



Cabriovertdecke – Stoff oder Stahl?

Stahl- oder Stoffdach - bei dieser Frage ist die Szene der Cabrio-Fans gespalten. Seit Mercedes Benz 1996 mit dem SLK das klappbare Stahlverdeck wiederbelebt hat, scheinen die Stoffverdecke nur noch Auslaufmodelle zu sein. Sogar das seit jeher mit einem Stoffverdeck ausgerüstete 3er BMW Cabriolet kommt seit kurzem mit einem klappbaren Stahldach (Retractable Hardtop = RHT) daher. Auch der wohl bekannteste Roadster der Neuzeit, der Mazda MX-5, ist neuerdings nicht nur mit einem Stoffdach, sondern auch mit einem festen Kunststoff-RHT zu haben. Bekannt ist das RHT aber schon lange. Peugeot brachte es schon vor dem zweiten Weltkrieg mit dem 401 «Eclipse» heraus, der als erstes Auto mit RHT gilt.

Wo aber liegen nun die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen Verdecke? Der TCS hat ein Stahldach-Cabrio mit einem Stoffdach-Cabrio verglichen. Zum einen handelt es sich um den Ford Focus 2.0 CC, welcher mit einem zweiteiligen RHT ausgerüstet ist. Zum anderen vertritt der neue 1er BMW die Fraktion der Stoffhauben. Beide Fahrzeuge sind als Vierplätzer ausgelegt. Zu Vergleichszwecken werden den Cabrios ihre verwandten Limousinen (Ford Focus 2.0 Carving und BMW 120i) gegenübergestellt.

Auch wenn man es den Testfahrzeugen nicht ansieht, haben sie gegenüber ihrer vergleichbaren Limousinen ein paar Pfunde mehr auf den Rippen. Beim Stoffdach-BMW sind es 150 kg und beim RHT-Ford sogar 200 kg mehr. Dies erstaunt jedoch nicht, benötigt doch das an sich schon schwerere Stahlverdeck des Ford auch noch eine massivere Mechanik. Der elektrohydraulische Mechanismus zum Öffnen und Schliessen der Dächer ist bei beiden Modellen vergleichbar.

Dass ein Stoffverdeck schlechter von äusseren Einflüssen schützt als ein Stahldach scheint klar. Besonders der Geräuschpegel von 73 dB(A) im Innenraum ist beim BMW 125i Cabriolet im Vergleich zum RHT Ford mit 70 dB(A) relativ hoch. Auch ist es bei winterlichen Verhältnissen mit einem Stoffdach schwieriger die Wärme im Innenraum zu behalten. Daher ist der Ford Focus 2.0 CC auch eher für den Ganzjahreseinsatz geeignet. Der Test zeigt aber auch, dass das Stoffverdeck des BMW mit seinem stabilen Schliessmechanismus bezüglich Isolation, Abdichtung und Geräuschdämmung nahe an das RHT des Ford herankommt.

Das Kofferraumvolumen des Ford Focus 2.0 CC kann sich bei geschlossenem Dach mit seinen 534 Liter durchaus sehen lassen. Dem hat der BMW mit 305 Liter nicht viel entgegen zu setzen. Dieser Vorteil des Ford Focus 2.0 CC schwindet aber bei offenem Verdeck auf die Hälfte, da das sperrige, zweiteilige RHT im Kofferraum viel Platz einnimmt. Das Kofferraumvolumen des BMW 125i Cabriolet wird mit offenem Verdeck nur um 45 Liter kleiner und ist mit seinen 260 Litern um 12 Liter grösser als dasjenige des Ford.

Da bei einem vierplätzigem RHT-Cabriolet, wie beim Focus 2.0 CC, das Dachteil über dem Fahrgastraum konzeptbedingt lang ist, fällt auch der Kofferraum relativ lang aus, da dieses bekannterweise dort verstaut wird. Das beeinträchtigt in negativer Weise das Design, welches in eine durch den Platzbedarf vorgegebene Form gezwungen wird. Dadurch entsteht das eher schwerfällige, RHT-typische Heck. Um das Dachteil kurz zu halten, wird bei RHT Cabriolets der Rahmen der Frontscheibe weit nach hinten gezogen. Der Fahrer sitzt nun aber fast unter diesem Rahmen, was kaum Cabrio-feeling aufkommen lässt. Das Stoffverdeck des BMW 125i Cabriolet kann auf relativ kleinem Raum zusammengefaltet werden. Das kommt dem Design zu gute. Die Luftverwirbelung ist mit montiertem Windschott bei beiden Fahrzeugen sehr gering.

Bei geschlossenen Dächern sind die Sichtverhältnisse der beiden Testfahrzeuge nach hinten nicht überzeugend. Die hochbauenden Heckpartien erschweren das Rangieren. Hier ist eine Investition in ein Parkhilfesystem sinnvoll. Die Sicht nach schräg hinten ist besonders beim BMW 125i Cabriolet eingeschränkt.

Während Ford für das RHT des Focus 2.0 CC keine besonderen Pflegehinweise angibt, sind beim BMW 125i Cabriolet ein paar Regeln einzuhalten. Dies betrifft vor allem die Imprägnierung und das Zusammenfalten bei nassem Verdeck. Insgesamt ist der Ford daher pflegeleichter.

		
Model	Stoffverdeck, BMW 125i	RHT Ford, Focus
Mehrgewicht gegenüber vergleichbarer Limousine	170 kg laut Typenschein 150 kg gewogen	198 kg laut Typenschein 200 kg gewogen
Innengeräusch bei 120 km/h	73 dB(A)	70 dB(A)
Innengeräusch der vergleichbaren Limousine bei 120 km/h	70 dB(A)	69 dB(A)
Kofferraumvolumen	260 l Verdeck offen 305 l Verdeck geschlossen	248 l Verdeck offen 534 l Verdeck geschlossen
Positive Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Platzbedarf des Verdeckes • Design • Cabrio feeling • geringeres Mehrgewicht • Dachfunktion bis 40 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> • Innengeräusch bei 120 km/h • ganzjahrestauglich • geringer Pflegeaufwand • Komfort einer Limousine • Sichtverhältnisse nach hinten
Negative Merkmale	<ul style="list-style-type: none"> • Innengeräusch bei 120 km/h • Pflegeaufwand • Ganzjahrestauglichkeit eingeschränkt • Sichtverhältnisse nach hinten 	<ul style="list-style-type: none"> • Platzbedarf des Verdeckes • Mehrgewicht • Designeinbussen • Cabrio feeling eingeschränkt • Dachfunktion nur im Stillstand

Fazit

Der Ford Focus 2.0 CC mit seinem RHT bietet bei geschlossenem Verdeck Komfortmerkmale einer Limousine. Er ist ganzjahrestauglich und pflegeleicht. Das durch das Verdeck vorgegebene Design vermag nicht ganz zu überzeugen, da der Kofferraumdeckel durch das Dachelement sehr gross ausfällt.

Der BMW 125i Cabriolet bietet mehr Cabrio feeling. Erkauft wird dies aber durch einen höheren Innengeräuschpegel bei Autobahnfahrten und schlechteren Sichtverhältnissen bei geschlossenem Verdeck. Werden die Vorgaben von BMW eingehalten, ist auch der Pflegeaufwand nicht zu unterschätzen. Das Design ist durch das kleine Packmass des Verdeckes kaum beeinträchtigt und lässt bei der Entwicklung viel Spielraum.