

**Motodrom**



**Grosser Cruiser**

Die geschickt gezeichneten Proportionen kaschieren es meisterlich, aber: Der Anfang 2007 lancierte Maserati GranTurismo ist mit fast fünf Metern Länge kein wendiger Flitzer, sondern ein veritables «Schiff» – molto grande. Es ist also nur logisch, wenn die offene Modellvariante dieser Baureihe, die am 15. September auf der IAA in Frankfurt erstmals gezeigt wird, nun «GranCabrio» und nicht wie erwartet «Spyder» heisst. Immerhin bietet dieses Auto auch den Passagieren im Fond zwei Sitze, die diesen Namen verdienen. Der Entwurf stammt wiederum aus dem Hause Pininfarina, welches schon den GranTurismo formte. Angetrieben wird das GranCabrio von einem 440 PS starken V8-Motor. Auf den Markt kommt das Auto im Frühling 2010. (jvr.)



**Kleiner Sportler**

Meistens läuft es so ab: Ein Autohersteller stellt eine spektakuläre Studie vor. Zwei, drei Jahre später ist aus dem aufsehenerregenden Konzeptwagen ein braves Alltagsauto geworden. Gäh! Mit dem neuen «Coupé Concept» von Mini ist so etwas fast nicht möglich. Das Fahrzeug an sich ist bereits eine Design-Ikone. Da wird der Kleine auch als Coupé kess aussehen. Tatsächlich lässt das «Coupé Concept» die Augen leuchten. Im Gesicht trägt es denselben Chromkühlergrill wie der Mini Cooper S. Die Dachlinie wurde neu gezogen und lässt das Coupé noch sportlicher erscheinen. Zu sehen ist der schmutzige Prototyp erstmals im September an der IAA in Frankfurt. (roz.)

www.mini.ch, www.iaa.de



Das Luxus-Open-Air-Vergnügen von Lexus: als Cabriolet durchaus wohlproportioniert. Was hier wie ein Kofferraum aussieht, ist tatsächlich eher ein Handschuhfach.

# Augen zu und durch

Cabriolet oder Coupé?  
Der Lexus IS 250C will  
beides sein – und bleibt  
doch ein Kompromiss



Der «Arbeitsplatz» des komfortablen Lexus IS 250C.

Sogenannte Klappdach-Cabriolets sind eine ambivalente Sache. Zum einen ist es in unseren Breitengraden zwischendurch (ausser diesen Sommer!) immer wieder einmal heiss und sonnig, so dass man sich freut, auch «offen» fahren zu können. Weil es aber meistens bedeckt bis regnerisch ist, scheint ein festes Dach über dem Kopf doch sinnvoller. Die Folge: Klappdach-Cabrios erfreuen sich in Mitteleuropa zunehmender Beliebtheit. Sie sind so etwas wie «de Föifer und s Weggli». Allerdings verdrängt man bei dieser Betrachtung gerne, dass unter dem scheinbar perfekten Kompromiss zwei Dinge leiden: die Ästhetik und die Praktikabilität, sprich das Ladevolumen des Autos.

Nehmen wir zur Veranschaulichung des Problems doch einmal den Lexus IS 250C, den zu fahren wir diesen Sommer während zweier Wochen das Vergnügen hatten. Der Wagen preist sich dem geneigten Käufer je nach Wetterlage als «atemberaubendes» Cabriolet oder «aufre-

gend dynamisches Coupé für wetterfestes Fahrvergnügen» an. Zwischen den beiden Identitäten liegen nur 20 Sekunden: Die brauchen die Elektronik und die Hydraulik, um das Blechdach hochzustemmen, in drei Teile zu falten und hinter der zweiten Sitzreihe zu versenken.

Tatsächlich ist der IS 250C vom Technischen her ein wunderbares Auto: Es fährt sich absolut mühelos und gepflegt; seine Kraft – immerhin 208 PS aus einem mittelmässig durstigen 2,5-Liter-V6-Motor – lässt sich perfekt dosieren. Die 6-Stufen-Automatik schaltet praktisch nicht wahrnehmbar. Man legt mit diesem Auto, das

auch im Innenraum eine kultivierte Zurückhaltung an den Tag legt, gerne längere Strecken zurück. Offen oder mit geschlossenem Dach.

