Vier Muskeltiere

Sportwagen-Vergleichstest: Alfa Romeo Montreal, BMW 3.0 CSi, Mercedes 280 SLC, Porsche 911 S.

Von Götz Leyrer

Sie kosten zusammengenommen fast 160 000 Mark und sie erheben den Anspruch, zu den Spitzenprodukten der europäischen Automobilindustrie zu gehören: der Alfa Romeo Montreal, 35 000 Mark teuer und 195 PS stark, der BMW 3.0 CSi, der für 36 820 Mark 200 PS anzubieten hat, der Mercedes 280 SLC, der mit 185 PS aufwartet und 39 383 Mark kostet, und der Porsche 911 S, dessen Motor es auf 175 PS bringt und für den 36 130 Mark bezahlt werden müssen. Reinrassige Sportwagen sind streng genommen jedoch nur zwei der vier Vergleichstest-Konkurrenten, nämlich der Porsche und der Alfa Romeo. Der Mercedes und das BMW-Coupé geben sich mit ihren geräumigeren, auch im Fond vollwertige Sitze bietenden Karosserien weniger kompromißlos, doch kann es keinen Zweifel geben, daß sie schon aufgrund ihrer Motorleistung eine ernstzunehmende Konkurrenz für Alfa Romeo und Porsche darstellen. Wer Sportlichkeit in dieser Preisklasse sucht, wird seine Wahl also zwangsläufig zwischen diesen vier Autos treffen.

Testteam: Gert Hack, Götz Leyrer, Michael Mehlin, Werner Schruf
Fotos: Hans Peter Seufert

1. Wertung: Karosserie

Daß es Formen gibt, die auch nach vielen Jahren nicht veraltet wirken, dafür ist der Porsche wohl der beste Beweis. Die funktionellen Linien seiner Karosserie kommen gerade wegen ihrer Schlichtheit dem Ideal des klassischen Sportwagens am nächsten. Der Montreal kann da, obwohl sein Blechkleid von Meister Bertone entworfen wurde, nicht mithalten: Er wirkt besonders von hinten schmal und hochbeinig, stilistische Spielereien wie et-

Alfa Romeo Montreal

Achtzylinder-V-Motor, wassergekühlt, zwei obenliegende Nockenwellen pro Zylinderreihe, 2593 ccm, 195 PS bei 6500 U/min, 24,0 mkg bei 4750 U/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 35 000,–

Porsche 911 S

Sechszylinder-Boxermotor, luftgekühlt, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, 2687 ccm, 175 PS bei 5800 U/min, 24,0 mkg bei 4000 U/min, Heckmotor, DM 36 130,–

Mercedes 280 SLC

Sechszylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, zwei obenliegende Nockenwellen, 2746 ccm, 185 PS bei 6000 U/min, 24,3 mkg bei 4500 U/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 39 383,–

BMW 3.0 CSi

Sechszylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, obenliegende Nockenwelle, 2985 ccm, 200 PS bei 5500 U/min, 27,7 mkg bei 4300 U/min, Frontmotor mit Hinterradantrieb, DM 36 820,–

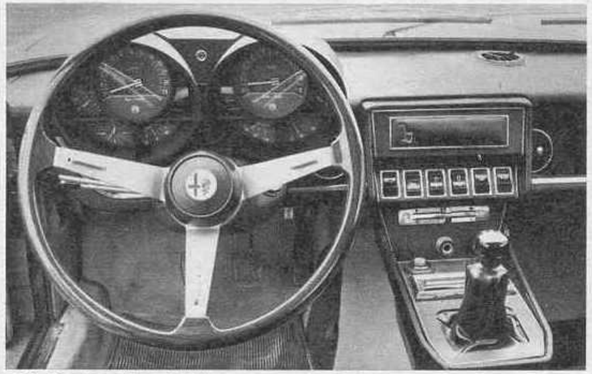
wa die Jalousien über den Scheinwerfern, die Lufteinlaß-Attrappe auf der Motorhaube und die Luftschlitze in den hinteren Dachpfosten, die immer noch dokumentieren, daß das Alfa-Spitzenmodell ursprünglich einen Mittelmotor erhalten sollte, tun dem Gesamteindruck Abbruch.

Bei den beiden anderen Mitstreitern ist die Sportlichkeit des Erscheinungsbildes weniger ausgeprägt, sie wirken limousinenhafter. An der inzwischen etwas veralteten, insgesamt aber ausgewogenen Linie des BMW gibt es wenig auszusetzen — eher schon an der des Mercedes: Die nutzlosen Blenden in den hinteren Seitenfenstern und die hochgewölbte Motorhaube, die ganz im Gegensatz zum eher kantigen Heck steht, erscheinen kaum als Produkte guten Geschmacks.

