

Wenn man im Land der „Ferraristi“ auffallen will, muß man schon etwas ganz Besonderes bieten. **Mazda** und **Mitsubishi** ist es mit ihren neuen Sportwagen gelungen



Buongiorno



Italia

Gipfeltreffen: Stilvergleich auf dem Tremalzo-Paß oberhalb des Gardasees – der Mazda RX-7 (links) besticht durch seine aufregend geschwungenen Linien. Der Mitsubishi 3000 GT orientiert sich im Design sichtbar an italienischen Vorbildern

TEST & TECHNIK



3



4



2



1

Ferragosto – ganz Italien macht Ferien. Beppe sitzt in seiner Tankstelle, schlürft einen Espresso und blättert in der „Gazzetta dello Sport“. Aus dem Radio trällert Gianna Nanninis „bello impossibile“. Draußen brennt die Sonne vom Himmel – 38 Grad im Schatten.

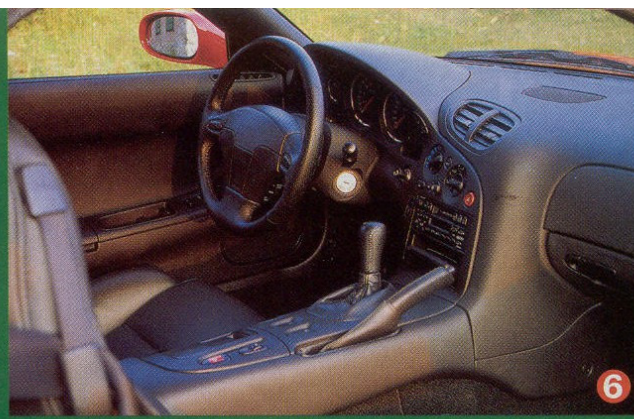
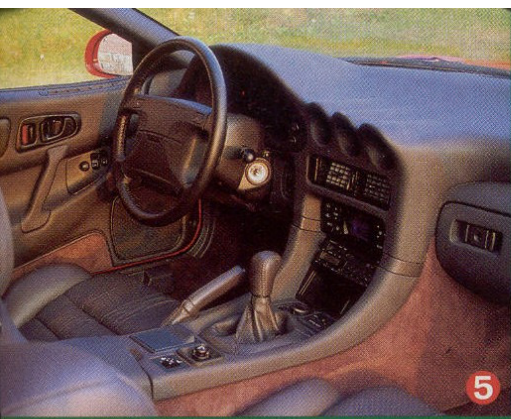
Beppe hadert mit seinem Schicksal. Alle sind in Urlaub, auch die Mancinis von nebenan, mit denen er abends gern ein Glas Rotwein trinkt oder auch zwei. Sogar Ferrari macht Betriebsferien. Aber er muß hier in seiner Tankstelle in Maranello schwitzen und langweilige Autos abfertigen. Panda, Ritmo, Uno – nichts, was das Herz von Autonarr

Beppe ist ein echter „Ferraristi“

Beppe höher schlagen lassen könnte.

Wird Zeit, daß bei Ferrari wieder gearbeitet wird. Testarossa, F40, 348 – das sind die Autos, die er am liebsten auf-tankt. Wenn eine Wäsche ge-





Heck-Meck: Der Mazda (2 und 4) lässt sich auf Wunsch quer um die Ecken treiben. Der Mitsubishi (1 und 3) schiebt dagegen als typischer Allradler über die Vorderräder. Unterschiede auch im Cockpit: Viel Platz im Mitsubishi (5), gedrungene Enge im Mazda (6)



fragt ist, legt er bei ihnen sogar selbst Hand an. Beppe zählt nun einmal zur Spezies der Ferraristi. Und mit einem Leder Wasserperlen vom heiligen Blech zu wischen ist doch etwas ganz Besonderes. Da kann ein Porsche oder ein Mercedes SL kommen – das läßt Beppe völlig kalt. Die „tedeschi“, die Deutschen, mögen ja gute Technik produzieren, doch die wahren Sportwagen werden nun einmal in Italien gebaut. Ferraris Dauerkrise in der Formel 1 kann an diesem Bild auch nichts ändern. Obwohl es Beppe schon schwer belastet, daß Ferrari seit zwei Jahren keinen Grand Prix mehr gewonnen hat. Aber das lahm gewordene Pferd

„Sono bellissime – die sind wunderschön!“

wird irgendwann schon wieder springen.