Und genau dort beginnt das Problem dieses Autotyps: Reist man einmal länger als für zwei Nächte zu zweit irgendwohin, hat man entweder ein gravierendes Gepäckproblem – oder kein Cabriolet mehr. Denn in dem Kofferraum des Lexus, der bei geschlossenem Dach beachtliche 420 Liter fasst, haben bei geöffnetem Dach nur noch zwei schmale Sporttaschen Platz. Der Rest wird vom zerlegten Dach versperrt. Grösseres Gepäck muss also auf der zweiten Sitzreihe deponiert werden, und an die kommt man, den ausladenden Türen und dem elektronischen Gestühl ist's geschuldet, nur schwer ran.

Da ist dann noch ein zweites Problem, das feinfühligere Zeitgenossen bemerken werden: Die Dachlinie des Autos ist in geschlossenem Zustand nicht allzu elegant. Sie «bricht» hinter der A-Säule unsanft, geht dann relativ flach über den Scheitel des Fahrers nach hinten und verschwindet zum Heck hin in einem ziemlichen Wulst von einem Kofferraumdeckel. Auch dies ist eine Folge des Kompromisses. Man muss sagen: Das haben die Asiaten beim «richtigen» Coupé, dem IS 250, doch deutlich eleganter hinbekommen. Jeroen van Rooijen

Lexus IS 250C, ab 71 600 Franken; www.lexus.ch

Mobil



## Schönes Gewissen

Der «Wattcher» hilft  
beim Stromsparen.  
Und sieht dabei auch  
noch richtig gut aus

Wenn es denn so einfach wäre mit dem Stromsparen. Der «Wattcher» soll, aus der Steckdose baumelnd, den gegenwärtigen, den täglichen, ja sogar den angestrebten Energieverbrauch unseres Haushalts anzeigen. Einstecken und loslegen, denken wir, aber so leicht macht man es uns nicht. Am Stromzähler im Keller beginnt die abenteuerliche Installation des Sensors mittels niederländischer Gebrauchsanweisung (für jene, die solch exotischer Laute nicht mächtig sind, findet sich auf [www.wattcher.nl](http://www.wattcher.nl) ein Installationsvideo – zwar ebenfalls in Niederländisch, aber immerhin anschaulich bebildert).

Endlich, wenn der Sensor leuchtet und die Sendeeinheit placiert ist, kann der Wattcher eingesteckt werden. Eine grün blinkende Anzeige gibt Auskunft über den Stromverbrauch, und wir schämen uns dafür, dass unser Haushalt allein im «Ruhezustand» 380 Watt verbrennt. Der Schleudergang der Waschmaschine katapultiert die Anzeige dann auf 3640 Watt, wozu die Frequenz des grünen Blinkens dramatisch ansteigt.

Der Wattcher wird schnell zur Sucht. Jedes Ein- und Ausschalten eines elektronischen Geräts wird von einem Spurt zum Wattcher begleitet, unser Stromverbrauch sinkt im Zuge der Selbstbeobachtung um rund 10 Prozent, während das gute Gewissen stetig zunimmt. Der Wattcher selbst übrigens kann bedenkenlos eingesteckt werden: Das gesamte Produkt aus Sensor, Sendeeinheit und Anzeige verbraucht weniger als 1 Watt. Katharina Blansjaar

«Wattcher», entworfen von Marcel Wanders für Innovaders, 129 Euro. Weitere Informationen in deutscher Sprache und Bestellung unter [www.wattcher.nl/deutsch](http://www.wattcher.nl/deutsch)

## GPS für Shopaholics

An Notebooks mit Ferrari-Logo und Handys mit Dolce-&-Gabbana-Schriftzug haben wir uns gewöhnt. Nun hat es die Navigationsgeräte erwischt. Tomtom hat ein Modell lanciert, das auf den Namen White Pearl hört und sich an eine weibliche Kundschaft adressiert. Das Gerät und dessen Halterung sind mit einer Schicht im Perlmutter-Look überzogen. In der Handtasche verstaut wird das kompakte Navi in einem dazu passenden verzierten Seidentäschchen.

Die limitierte Sonderedition, die im Fachhandel für 279 Franken zu finden ist, basiert auf Tomtoms bewährtem Modell One, das Karten von 42 europäischen Ländern und einen Fahrspurassistenten bietet. Beim Dekor lässt es Tomtom nicht bewenden und bietet auf dem Navigator zusätzliche Inhalte: Da «frau» gern shoppt, findet sie unter «Points of interest» neben den üblichen Adressen vom Bancomaten bis zur Tankstelle auch die Adressen von Modehäusern wie Armani, D&G, Esprit, Kookaï, Mango oder Valentino, zu deren Tür sie sich vom White Pearl direkt lenken lassen kann. (set.)



Gadgets