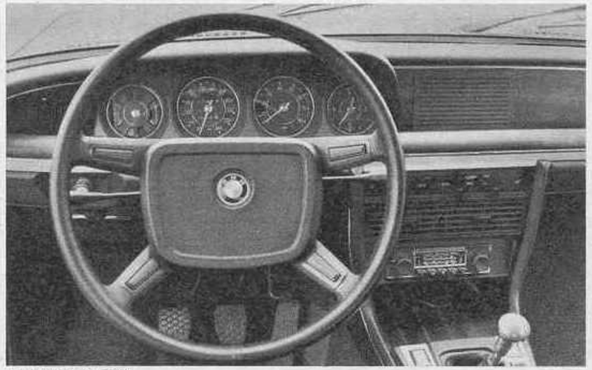
Zudem schränkt die voluminöse Haube die Übersichtlichkeit erheblich ein — der auf einem tief montierten Sessel kauernde Fahrer kommt sich hinter dem dicken Armaturenbrett und der hohen Gürtellinie eingemauert vor. Die Sitze selbst sind dagegen bequem und bieten ausreichende Seitenführung, ohne indessen die Qualitäten des perfekt geformten Porsche-Gestühls zu erreichen. Die Sitzposition im Porsche läßt erkennen, daß die Zuffenhausener genau wissen, worauf es beim sportlichen Fahren ankommt — eine Verbesserung erscheint hier schlechthin nicht mehr möglich.

Weniger gut ergeht es dem Fahrer im Alfa. Der Abstand zu den Pedalen ist zu gering, so daß eine ermüdende Position mit stark angewinkelten Beinen eingenommen werden muß. Nicht gut

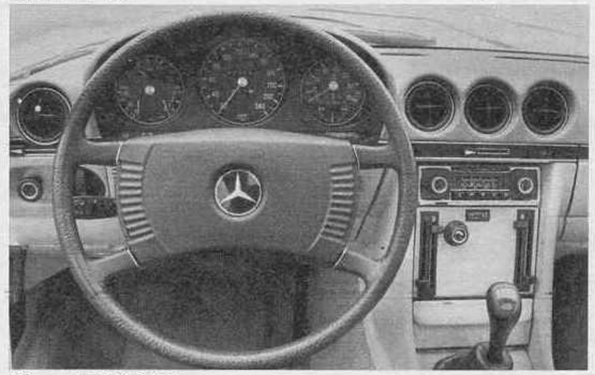
Die übersichtlichsten Instrumente bietet der Porsche, am schlechtesten abzulesen sind die allein nach stilistischen Gesichtspunkten angeordneten Armaturen des Alfa Romeo. Auch für seine perfekten Sitze erhielt der Porsche die Bestnote; bei BMW und Alfa läßt die Seitenführung zu wünschen übrig, im Mercedes geriet die Sitzposition zu tief. Das Leistungsangebot der durchweg mit Benzineinspritzung ausgerüsteten Triebwerke reicht von 175 bis 200 PS. Drei Konstruktionsprinzipien sind vertreten: Boxermotor beim Porsche, V-Motor beim Alfa und Reihentriebwerke bei BMW und Mercedes.



