

Ein Bayer in Fahrt

Der **Roding Roadster 23** ist fein, selten und wird in der Oberpfalz gebaut. Mit 1106 Kilogramm Lebergewicht und puristischer Anmutung soll er die Herzen einiger weniger Kenner gewinnen



Nein, das ist keine Folie, sondern das für den Bau des 1106-Kilo-Leichtgewichts aus dem bayerischen Roding eingesetzte Echtcarbon

Die Zeiten für Kleinserienprojekte waren auch schon mal besser. Melkus hat die Segel gestrichen, Artega (der eigentlich nicht als Kleinserienhersteller antrat) ist tot, Gumpert hat die Kurve möglicherweise noch mal gekriegt. Doch in Bayern sollen die Uhren ja etwas anders gehen. Profitiert also der Roding Roadster möglicherweise von seiner Herkunft aus dem gleichnamigen Ort in der Gegend von Cham in der Oberpfalz?

Das muss er gar nicht, denn der Kohlefaserflitzer mit BMW-Technik ist nach Aussage von Roding-Geschäftsführer Robert Maier ein „Leuchtturmprojekt“, quasi ein Nebenprodukt und Werbeträger für die dahinterstehende Stangl + Kulzer-Group. Die beschäftigt sich ausgiebig mit der Fertigung von Präzisionsteilen und Leichtbaustrukturen für die Industrie und hat mit der Konstruktion des Roding Roadsters Neuland betreten.

Am Anfang stand die Suche nach einer kostengünstigen Plattform aus Carbon, die sowohl für eine Kleinserienfertigung als auch für Forschungsprojekte einsetzbar ist. So nutzt etwa die Firma Siemens die Roding-Plattform als Versuchsträger für Radnabenmotoren. Der Roding unterscheidet sich also von den oben genannten Kleinserienprodukten in einem wesentlichen Punkt: Er muss nicht zwangsläufig Geld verdienen, um die Firma über

Wasser zu halten. Vielmehr ist er ein Referenzprojekt und soll auch nur in einer überschaubaren Stückzahl gefertigt und verkauft werden – fünf bis zehn Stück pro Jahr, so die Erwartung des Herstellers. Exklusivität ist ohnehin garantiert, denn der Roding Roadster 23, die erste Charge also, ist auf 23 Exemplare limitiert.

Der Roding Roadster ist mit gemessenen 1106 Kilogramm ein

1106-Kilo-Leichtgewicht dank Kohlefaser

Leichtgewicht, das durch die ausgiebige Verwendung von Kohlefaser kein Gramm Fett zu viel hat. Die Fahrgastzelle etwa besteht aus 14 miteinander verklebten Einzelteilen, beginnt mit der A- und endet mit der B-Säule und bringt lediglich 75 Kilogramm auf die Waage. Davor und dahinter findet sich eine Alu-Spaceframe-Konstruktion.

Wichtig waren laut Robert Maier die Proportionen, ein kurzer Überhang hinten, die lange Schnauze, eine Fahrerposition nahe der Hinterachse und ein Purismus, wie man ihn von klassischen Roadstern kennt. Der Mitteltunnel erhöht nicht nur die Torsionssteifigkeit, sondern bietet auch einem für diese Fahrzeugklasse ungewöhnlichen Feature Platz: Ein Skisack kann bis zu 1,75 Meter lange Bretter aufnehmen, und auch der Kofferraum ▶



Blickfang: Der Roding Roadster, zumal in der markanten Zweifarblackierung, fällt auf. Man sieht Passanten grübeln, doch auf Roding kommt keiner, denn keiner kennt die Flunder bislang. Größtes Problem des Kleinserienmodells dürfte sein Preis sein: Mit fast 190 000 Euro spielt er in der Lambo-Ferrari-Liga



Der komplette Antriebsstrang stammt von BMW und blieb unangetastet. Die 320 Turbo-PS haben mit den 1106 Kilogramm sehr leichtes Spiel

