder von hinten zu Wort. Brummt kurz auf, als wollte er sagen: „Hier bin ich, es kann losgehen“, um wenig später bei etwa 800 Touren auf den Arbeitseinsatz zu warten.

Da ist schon Musik drin, wenn 270 Vollblüter gleichzeitig ins Rennen geschickt werden. Die edlen Zutaten des 3,2-Liter-Aggregats erzeugen ein Klanggemälde, wie es für Fahrzeuge von Enzo Ferrari so arttypisch ist: Vier obenliegende Nockenwellen steuern im gleichmäßigen Takt je vier Ventile pro Zylinder. Die mechanische Benzineinspritzung sorgt, unterstützt von der elektronisch gesteuerten Zündanlage, für den korrekten Einsatz des Achtzylinder-Orchesters. Das „Grande Finale“ setzen die vier Auspuffrohre, die einen mächtigen Baßton herausbläsen.



Elegante Linienführung auch mit geschlossenem Verdeck

3-MONDIAL cabriolet.

Technische Daten

Achtzylinder-V-Motor, quer vor der Hinterachse eingebaut, vier obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Verdichtung 9,8:1, Hubraum 3185 ccm, Bohrung×Hub 83×73,6 mm, 199 kW (270 PS) bei 7000/min., max. Drehmoment 304 Nm bei 5500/min., mechanische Benzineinspritzung Bosch K-Jetronic, Fünfgang-Getriebe, Hinterradantrieb, v. und h. Einzelradanhangung, Dreiecksquerlenker, Schraubenfedern, Stabilisatoren, vier innenbelüftete Scheibenbremsen, Tank 90 l. **Meßwerte:** 0–100 km/h in 6,5 Sek., 60–120 km/h im 5. Gang 15,8 Sek., 1 km mit stehendem Start in 26,5 Sek., Höchstgeschw. 249 km/h, Test-Verbrauch 15,2 l/100 km, Preis: 135 400 Mark.

Drehzahlen. Bei etwa 4000 Touren zwingt das enorme Motorgeräusch, das an Formel 1-Boliden erinnert, zum Gangwechsel. Keine ganz einfache Aufgabe. Wenn das Getriebe kalt ist, müssen die Gänge mit Kraft und viel Gefühl eingelegt werden.

Links ab auf die Autobahn Richtung Flensburg. Schnurgerade Strecke, kaum ein Auto unterwegs. Ideale Voraussetzungen, um den 1497 Kilogramm schweren Südländer richtig auszufahren. An der 100-km/h-Marke fliegen wir nach nicht einmal 7 Sekunden (gestoppt 6,5 Sek.) vorbei. Ab 180 km/h beginnt das Verdeck im Wind zu flattern. Pfeift und zischt, bläht sich im Wind wie ein Hefeku-

chen auf. Mal sehen, wie's „oben ohne“ geht. Also runter von der Bahn und runter mit dem Verdeck. Die Scheiben bleiben oben. Wieder überfliegt die Tachonadel schier unaufhaltsam die Kilometerskala: 200, 220, 240 ... und erst bei 260 km/h (echte 249 km/h) ist Schluss. Selbst bei diesem Irrsinnstempo wird der Wind nicht zur Qual, die riesige Frontscheibe deckt mich quasi zu. Während draußen der Orkan wütet, weht drinnen ein laues Lüftchen.

Auf einer alten, mit Kopfsteinen gepflasterten Dorfstraße habe ich dann die Möglichkeit, die Stabilität des enthaupierten Mondial zu testen. Während man auf glatter Asphaltpiste

kaum merkt, daß dem Ferrari ein stabilisierendes Dach fehlt, mobilisiert die Karosserie jetzt ein reges Eigenleben, schwingt hin und her. Auch das Fahrwerk, das lange Bodenwellen hervorragend meistert, hat Schwierigkeiten, die kurzen heftigen Stoß zu verhindern.

Doch solch kleine Unzulänglichkeiten können den legendären Ruf der Marke Ferrari natürlich nicht schmälern. Man merkt, daß diese Autos noch immer Stück für Stück in sorgfältiger Handarbeit zusammengeschraubt werden. Und die verleiht den Sportwagen mit dem sich aufbaumenden Pferd im Wappen erst den liebenswerten Charakter. ■



Die Sitzposition im Mondial ist extrem tief. Der Fahrerscheinfeld fast hinter der riesigen Windschutzscheibe zu versinken, sitzt dadurch aber schön windgeschützt. Auf den hinteren Einzelsitzen geht's wesentlich stürmischer zu. Schon bei niedrigem Tempo ist jede Fönfrisur am Ende



Typisch Ferrari: Einen Hauch von Nostalgie vermitteln die klassisch schönen Rundleuchten am Heck des Mondial Cabrio. Beeindruckend sind auch die großen „Puschen“ des Italiener. Vorne und hinten sind 240/55 VR 390 Reifen aufgezogen



Die seitlichen Lüftungsschlitz sind nicht nur ein optischer Leckerbissen von Stardesigner Sergio Pininfarina. Sie sind auch ein notwendiges Detail: Nur so kann der Mittelmotor mit dem zur Kühlung dringend notwendigen Fahrtwind versorgt werden



Wie ein modernes Kunstwerk mutet die aufgestellte Fronthaube des Mondial an. Dahinter ist gerade genug Platz, um eine Kulturtasche zu verstauen

TEST-ZEUGNIS

Schaltung:	Die Kulissen-Schaltung ist gewöhnungsbedürftig. Gangwechsel nur unter Kraftaufwand.	5
Lenkung:	Die Lenkung ist im Stand und beim Rangieren schwergängig. Sehr exakt, geringe Haltekräfte.	3
Bremsen:	Die vier Scheibenbremsen verzögern den Ferrari auch aus hoher Geschwindigkeit hervorragend.	1
Fahrleistung:	Ein Sportwagen der Spitzenklasse. Super Spur- und Durchzugswerte, hohe Endgeschwindigkeit.	1
Fahrwerk:	Für einen Ferrari komfortabel gefedert. Erstklassige Kurvenlage, gutmütiges Fahrverhalten.	1
Karosserie:	Innenraum und Karosserie sind gut verarbeitet. Schlechte Übersicht durch tiefe Sitzposition.	2
Motor:	Antritts- und durchzugsstark, elastisch. Fordert geradezu hohe Drehzahlen. Laute Laufgeräusche.	1
Verbrauch:	15,2 l/100 km im Testdurchschnitt. Für einen 270-PS-Renner ein guter Wert.	2
Kofferraum:	Für den Smoking und das elegante Abendkleid der Gemahlin reicht das hintere Kofferabteil gerade aus.	4
Reichweite:	Tankinhalt: 90 Liter. Theoretische Reichweite: ca. 600 km. Bei Vollgas muß nach etwa 380 km getankt werden.	3
Kosten:	Ein exklusiver Wagen für einen exklusiven Preis. Versicherung: 1500 Mark. (100%, RL 3, 2 Mio.), Steuer: 691,20 Mark.	3

Gesamturteil: Wer einmal hinterm Steuer des Ferrari Mondial Cabrio Platz genommen hat, möchte am liebsten nie mehr aussteigen. Ein Traumwagen.