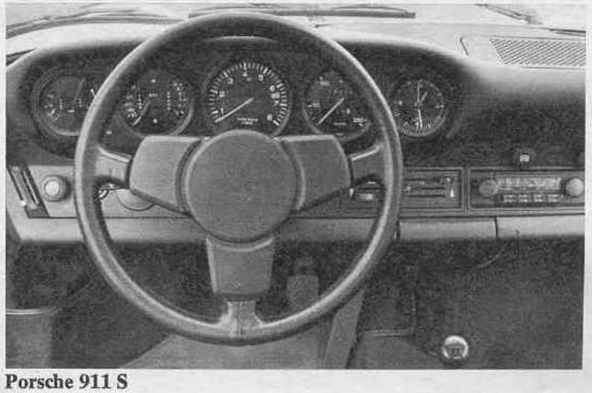
Alfa Romeo Montreal



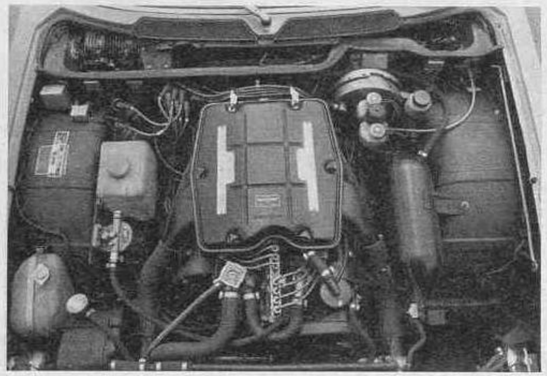
BMW 3.0 CSi

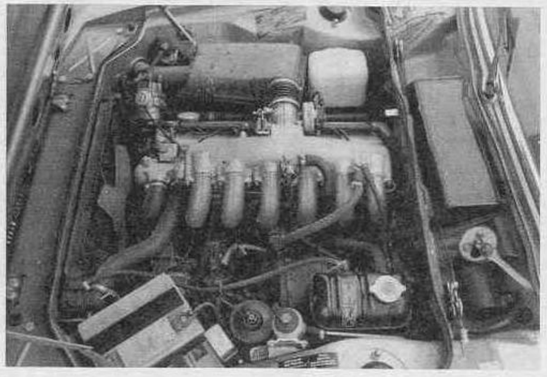


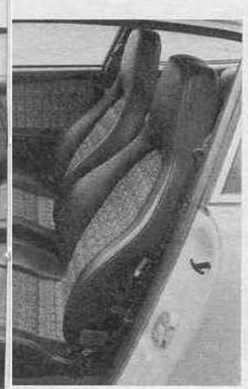
Mercedes 280 SLC

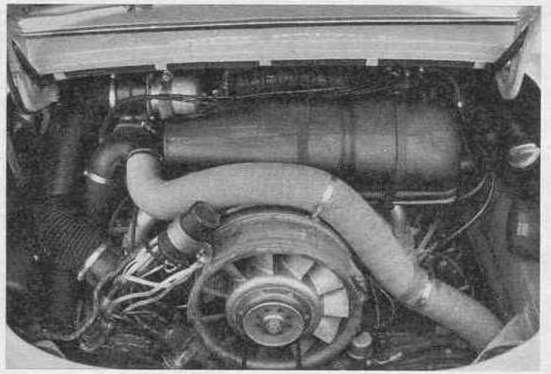


Porsche 911 S









ist es ebenfalls mit der Übersichtlichkeit bestellt: Die breiten hinteren Dachpfosten ergeben beim Blick nach schräg hinten einen so großen toten Winkel, daß schon das Einfädeln auf die Autobahn Schwierigkeiten macht.

Optimale Sichtverhältnisse genießt der Fahrer dagegen im BMW-Coupé. Die Wagenbegrenzungen sind nicht zuletzt dank der relativ hohen, aber durchaus bequemen Sitzposition mühelos einzusehen, die Sitze selbst erhielten dagegen wegen ihrer mäßigen Seitenführung eine nur durchschnittliche Note.

So unterschiedlich wie die serienmäßige Ausstattung (siehe Tabelle) sind auch die Armaturen der vier Konkurrenten. Außerordentlich reichhaltig, übersichtlich angeordnet und sehr gut ablesbar im Porsche, zu hoch placiert,

Karosserie	Alfa Romeo	BMW	Mercedes	Porsche
Form	7	7	5	10
Sitze	6	7	8	10
Sitzposition	4	8	9	10
Platzverhältnisse vorn	6	10	8	10
Kofferraumgröße	5	10	8	6
Kompaktheit	4	9	6	10
Einstieg	7	10	8	8
Übersichtlichkeit	4	10	6	8
Heizung	8	9	10	8
Lüftung	8	8	10	8
Verarbeitung, Qualität	6	9	10	10
Armaturen	4	8	8	10
	69	105	96	108

aber ebenfalls einwandfrei abzulesen im Mercedes, mit spiegelnden Chromringen stilistisch veraltet im BMW. Ein Sonderfall ist das reichhaltige Instrumentarium des Montreal: Bei Anordnung und Gestaltung der Uhren wurden praktische Bedürfnisse offensichtlich weitgehend außer acht gelassen, das Auge irrt ziellos über die grau in grau gehaltenen Ziffern, wobei sich die gewünschte Information erst nach längerem Suchen einstellt.

Wenn es um das Befördern von Gepäck geht, ist der Alfa-Pilot ebenfalls am schlechtesten dran, aber auch der Porsche bietet auf diesem Sektor wenig. Den größten Kofferraum besitzt der BMW — er faßt noch rund 70 Liter mehr als der des Mercedes.

In der Verarbeitung gibt es zwischen den drei deutschen Konkurrenten

BMW, Mercedes und Porsche, die durchweg sorgfältig gefertigt sind, nur geringfügige Unterschiede – der Alfa indessen fällt auch in dieser Disziplin wegen etlicher nachlässig verarbeiteter Details etwas zurück.

2. Wertung: Motor, Leistung

Wie es sich für Sportwagen der oberen Preisklasse gehört, offerieren die vier Kandidaten durchweg beträchtlichen motortechnischen Aufwand. Am meisten hat hiervon der Alfa zu bieten, der nicht nur acht in V-Form angeordnete Zylinder, sondern auch insgesamt vier obenliegende Nockenwellen besitzt. Zwei Nockenwellen im Zylinderkopf gibt es ebenfalls beim Reihensechszylinder des Mercedes, während sich das BMW-Triebwerk mit nur einer begnügt. Der luftgekühlte Sechszylinder-Boxer des Porsche verfügt ebenfalls über je eine obenliegende Nokkenwelle pro Zylinderreihe. Einigkeit herrscht dagegen bei der Art der Gemischaufbereitung vor – bei allen vier Motoren sind Einspritzanlagen am Werk.

Schnellster in Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit war der Teilnehmer mit der geringsten effektiven Leistung, aber auch mit dem niedrigsten Gewicht. Der Porsche 911 S lief über 230 km/h und beschleunigte in nur 7,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Der V8 des Alfa, dessen Klangspektrum vom tiefen Grollen bis zum hellen Trompeten bei hohen Drehzahlen reicht, verhilft dem italienischen Sportwagen freilich zu kaum geringerem Temperament, und auch die leise und kultiviert laufenden Triebwerke von BMW und Mercedes sind zu Fahrleistungen fähig, die hohe Reserven garantieren.

Eine gemeinsame Spitzenposition nehmen Alfa und BMW bei der Bewertung der Elastizität ein: Sie ziehen schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig und bieten einen nutzbaren Bereich, der von etwa 2000 bis 7000 U/min reicht. Der Mercedes schneidet in dieser Disziplin etwas schlechter ab, doch konnte er immerhin den Porsche auf die Plätze verweisen, der bis etwa 4000 U/min kraftlos wirkt, darüber mit Vehemenz antritt, aber schon bei 6500 U/min mit seiner Drehfähigkeit am Ende ist – hier tritt der Drehzahlbegrenzer in Aktion. Zu dieser Motorcharakteristik will das serienmäßige Vierganggetriebe nicht recht passen, die Gangsprünsind zu groß, so daß nach dem Schalten auch dann kein nahtloser Übergang zu verzeichnen ist, wenn der Motor voll ausgedreht wurde.