Beppe ist mit den Gedanken längst in der Mittagspause und bei der dazugehörigen Pasta, als ihm plötzlich der Mund offenstehen bleibt. „Madonna!“ stammelt er beim Anblick der zwei roten Sportwagen, die in diesem Moment in die Einfahrt rollen. „Sono bellissime“ – die sind wunderschön!

Über die deutschen Kennzeichen wundert sich Beppe, denn eigentlich muß es sich hier doch um zwei geheime Erbkönige aus Ferrarihausen handeln. Um so erstaunter ist er, als er die Typenschilder liest. „Mas-da – Mii-dsu-bi-schi – ma, non è possibile!“ Das ist doch nicht möglich. Zwei so schöne Sportwagen aus dem Land der aufgehenden Sonne?

Die größer werdende Schlange an der Tankstelle sieht Beppe nicht. Ihn interessieren nur noch die beiden „Japsen“. Wir müssen die Motorhauben öffnen und ihm die technischen Daten herunterrasseln. Beim neuen Mazda RX-7 blickt er verwirrt in den Motorraum. Daß das kleine Ding 239 PS erzeugen soll, will ihm nicht in den Kopf. Dabei ist die Erklärung so einfach: Mazda hält weiter als einziger Hersteller an der Wankel-Technik fest. Das kleine Zweischeiben-Kraftwerk bringt es mit zwei Turboladern auf die besagte

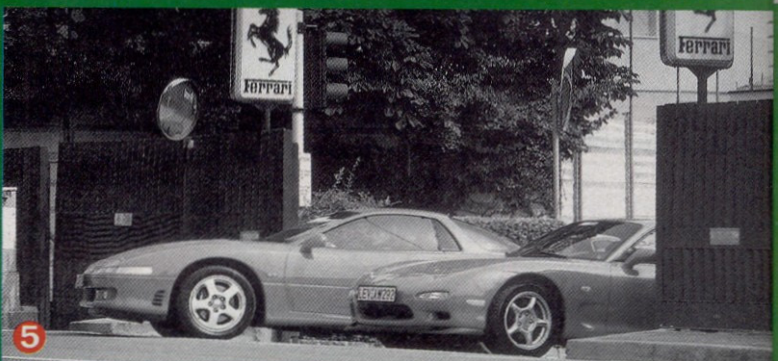
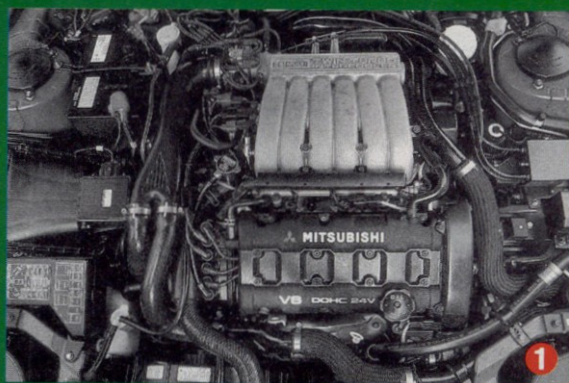
Leistung. Im unteren Drehzahlbereich sorgt der erste Lader für Kraft, der zweite wird später zugeschaltet – auf diese Art und Weise verschwindet das berühmte „Turboloch“ vollständig. Der RX-7 hängt in jeder Lage gierig am Gas.

Der Mitsubishi 3000 GT, der ab September in seiner Europa-Version bei den deutschen Händlern steht, setzt genauso auf Bi-Turbo-Technik. Allerdings wird hier ein gewöhnlicher V6-Motor zwangsbeatmet. Daß dieses Triebwerk 286 PS hat, glaubt uns Beppe sofort – dem Mitsubishi-Aggregat sieht man seine Kraft an. Und man spürt sie in Form gewaltiger Hitze, die sich unter der Motorhaube staut.