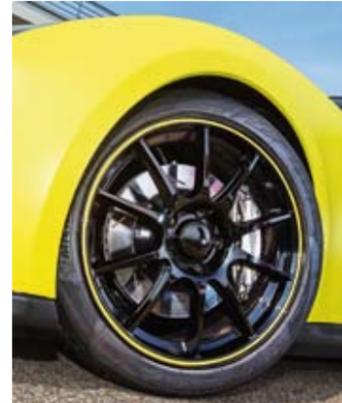


Spartanisch, praktisch, gut. Der Schalthebel liegt perfekt zur Hand

TECHNISCHE DATEN	RODING ROADSTER 23
Motor	R6, Turbo
Einbaulage	hinten mittig quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2
Hubraum	2979 cm ³
Bohrung x Hub	84,0 x 89,6 mm
Verdichtung	10,2:1
kW (PS) bei 1/min	235 (320)/5800-6000
Literleistung	107 PS/l
Nm bei 1/min	450/1300-4500
Antriebsart	Hinterrad
Getriebe	6-Gang manuell
Bremsen vorn	328 mm/innenbel./geschlitzt
Bremsen hinten	328 mm/innenbel./geschlitzt
Radgröße vorn - hinten	8 x 18 - 9 x 18
Reifengröße vorn - hinten	225/40 R 18 - 265/35 R 18
Reifentyp	Michelin Pilot Sport Cup
Länge/Breite/Höhe	4106/1878/1190 mm
Radstand	2495 mm
Tankvolumen	55 l
Zuladung	284 kg

PREISE (Euro inkl. MwSt.)	RODING ROADSTER 23
Serienfahrzeug ohne Extras	189 400 Euro
Extras	
Radsatz 19 Zoll	5977 ¹⁾
Sportsitze/Rennschalen	Serie/4900 ¹⁾
einstellb. Rennsportfahrwerk	5980
Carbon-Unterboden	8760 ¹⁾
Cockpit in Sichtcarbon matt	2540 ¹⁾
Klimaanlage	2951
Preis Testwagen	200 819 Euro

¹⁾ nicht im Testwagen verbaut



Rund zwei Sekunden gehen auf das Konto der Michelin-Cup-Semislicks

unter der Fronthaube ist mit 330 Litern so erstaunlich großzügig wie das gesamte Platzangebot des bayerischen Carbon-Renners, durchaus keine Selbstverständlichkeit in dieser Klasse. Die beiden abnehmbaren Dachhälften lassen sich rutschsicher in der Kofferraumhaube vorn fixieren.

Der aufgeladene, hinten quer eingebaute Reihensechser stammt von BMW und blieb bis auf ein paar Anpassungen unangetastet. 320 PS wirken auf die Hinterräder, geschaltet wird das Sechsganggetriebe auf kurzen Wegen über einen im Stil des Carrera GT perfekt positionierten Knauf in der Mittelkonsole. Ein mechanisches Sperrdifferenzial

Das Fahrwerk des Roding ist einstellbar

mit 40 Prozent Sperrwirkung verhindert, dass allzu viel Kraft ungenutzt verpufft, das Fahrwerk ist in Zug und Druck, Bodenfreiheit und Sturz einstellbar; auch die Stabilisatoren können vorn und hinten individuell angepasst werden.

Zu unserem Test am Sachsenring erscheint der Roding Roadster mit straffem Set-up, das auf die Rennstreckennutzung abgestimmt ist. Die montierten Semislicks (Michelin Pilot Sport Cup) ergänzen die betont sportliche Ausrichtung des Bayern, der mit dem optionalen Rennsportfahrwerk ausgestattet ist. Die erwartete Gewöhnung an die stehenden Pedale fällt überraschend kurz aus, ebenso die Einstellung auf das ganze Auto, was für ein derartiges Projekt auch nicht selbstverständlich ist. Sitze, Schalthebel und Lenkrad passen sehr gut, das Auto wirkt schnell vertraut.

Da auf den Einsatz von Dämmmaterialien weitgehend verzichtet wurde, sägt und kreischt der sehr