Der Alfa ist hier im Vorteil, denn er verfügt trotz ausgezeichneter Motorelastizität serienmäßig über ein enggestuftes Fünfganggetriebe, das in jeder Situation die passende Übersetzung zur Verfügung stellt. Zufriedenstellend ist auch die Abstufung des BMW-Getriebes, dessen vier Fahrstufen dank der ausgeprägten Durchzugskraft des Motors völlig ausreichen. Beim Mercedes gerieten die unteren Gangbereiche etwas zu kurz: Der zweite Gang reicht nur bis knapp über 90 km/h, der dritte ist bei etwa 150 km/h am Ende.

Ausstattung	Alfa Romeo Montreal	BMW 3.0 CSi	Mercedes 280 SLC	Porsche 911 S
Grundpreis DM	35 000,–	36 820,–	39 383,–	36 130,–
Servolenkung	○	●	●	○
Fünfganggetriebe	●	○	777,–	650,–
Automatik	○	○	1721,–	1000,–[1]
Sperrdifferential	●	535,–	○	690,–
Niveauregulierung	○	○	744,–	○
Klimaanlage	2400,–	2960,–	2664,–	2400,–
Stahlkurbeldach	○	1070,–	1138,–	1390,–
Zentralverriegelung	○	○	283,–	○
Wärmeschutzglas rundum	●	427,–	250,–	435,–
Verbundglasfrontscheibe	●	184,–	●	170,–
Heizbare Heckscheibe	●	●	294,–	165,–
Heckscheibenwischer	○	○	○	290,–
Halogen Fern- und Abblendlicht	●	●	●	●
Halogen-Nebelscheinwerfer	○	209,–	●	195,–
Nebelschlußleuchte	○	43,–	●	65,–
Rückfahrscheinwerfer	●	●	●	●
Scheinwerfer-Waschanlage	○	433,–	416,–	215,–
Kofferraumbeleuchtung	●	●	●	●
Elektrischer Scheibenwischer	●[2]	●	●[3]	●
Parkleuchten	○	●	●	●
Elektrische Fensterheber	660,–	●[4]	577,–[5]	590,–
Drehstromlichtmaschine	●	●	●	●
Bremskraftverstärker	●	●	●	○
Zweikreisbremse	●	●	●	●
Motorhaubenselbstarretierung	○	●	●	●
Liegesitze	●	●	○	●
Lehnenverstellung	●	●	●	●
Armlehnen hinten seitlich	○	●	●	●
Beifahrerhaltegriff (oben)	○	○	●	○
Ablagemöglichkeit vorn	●	●	●	●
Kartentasche	○	●	●	●
Abblendbarer Innenspiegel	●	●	●	●
Heizgebläsestufen	3	stufenlos	4	3
Separate Belüftungsmöglichkeit hinten	○	○	●	●
Ausstellfenster vorn	●	●	○	○
Scheibenwischergeschwindigk.	2	2[6]	2[6]	3[7]
Regelbare Instrumentenbeleuchtung	●	●	●	●
Elektrische Zeituhr	●	●	●	●
Drehzahlmesser	●	●	●	●
Zigarettenanzünder	●	●	●	●
Handbremskontrolle	●	●	●	●
Tageskilometerzähler	●	●	●	●
Verschließbarer Tankdeckel	○	31,–	●	●
Automatik-Sicherheitsgurte (vorn)	○	●	●	●
Kopfstützen	●	●	●	●
Metallic-Lackierung	750,–	680,–	982,–	980,–
Spoiler	167,–	○	○	2300,–[8]

● = vorhanden; ○ = nicht vorhanden; [1]) Sportomatik; [2]) Wisch/Wasch-Kombination mit Fußbetätigung; [3]) Fußbetätigung; [4]) nur hinten; [5]) nur vorn (vierfach DM 1043,–); [6]) mit Intervallschaltung; [7]) Intervallschaltung DM 50,– Aufpreis; [8]) vorn und hinten einschließlich Montage.

Deutliche Unterschiede ergaben sich jedoch im Benzinverbrauch. Hier zeigte sich der Porsche klar überlegen: Er begnügte sich im Durchschnitt mit nur 13,6 Litern/100 km und kam auch bei vollem Ausnutzen der Leistung nur selten über 15 Liter. Daß er als einziger mit Normalbenzin zufrieden ist, läßt diese Werte in besonders günstigem Licht erscheinen – wirtschaftlicheres Schnellfahren ist tatsächlich kaum vorstellbar.

Mit einem Testverbrauch von 16,5 beziehungsweise 16,2 Liter/100 km können auch BMW 3.0 CSi und Mercedes 280 SLC noch als sparsam gelten, zumal sie beide erheblich schwerer sind als der Porsche. Der Alfa hingegen ließ sich das Superbenzin gut schmecken, konsumierte im Mittel 17,1 Liter/100 km und näherte sich bei häufigem Ausdrehen der Gänge zügig der 20 Liter-Grenze. Angesichts des relativ hohen Testverbrauchs ist der Tank zu klein: Er faßt nur 63 Liter – der Aktionsradius beträgt also bei forcierter Fahrweise knapp 300 Kilometer.