Als wir Beppe erklären, daß der Mitsubishi darüber hinaus permanenten Allradantrieb, vom Cockpit aus elektrisch verstellbare Spoiler und ein elektronisches Fahrwerk verfügt, atmet er tief durch.

„Wieviel schlucken die?“ will er wissen. Reichlich – zwischen 14 und 20 Liter, je nach Fahrweise, wobei der Mazda im Schnitt mit einem Liter pro 100 Kilometer weniger auskommt. Kein Wunder – der konsequent auf Leichtbau getrimmte RX-7 wiegt rund 400 Kilogramm weniger als der größere 3000 GT. „Ein Ferrari braucht auch so viel“, will Beppe uns beruhigen. Bei einem echten Sportwagen muß man über das Laster des Trinkens eben hinwegsehen. Und als solche erkennt Beppe die beiden Japaner schweren Herzens an. „Erst stehlen sie uns in der Formel 1 die Siege“, jammert er, „jetzt bauen sie auch noch Sportwagen, die so schön sind wie ein Ferrari.“

Bepes Neugier ist kaum zu befriedigen. Höchstgeschwindigkeit? 250 Kilometer pro Stunde sagen die Werksangaben für beide. 254 km/h haben wir für den Mitsubishi ermittelt, 252 km/h für den Mazda. Bei der Beschleunigung aus dem Stand auf 100 Kilometer pro Stunde trennt die beiden Sportler nur eine Zehntelsekunde. Mit seinem geringeren Gewicht und dem sportlich kurz übersetzten Getriebe wirkt der Mazda aber wesentlich agiler. Trotzdem gewinnt der Mitsubishi den Spurt von 80 auf 180 Kilometer pro Stunde klar.

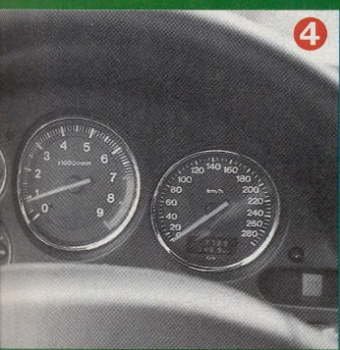
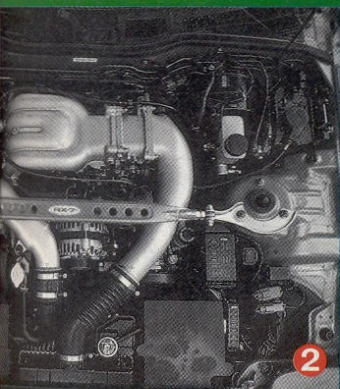


Allerdings ist das Getrag-Getriebe des 3000 GT ungewöhnlich lang übersetzt: Tempo 210 wird im dritten (!) Gang erreicht. Vom dumpfen Sound des V6-Triebwerks, der bei Passanten für Aufsehen sorgt, bekommen die Insassen kaum etwas mit. Auch der Mazda-Motor ist – typisch Wankel – ruhig. Da ist es gut, daß ein Piepsen beim Erreichen des roten Bereichs zum Schalten ermahnt.

Ein Piepsen ermahnt zum Schalten

Die Windgeräusche im Mazda sind dagegen recht hoch. Lange Strecken wirken auch wegen des extrem harten Fahrwerks ermüdend. Im RX-7 fühlt man sich stets wie in einem straßentauglichen Renn-

wagen – der Mitsubishi ist ein komfortables Reiseauto. Nur dem, der den Schalter des elektronisch gesteuerten Fahrwerks (ECS) auf „Sport“ stellt, werden alle Unebenheiten des Bodens unverblümt weitergeleitet. Das Fahrverhalten gibt schon die Antriebsart vor: leichtes Untersteuern beim Allrad-Mitsubishi, Heckschwenk auf Wunsch beim heckangetriebenen Mazda. Beide lassen ohne Risiko gewaltige Kurvengeschwindigkeiten zu. Beppe lauscht gespannt den Schilderungen. Ob er sich einmal hineinsetzen dürfte? Nur zu. Im Mazda fällt ihm sofort der zentral platzierte Drehzahlmesser auf – wie im Rennwagen. Im Mitsubishi fasziniert ihn vor allem das moderne Display der Klimaanlage. „Space Shuttle“, meint er lächelnd.



