

## Cabrio-Verdeck: Stoffhaube oder Stahlhelm



Aufwendiger Mechanismus - um ein Cabriodach wie hier beim Audi S5 zu öffnen oder zu schließen, sind etliche Stellmotoren und Hydraulikzylinder nötig. (Foto: Audi/dpa/tmn)

**München/Ingolstadt - Benziner oder Diesel, Front- oder Heckantrieb - in vielen Bereichen teilen sich Autofahrer in zwei Lager. Seit einigen Jahren gilt das auch für die Open-Air-Fraktion. Stoffhaube oder Stahlhelm lautet hier die Frage.**

Bei den Neuheiten halten sich Textilverdecke und versenkbare Hardtops nach wie vor die Waage. Während in dieser Saison der Audi A5 und die zweite Auflage des Mini Cabrios mit Stoffdach starten, gehen Peugeot 308 CC oder Lexus IS mit Stahlverdeck ins Rennen. Nur der BMW Z4 wechselt die Fronten und kommt mit einer Aluminiumschale unter eine feste Haube.

Neben der subjektiven Entscheidung für oder gegen ein Design gibt es für beide Lösungen Argumente. So betont etwa Ulrich Herfeld, der die Verdeckentwicklung beim Audi A5 geleitet hat, das geringe Gewicht der Stoffkonstruktion: «Unser Dach wiegt nur 50 Kilo.» Beim kleineren VW Eos dagegen kommt die Haube nach Werksangaben auf 88 Kilogramm.

Umgekehrt reklamieren die Entwickler von Hardtop-Modellen wie Z4-Projektleiter Werner Kleeberger den geringen Luftwiderstand, der sich ebenfalls auf den Verbrauch auswirkt. Außerdem sei ein Cabrio mit festem Dach ohne Einschränkung ganzjahrestauglich.

Subjektiv mögen sich die Kunden unter einem festen Dach sicherer fühlen, doch de facto gebe es selbst dafür keinen Grund, sagt Audi-Sprecher Jochen Grüten: Bei einem Unfall bieten beide Verdecksysteme weniger Schutz als ein festes Dach, weshalb bei den meisten Cabrios vor einem Überschlag spezielle Überrollbügel hinter den Kopfstützen hervorschießen.

Unterschiede gibt es in der Bedienung: So kann man Stoffdächer bei niedrigem Tempo oft auch während der Fahrt öffnen und schließen. Technisch funktioniert das zwar auch mit einem versenkbaren Hardtop: «Aber laut geltendem Gesetz darf sich ein Verdeck während der Fahrt nur dann öffnen und schließen lassen, wenn der Blick auf das hintere Kennzeichen und auf die dritte Bremsleuchte durch diesen Vorgang nicht beeinträchtigt wird», sagt BMW-Sprecher Friedbert Holz.

Auch beim Gepäckraum trennen die beiden Lager Welten: Weil das Hardtop trotz verbesserter Mechanismen mehr Platz benötigt als ein Stoffverdeck, werden die Kofferräume der Klappdach-Modelle im Open-Air-Betrieb deutlich kleiner. Doch sobald das Dach geschlossen ist, sieht die Sache anders aus: Dann erscheinen die Hardtop-Modelle als «Raumriesen», die es unter der Heckklappe mit manchem konventionellen Auto aufnehmen können.

Unabhängig davon, welche Lösung man nutzt - Konstruktion und Herstellung sind ungeheuer aufwendig. So braucht es etwa beim VW Eos neben meterlangen Leitungen acht Hydraulikzylinder, um das vordere Glasdach, die hintere Dachhälfte, die zwei seitlichen Dachholme, Heckscheibe und C-Säulen sowie den Kofferraumdeckel zu bewegen. Doch die Stoffmütze ist kaum einfacher geschneidert: Auf einen Rahmen aus Stahl, Magnesium und Aluminium werden von innen der Dachhimmel und von außen die dicke Verdeckplane aufgezogen, bevor auf jeder Seite zwei Hydraulikzylinder und jede Menge Strom- und Hydraulikleitungen montiert werden, erläutert Audi-Entwickler Herfeld.

Wiegt man die Argumente gegeneinander ab, wird die Entscheidung zwischen Hard- oder Softtop letztlich zu einer Frage des Geschmacks, sagt Hans-Georg Marmit von der Sachverständigen-Vereinigung KÜS im saarländischen Losheim am See: «Man kauft sich das Cabrio oder den Roadster, der einem am besten gefällt - und nimmt notgedrungen eben das Dach, das der Hersteller dafür vorgesehen hat.»

19 · 02 · 09

URL: [http://www.ahlener-zeitung.de/journal/auto\\_und\\_mobiles/trends\\_und\\_technik/?em\\_cnt=977922&em\\_loc=426](http://www.ahlener-zeitung.de/journal/auto_und_mobiles/trends_und_technik/?em_cnt=977922&em_loc=426)

© Ahlener Zeitung - Alle Rechte vorbehalten 2009