Motor, Leistung	Alfa Romeo	BMW	Mercedes	Porsche
Leistungsgewicht	9	8	6	9
Laufruhe	7	10	8	7
Kaltlauf	10	10	10	10
Nutzbarer Drehzahlbereich	10	10	9	7
Kraftstoffverbrauch	6	7	7	10
Getriebeabstufung	10	8	7	8
Beschleunigung	10	9	8	10
Elastizität	10	10	8	6
Höchstgeschwindigkeit	8	8	7	10
	80	80	70	77

3. Wertung: Handlichkeit, Bedienung

Gerade bei sportlichen Autos kommt der Bewertung der Handlichkeit besondere Bedeutung zu, denn sie entscheidet mit darüber, wie problemlos die gebotene Leistung ausgenutzt werden kann. Wichtig ist vor allem eine exakte und leichtgängige Lenkung – mit beiden Merkmalen zu finden im BMW und im Mercedes. Sie sind serienmäßig mit Servounterstützung ausgerüstet, der notwendige Kraftaufwand bleibt deshalb auch bei langsamer Fahrt und beim Rangieren gering.

An der Zielgenauigkeit gibt es ebenfalls nichts auszusetzen – sie liegt fast auf einem ebenso hohen Niveau wie die der Porsche-Lenkung, die außerordentlich direkt und exakt arbeitet. Dafür ist sie freilich nicht so leichtgängig; in schnell gefahrenen Straßenkrümmungen treten erhebliche Haltekräfte auf. Angesichts des sportlichen Gesamtcharakters könnte man sich damit abfinden – nicht aber mit der ausgeprägten Stoßempfindlichkeit der Porsche-Lenkung.

Die Lenkung des Alfa Montreal ist gleichfalls nicht ganz stoßfrei, arbeitet aber dafür ziemlich leichtgängig. Daß es unter dem Strich doch nur zu einer durchschnittlichen Note reichte, ist der Elastizität der Lenkung um die Mittellage zu verdanken, die den Alfa träge auf Lenkbewegungen reagieren läßt und ihn dadurch unhandlicher macht als die übrigen Konkurrenten.

Dafür besitzt der Montreal zusammen mit dem BMW die beste Schaltung. Die Gänge lassen sich leicht und auf kurzen Wegen einlegen, das Schaltgefühl ist bei beiden außerordentlich exakt. Als gewöhnungsbedürftig erweisen sich beim Alfa lediglich das Schaltschema – der erste Gang liegt links hinten – und die Tatsache, daß der kurze Schalthebel von einer Feder energisch in die Ebene des zweiten und dritten Gangs gezogen wird. Beim Schalten in den Fünften ist deshalb etwas Aufmerksamkeit notwendig, damit nicht versehentlich in den dritten Gang zurückgeschaltet wird.

Nicht ganz so gut schneiden die Schaltungen von Porsche und Mercedes ab: Beim 911 S stören der relativ hohe

Alfa Romeo Montreal

BMW 3.0 CSi

Mercedes 280 SLC

Porsche 911 S

Kraftaufwand und die langen Schaltwege, beim Mercedes das etwas haklige Schaltgefühl.

Der Porsche bekam für die übersichtliche Anordnung sämtlicher Schalter und Hebel die Bestnote – knapp vor dem BMW, bei dem die Bedienungsorgane zwar gleichfalls praxisgerecht angeordnet sind, jedoch der große Abstand der Fingerhebel an der Lenksäule vom Lenkradkranz stört.

Einen kräftigen Punktabzug mußte sich der Mercedes gefallen lassen; sein komplizierter Lichtschalter, dessen vollendete Beherrschung ein Studium der Betriebsanleitung notwendig macht, sowie der fußbetätigte Schalter der Scheibenwaschanlage erschweren die

Handlichkeit Bedienung	Alfa Romeo	BMW	Mercedes	Porsche
Lenkkräfte	8	10	10	7
Lenkexaktheit	6	9	9	10
Wendekreis	5	8	6	8
Handlichkeit	6	9	7	10
Schaltung	9	10	8	8
Schalter und Hebel	4	9	6	10
Pedalerie, Pedalkräfte	6	9	8	8
	44	64	54	61

Bedienung. Das Schlußlicht bildet in dieser Disziplin der Alfa, der ebenfalls einen fußbetätigten Wascher und eine verwirrende Sammlung von Kippschaltern vorzuweisen hat.

4. Wertung: Fahrkomfort

Die Fähigkeit der Federung, Bodenunebenheiten möglichst gründlich zu absorbieren, ist auch bei Sportwagen keineswegs unwichtig. Denn da sie aufgrund überlegener Motorleistung für Langstreckenfahrten auf der Autobahn prädestiniert sind, ist der gebotene Fahrkomfort eine wichtige Voraussetzung für ermüdungsfreies Fahren.