Der Wankelmotor im Mazda (2) ist verschwindend klein. Dem V6 des Mitsubishi (1) sieht man seine Kraft auf den ersten Blick an. Futuristisch ist das Display der Klimaanlage im Mitsubishi (3). Im Mazda-Cockpit (4) ist der Drehzahlmesser Rennwagen-like zentral angebracht. Im Mekka der Sportwagenbauer – Mitsubishi 3000 GT und Mazda RX-7 am Portal des Ferrari-Werkes in Maranello (5)

Auch im Innenraum zeigt sich die unterschiedliche Zielrichtung der beiden japanischen Hersteller. Der Mazda ist eng, ein echter Zweisitzer. Der Umstieg in den Mitsubishi vollzieht sich wie der von einer Einmann-Jolle in eine Hochsee-Yacht. Die Lenkräder der beiden Autos, die einen Airbag beherbergen, liegen nicht gut in der Hand. Auch sind die Lenkungen nicht sonderlich präzise. Dafür verdienen die Schaltungen bei beiden Autos ein dickes Lob: Die Wege sind kurz, die Gänge lassen sich leicht einlegen.

In Sachen Bremsen haben vor allem die Mitsubishi-Techniker Großes geleistet. Das schwere Gefährt wird aus jeder Geschwindigkeit ohne Mühe spielend verzögert. Kein Fading, kein Rubbeln. Selbst die engsten italienischen Paßstraßen konnten die Bremse nicht überfordern. Aber auch der Mazda bremsst vorbildlich, wengleich das Bremspedal wesentlich mehr Druck verlangt – das erinnert ebenfalls an einen Rennwagen.

Am Ende des Tête-à-tête zeigt sich Beppe beeindruckt, vor allem von der schönen Form der Autos. In Zukunft wird Beppe nicht nur gern Ferrari, sondern auch japanische Sportwagen betanken. „Weil die aus Italien sein könnten.“

Thomas Voigt

Technische Daten im Vergleich

	Mazda RX-7	Mitsubishi 3000 GT
Motor	Wankel mit 2 Turboladern	V6 mit 2 Turboladern
Ventile pro Zylinder	–	4
Hubraum	1308 cm ³	2972 cm ³
Bohrung x Hub	2 x 654 cm ³	91,1 x 76,0 mm
Leistung bei	239 PS (176 kW) 6500 U/min	286 PS (210 kW) 6000 U/min
Max. Drehmoment bei	294 Nm 5000 U/min	407 Nm 3000 U/min
Kraftübertragung	Fünfgang-Schaltgetriebe, Heckantrieb	Fünfgang-Schaltgetriebe, Allradantrieb
Fahrwerk	Rundum Einzelradaufhängung, Dreiecksquerlenker, Stabis, Servolenkung, ABS	Rundum Einzelradaufhängung, vorn Dreiecksquerlenker, McPherson-Federbeine, hinten Mehrlenkerachse, Dämpferbeine, Stabis, Allradlenkung, Servolenkung, ABS, elektronisches Fahrwerk
Räder	8 x 16	7,5 x 17
Reifen	225/50 ZR 16	225/50 ZR 17
Gewicht	1320 kg	1740 kg
Tankinhalt	76 Liter	75 Liter
Testverbrauch	18,8 l/100 km Super bleifrei	17,9 l/100 km Super bleifrei
0-100 km/h	6,0 s	5,9 s
80-180 km/h	14,2 s	12,6 s
Höchstgeschw.	252 km/h	254 km/h
Preis	85 500 DM	98 500 DM

Sportlich in neuer Optik.

Automechanika
Halle 1.1, Stand D18
Herzlich
willkommen

BBS[®]

TECHNIK
AUS DEM
MOTORSPORT

Das neue RY-Rad von BBS. Mit faszinierender Optik auf technologisch höchstem Niveau. Das RY-Rad ist mehrteilig - gefertigt aus hochwertigen, rennsportproben Aluminium-Speziallegierungen. Einzigartig: 20 Titan-Verbindungen fügen die Elemente sicher zusammen. So schön kann Individualität am Automobil sein. Fragen Sie Ihren Fachhändler.