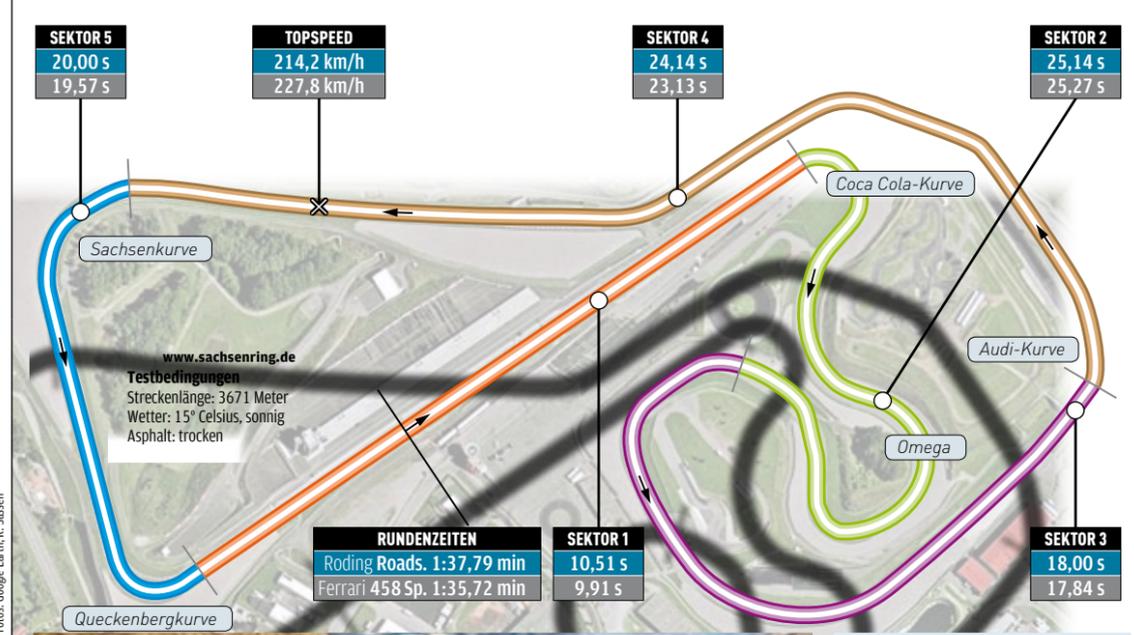
bissig ansprechende Motor kräftig, immer wieder unterbrochen vom fröhlichen Zwitschern des Turboladers. Eine Soundkulisse, die nach hohem Tempo und engagiertem Fahrereinsatz schreit.

Nach den ersten Runden wird deutlich: Wenn man den Roding immer schön auf Zug hält, wird er zum Rennstreckentier. Das Fahrverhalten ist sehr neutral und tendenziell leicht untersteuernd, doch lässt sich der Roding auch zum Mitschwenken des Hinterteils bewegen. Einzig als leicht gewöhnungsbedürftig erweist sich die Bremse, bedingt durch die stehenden Pedale; das ABS ist sportlich abgestimmt und greift recht spät. Mit einer Rundenzeit von 1,37:48 Minuten reiht sich der Roding auf Semislicks zwischen einem 997er-Porsche Turbo und einem Cayman R ein; selbst ohne Semislicks, auf deren Konto auf dem Sachsenring rund zwei Sekunden gehen, würde er auf dem Niveau eines Porsche Boxster S Black Edition fahren.

Doch wo Licht ist, ist auch Schatten. Die Verarbeitung wirkt verbesserungsfähig, ein auf Bodenwellen knarzendes Dach zeugt von Ungenauigkeiten und würde angesichts des Preises von potenziellen Käufern wohl eher nicht toleriert. Auch im Alltag muss man sich damit arrangieren, dass Purismus eben auch laut bedeuten kann. Bei schneller Fahrt, zu der man den Roding nur allzu leicht überreden kann, wirkt die Lenkung nervös und erfordert viel Aufmerksamkeit. Ein Boxster etwa ist zwar weniger exklusiv, aber ein vollwertigeres Auto.

Das, und hier kommt der entscheidende Punkt, auch noch erheblich günstiger ist. Mit 189 400 Euro spielt der Bayer in der Ferrari- und Lambo-Liga. Doch dieser Schuh ist ihm definitiv zu groß.

GESCHWINDIGKEITEN/RUNDENZEITEN



Auf dem Sachsenring überzeugt der Roding mit einer sehr kurzen Eingewöhnungsphase und zeigt Ambitionen zu einem richtigen Rennstreckentier. Das Fahrwerk hat Klasse

Sachsenring Wir messen die Rundenzeiten, das maximale Tempo auf der Gegengeraden sowie die erzielten Zeiten in fünf Sektoren. In Sektor 1 geht es um maximale Geschwindigkeit, Topspeed wird allerdings auf der Gegengeraden vor der Sachsenkurve erreicht. Sektor 2, das Omega, stellt den Grip an der Vorderachse auf den Prüfstand, Sektor 3 erfordert neutrales Fahrverhalten bei hohem Tempo. Für Sektor 4 ist ebenfalls ein neutrales Fahrverhalten wichtig, hier messen wir Topspeed und stellen die Bremsen auf eine harte Probe. Sektor 5 erfordert wieder maximalen Grip an der Vorderachse.