Daß eine willig ansprechende Federung der Sportlichkeit keinen Abbruch tun muß, beweist der Porsche, der trotz seines kurzen Radstands und der straffen Federung Bodenwellen immerhin so überrollt, daß die Passagiere nicht belästigt werden. Noch erheblich komfortabler sind der 280 SLC und der

Meßwerte		Alfa Romeo Montreal	BMW 3.0 CSi	Mercedes 280 SLC	Porsche 911 S
Abmessungen					
Radstand	mm	2350	2625	2820	2271
Spur vorn	mm	1374	1446	1452	1372
hinten	mm	1340	1402	1440	1354
Länge	mm	4220	4660	4750	4291
Breite	mm	1672	1670	1790	1610
Höhe	mm	1205	1370	1330	1320
Innenbreite vorn	mm	1335	1400	1360	1330
hinten	mm	1335	1365	1320	1050
Innenhöhe[1]) vorn	mm	865	910	950	925
hinten	mm	730	870	850	775
Sitztiefe vorn	mm	500	480	500	545
hinten	mm	390	450	500	330
Knieraum hinten von/bis	mm	0–85	80–185	100–240	130–200
Wendekreis links	m	11,1	10,8	11,9	10,8
rechts	m	12,6	10,9	11,7	10,6
Lenkradumdrehungen		3¾	4	3½	3
Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm	Ltr.	116	316	248	132
Gewichte					
Eigengewicht vollgetankt	kg	1315	1415	1595	1150
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1650	1770	2040	1440
Zuladung	kg	335	355	445	290
Personenindexzahl		3,9	4,2	5,2	3,4
Gewichtsverteilung Vorderachse	%	55,5	55,1	53,3	41,7
Hinterachse	%	44,5	44,9	46,7	58,3
zulässige Anhängelast gebremst	kg	400	1300	1300	800
ungebremst	kg	–	650	650	480
Leistungsgewicht vollgetankt	kg/PS	6,7	7,1	8,6	6,6
mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck)	kg/PS	7,6	7,9	9,5	7,5
Beschleunigung in Sekunden					
0 bis 60 km/h		3,6	3,8	4,1	3,3
0 bis 80 km/h		5,7	5,7	6,0	5,6
0 bis 100 km/h		7,7	7,9	8,5	7,5
0 bis 120 km/h		10,9	11,2	12,1	10,3
0 bis 140 km/h		14,2	15,0	16,4	14,1
0 bis 160 km/h		19,3	20,0	22,5	18,6
0 bis 180 km/h		25,5	28,1	32,7	25,1
1 km mit stehendem Start		28,8	28,9	29,9	28,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	219,5	215,6	210,5	232,2
Elastizität					
Beschleunigung im IV. (V.) Gang 40 bis 60 km/h		5,7	5,0	5,1	6,7
40 bis 80 km/h		11,1	10,2	10,4	13,4
40 bis 100 km/h		16,1	15,3	15,5	20,6
40 bis 120 km/h		21,5	20,7	21,2	27,4
40 bis 140 km/h		27,2	26,7	27,6	34,9
40 bis 160 km/h		33,5	33,1	35,0	42,1
1 km ab 40 km/h		35,1	34,6	34,9	38,2
Verbrauch Liter/100 km					
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h		14,5	13,9	13,8	11,6[2])
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h		16,8	15,3	16,2	13,4[2])
Landstraße Schnitt ca. 85 km/h		19,7	19,2	18,8	15,3[2])
Stadtverbrauch		16,5	15,8	15,5	13,2[2])
Testverbrauch über eine Strecke von ca. 3000 km		17,1	16,5	16,2	13,6[2])

[1]) gemessen über Sitzhinterkante; [2]) Normalbenzin

CSi: Bei beiden spricht die Federung ausgezeichnet an – ein Schwachpunkt beim BMW sind lediglich die auf langen Bodenwellen ab und zu auftretenden Vertikalbewegungen der Karosserie.

Der Alfa läßt dagegen seine Insassen nie über den Straßenzustand im unklaren. Unebenheiten aller Art kommen kräftig durch, und außerdem stört der relativ hohe Geräuschpegel im Innenraum. Auch der Porsche gehört nicht zu Leisetretern, während der Mercedes selbst in der Gegend der Höchstgeschwindigkeit mustergültig leise bleibt

Fahrkomfort	Alfa Romeo	BMW	Mercedes	Porsche
Schluckvermögen der Federung	5	9	10	8
Langsamfahrkomfort	5	10	9	8
Abrollkomfort	7	10	9	7
Fahrgeräusche	7	8	10	7
Vibrationen	7	8	9	9
	31	45	47	39

und dadurch bei Autobahnfahrten den besten Eindruck hinterläßt. Sehr leise – wenigstens was den Motor angeht – ist auch der BMW; seine schlechtere Note bei der Bewertung der Fahrgeräusche resultiert aus dem unüberhörbaren Windzischen, das die rahmenlosen Seitenfenster bei hohen Geschwindigkeiten verursachen.

5. Wertung: Fahrsicherheit

In der Fahrsicherheitswertung schlägt die Stunde des Porsche. Es verdient zweifellos große Anerkennung, welch hohe Fahrwerksreserven dem Zuffenhausener Sportwagen im Laufe der Zeit anerzogen wurden, der als einziges Heckmotor-Auto innerhalb der Vergleichstest-Konkurrenz ja grundsätzlich nicht eben die besten Voraussetzungen für leichte Beherrschbarkeit bei schnellem Fahren bietet. Von der früher vorhandenen Übersteuerneigung im Grenzbereich ist nur noch wenig zu spüren – der 911 S verhält sich normalerweise leicht untersteuernd und erreicht außerdem Kurvengeschwindigkeiten, die deutlich über denen liegen, die mit den übrigen drei Autos realisierbar sind.

Leicht zu fahren sind der Mercedes und der BMW, wobei letzterer noch eine bessere Benotung verdient. Das übersteuernde Fahrverhalten, das bei extremer Fahrweise einsetzt, kündigt sich so früh an, daß zum Einleiten von Korrekturen genügend Zeit bleibt. Der Mercedes untersteuert dagegen deutlich und neigt in engen Kurven zum Überschieben der Vorderräder.

Solange die Straßen eben sind, gibt es auch am nahezu neutralen Kurvenverhalten des Alfa wenig auszusetzen – kritisch wird es hingegen auf holpriger Fahrbahn, denn hier verliert die starre Hinterachse häufig den Bodenkontakt, was zu einem abrupten Ausschwenken des Hecks führt, das vom Fahrer schnelle Reaktion verlangt.

Die übrigen drei Kandidaten behalten dagegen auch auf Bodenwellen alle vier Räder am Boden – am perfektesten wohl der Porsche, der außerdem dank seiner gut belasteten Hinterräder die zur Verfügung stehende Kraft jederzeit nahezu schlupffrei auf den Boden bringt. Hier hat der BMW eine schwache Stelle: Das kurveninnere Hinterrad dreht bei vollem Leistungseinsatz frühzeitig durch und hüllt sich im Extremfall in blaue Rauchwolken.

Den Vorteilen, die die Heckmotor-Konzeption dem Porsche einbringt, stehen allerdings auch Nachteile gegenüber. Er läuft bei hoher Geschwindigkeit weniger unbeirrt geradeaus als die drei Frontmotorautos, läßt sich von seitlichen Winden stärker vom Kurs abbringen und verlangt in kritischen Situationen, beispielsweise bei einem abrupten Ausweichmanöver, eine kundige Hand. Hier macht sich die konzeptionsbedingte Übersteuerneigung, von der auch bei forciertem Fahrbetrieb nichts zu spüren ist, doch bemerkbar. Schließlich reagiert der 911 S auf Lastwechsel in der Kurve empfindlicher als seine Mitstreiter. ▷

Fahrsicherheit	Alfa Romeo	BMW	Mercedes	Porsche
Kurvengeschwindigkeit	9	8	6	10
Kurvenverhalten	9	9	8	10
Kurvenwilligkeit	8	10	8	9
Beherrschbarkeit in kritischen Situationen	6	9	9	7
Stabilität bei Richtungsänderungen	9	9	10	7
Geradeauslauf bei hoher Geschwindigkeit	8	9	10	6
Seitenwindempfindlichk.	9	9	8	7
Traktionsverhalten	7	4	6	10
Bodenhaftung auf schlechter Fahrbahn	2	9	9	10
Spursicherheit beim Bremsen	6	8	8	9
Bremswirkung bei hoher Beanspruchung	4	9	6	10
Winterfahrverhalten	4	5	6	9
	81	98	94	104

Meßwerte		Alfa Romeo Montreal	BMW 3.0 CSi	Mercedes 280 SLC	Porsche 911 S
Fahrversuche					
Kreisbahn trocken 60 m ⌀ Geschwindigkeit	km/h	57,6	57,0	55,6	58,2
Querbeschleunigung	m/s²	8,2	8,0	7,6	8,4
Kreisbahn trocken 190 m ⌀ Geschwindigkeit	km/h	100,2	98,4	95,0	103,2
Querbeschleunigung	m/s²	8,0	7,7	7,2	8,5
Slalom 18 m Pollerabstand Geschwindigkeit	km/h	57,9	55,6	54,2	60,0
Slalom 36 m Pollerabstand Geschwindigkeit	km/h	110,8	105,4	105,4	114,7
Wedeln Geschwindigkeit	km/h	118,7	111,6	118,7	126,8
Seitenwindabweichung	m	1,75	1,85	2,25	2,50
Innengeräusch in Phon (dBA)					
Leerlauf im Stand		63	52	48	59
Bei 50 km/h		76	64	63	68
Bei 80 km/h		77	66	67	72
Bei 100 km/h		73	70	70	74
Bei 120 km/h		76	74	73	76
Bei 140 km/h		78	76	75	78
Bei 160 km/h		81	80	78	81
Bei 180 km/h		83	83	79	83
Bei 200 km/h		87	85	82	86

Sportwagen-Vergleichstest

Der Alfa Romeo verliert beim plötzlichen Verreißen der Lenkung ebenfalls viel von seiner sonstigen Gutmütigkeit auf ebener Fahrbahn – ganz im Gegensatz zu Mercedes und BMW, die sich ziemlich mühelos um Hindernisse herumdirigieren lassen.

Auf dem Bremsen-Sektor sind alle vier mit Scheibenbremsen rundum gut gerüstet, doch ergaben sich in der Praxis erhebliche Differenzen. Hohe Beanspruchung macht nur den Bremsen von Porsche und BMW nichts aus – beim Mercedes war bei den Bremsprüfungen leichtes, beim Alfa etwas stärkeres Nachlassen der Wirkung zu beobachten. Zu wünschen übrig läßt beim Montreal auch die Spursicherheit: Er taucht beim Bremsen mit dem Bug tief nach unten, wodurch die Hinterachse an Bodenhaftung verliert.