Abgleich der ermittelten Messwerte mit Konkurrenzfahrzeugen. Nur von AUTO BILD SPORTSCARS gemessene Modelle werden einbezogen



MESSWERTE TOUGHBOOK	RODING ROADSTER 23	AUDI TT RS ROADSTER	BMW Z4 sDRIVE 35i	PORSCHE BOXSTER S ³⁾
Beschleunigung				
0- 50 km/h	1,6 s	1,6 s	2,1 s	1,6 s
0-100 km/h	4,2 s	4,8 s	4,8 s	4,6 s
0-130 km/h	6,9 s	7,9 s	7,3 s	7,3 s
0-160 km/h	10,2 s	11,6 s	10,7 s	10,8 s
0-200 km/h	16,2 s	17,8 s	17,2 s	18,3 s
Viertelmeile				
0-402,34 m	12,77 s	13,21 s	13,21 s	12,98 s
Elastizität			Zwischenspur	Zwischenspur
60-100 km/h im 4. Gang	2,8 s	4,2 s	2,6 s	2,8 s
80-120 km/h im 5. Gang	3,5 s	5,2 s	3,0 s	3,1 s
80-120 km/h im 6. Gang	4,5 s	6,3 s	-	-
Bremsweg				
100-0 km/h kalt (Verzögerung)	35,6 m (10,8 m/s ²)	35,6 m (10,8 m/s ²)	35,6 m (10,8 m/s ²)	35,7 m (10,8 m/s ²)
100-0 km/h warm (Verzögerung)	35,4 m (10,9 m/s ²)	35,9 m (10,8 m/s ²)	36,5 m (10,6 m/s ²)	34,1 m (11,3 m/s ²)
200-0 km/h warm (Verzögerung)	143,2 m (10,8 m/s ²)	144,4 m (10,7 m/s ²)	149,6 m (10,3 m/s ²)	133,9 m (11,5 m/s ²)
Testverbrauch Ø auf 100 km	10,0 l Super Plus	11,7 l Super Plus	10,4 l Super Plus	11,7 l Super Plus
Leergewicht	1106 kg	1573 kg	1602 kg	1453 kg
Leistungsgewicht	3,5 kg/PS	4,6 kg/PS	4,7 kg/PS	4,7 kg
Höchstgeschwindigkeit	285 km/h ^{1),2)}	250 km/h ^{1),2)}	250 km/h ^{1),2)}	272 km/h ¹⁾

¹⁾ Herstellerangabe; ²⁾ abgeregelt; ³⁾ Typ 987 FL

★★★★ = traumhaft, ★★★ = macht an, ★★ = akzeptabel, ★ = könnte besser sein, ☆ = schwach

HITLISTE

Auszug aus der Testwagen-Hitliste nach: a) Rundenzeit, b) Topspeed, c) Durchschnittsgeschwindigkeit

- Geiger Corvette ZR1*
a) **1:30,74 min**
b) 241,9 km/h
c) 145,64 km/h
- KTM X-Bow R*
a) **1:34,53 min**
b) 211,2 km/h
c) 139,80 km/h
- Komo-Tec Exige RS 360*
a) **1:36,27 min**
b) 213,7 km/h
c) 136,93 km/h
- HKT Seven RS*
a) **1:36,51 min**
b) 216,3 km/h
c) 136,93 km/h
- 911 Turbo PDK (997/2)
a) **1:36,86 min**
b) 231,5 km/h
c) 136,44 km/h
- Roding Roadster 23*
a) **1:37,79 min**
b) 214,2 km/h
c) 135,16 km/h
- Porsche Cayman R
a) **1:38,90 min**
b) 210,2 km/h
c) 133,63 km/h
- Melkus RS 2000*
a) **1:40,01 min**
b) 208,3 km/h
c) 132,14 km/h
- BMW 1er M Coupé
a) **1:40,18 min**
b) 214,8 km/h
c) 131,92 km/h

*Testfahrzeug auf Sportreifen; straßenzugelassene Semislicks verbessern die Rundenzeit signifikant, sind aber nicht alltagstauglich

FAZIT

TESTWERTUNG	
Längsdynamik	★★★★☆
Querdynamik	★★★★☆
Alltag	★★★☆☆
Preis/Leistung	★★★★☆
Emotion	★★★★☆
gesamt	★★★★☆

Quer wie längs - dynamisch ist am Roding Roadster nichts auszusetzen. Ihn im Alltag als kommoden Gleiter zu nutzen, erfordert ein hohes Maß an Gelassenheit, denn der Bayer reizt zum Angasen. Sein Preis hebt ihn in höchste Sphären - und schürt hohe Erwartungen.



Ralf Kund