Die notwendigen Pedalkräfte sind bei Mercedes und BMW extrem niedrig, beim Alfa trotz des ebenfalls vorhandenen Bremskraftverstärkers etwas höher. Die kräftigsten Wadenmuskeln braucht der Porsche-Fahrer, da er auf die Unterstützung durch ein Servogerät verzichten muß. Dafür erfreut er sich allerbester Dosierbarkeit.

Bei der Preisindexwertung werden die in der Gesamtwertung erreichten Punktzahlen zu den Preisen der Vergleichstest-Kandidaten ins Verhältnis gesetzt. Nach diesem Wertungsschema verdrängt der Porsche den BMW auf den zweiten Platz; Mercedes und Alfa Romeo rangieren unverändert auf den Plätzen drei und vier.

Preisindex-wertung	Preis DM	Punktzahl	Preisindex
Alfa Romeo	35 000,–	305	343
BMW	36 820,–	392	419
Mercedes	39 383,–	361	361
Porsche	36 130,–	389	424

Schlußwertung

Die Entscheidung in diesem Vergleichstest fiel ungewöhnlich knapp aus: Das BMW-Coupé errang zwar den Gesamtsieg, konnte den Porsche aber nur um drei Punkte distanzieren. Dieser Vorsprung resultiert einmal aus seinem besseren Federungskomfort, aber auch aus seinem leistungsstarken und ungewöhnlich elastischen Motor. Der Porsche mußte dagegen genau dort ein paar Federn lassen, wo man es eigentlich nicht erwarten sollte – in der Motorwertung. Wegen mangelnder Elastizität rutschte er hinter die Konkurrenten BMW und Alfa. Mit deutlichem Abstand folgt in der Gesamtwertung der Mercedes 280 SLC, der nur auf dem Komfortsektor einen ersten Platz erzielen konnte – er ist weit mehr kommodes Familiencoupé als ernsthafter Sportwagen. Das Schlußlicht bildet der Alfa: Er wirkt mit Abstand am unharmonischsten, kam bei vier Einzelwertungen auf den letzten Rang und hat es nur seinem überzeugenden Achtzylinder zu verdanken, daß der Abstand zu den übrigen Mitstreitern nicht noch deutlicher ausfiel.

Gesamt-wertung	Alfa Romeo	BMW	Mercedes	Porsche
Karosserie	69	105	96	108
Motor und Leistung	80	80	70	77
Handlichkeit und Bedienung	44	64	54	61
Fahrkomfort	31	45	47	39
Fahrsicherheit	81	98	94	104
	305	392	361	389

4. Alfa Romeo Montreal: 305 Punkte

Stilistisch wenig geglückte Karosserie mit knappem Raumangebot und kleinem Kofferraum. Schlechte Übersichtlichkeit, unbefriedigende Sitze, mäßige Verarbeitung. Unpraktisch angeordnete Bedienungselemente, unübersichtliche Instrumente, gute Heizung und Belüftung. Leichtgängige, aber unexakte Lenkung, gute Schaltung. Drehfreudiger und elastischer Motor, sehr gute Fahrleistungen, hoher Benzinverbrauch. Schlechter Fahrkomfort, unbefriedigende Fahreigenschaften auf unebener Fahrbahn, fadingempfindliche Bremsen.

3. Mercedes 280 SLC: 361 Punkte

Wenig ansprechende Karosserieform, großer Innen- und ausreichender Kofferraum. Mäßige Übersichtlichkeit, gute Sitze, hervorragende Verarbeitung. Teilweise unpraktische Bedienungshebel, gut ablesbare Armaturen, sehr gute Heizung und Belüftung. Leichtgängige und exakte Servolenkung, haklige Schaltung. Laufruhiger, drehfreudiger Motor mit ausreichender Elastizität, gute Fahrleistungen, günstiger Benzinverbrauch. Sehr guter Fahrkomfort, sicheres Fahrverhalten, nachlassende Bremswirkung bei hoher Beanspruchung.

1. BMW 3.0 CSi: 392 Punkte

Etwas veraltete, aber ausgewogene Karosserieform, großer Innen- und Kofferraum, sehr gute Übersichtlichkeit, gute Verarbeitung. Zu wenig Seitenführung bietende, aber bequeme Sitze, übersichtliche Instrumente, praxisgerechte Bedienungsorgane, gute Heizung und Belüftung. Sehr leichtgängige und exakte Servolenkung, präzise Schaltung. Leiser, drehfreudiger und elastischer Motor, sehr gute Fahrleistungen, günstiger Benzinverbrauch. Guter Fahrkomfort, unproblematisches Fahrverhalten, wirksame und standfeste Bremsen.

2. Porsche 911 S: 389 Punkte

Funktionelle Sportwagen-Karosserie mit ausreichendem Platzangebot, aber relativ kleinem Kofferraum. Gute Übersichtlichkeit, sorgfältige Verarbeitung. Sehr gute Sitze, mühelos ablesbare Instrumente, durchdachte Bedienungsorgane, gute Heizung und Belüftung. Sehr exakte, aber stoßempfindliche Lenkung, schwergängige Schaltung. Unelastischer Motor mit begrenztem Drehvermögen, hervorragende Fahrleistungen, außerordentlich niedriger Benzinverbrauch. Ausgewogener Fahrkomfort, sicheres Fahrverhalten, standfeste Bremsen.