



## Sportliche Autos

sich nun sogar die Bahn anschickt, mit Tempo 300 in eine zunehmend dynamischere Zukunft zu rauschen, im fast hundertjährigen Automobil so weit



Dynamik schon per Instrument. Vorbei die Zeiten, als die 200 bei sportlichen Autos einmal

Technische Daten und Meßwerte							
Fahrzeugtyp	BMW 325 i	Mercedes 190 E 2.3-16	Porsche 911 Carrera	Golf GTI 16V			
Motorbauart/Zylinderzahl	R/61)	R/4	B/6 <sup>2)</sup>	R/4			
Hubraum cm <sup>3</sup>	2494	2299	3164	1781			
Bohrung × Hub mm	84,0 × 75,0	95,5 × 80,25	95,0 × 74,4	81,0 × 86,4			
Leistung kW (PS) bei 1/min	126 (171) bei 5800	136 (185) bei 6200	170 (231) bei 5900	102 (139) bei 6100			
Max. Drehmoment Nm bei 1/min	226 bei 4000	235 bei 4500	284 bei 4800	168 bei 4600			
Verdichtungsverhältnis	9,7:1	10,5:1	10,3:1	10,0:1			
Art der Ventilsteuerung	ohc <sup>3)</sup>	2 ohc	ohc	2 ohc			
Gemischaufbereitung	elektr. Kraftstoff- einspritzung Bosch	mech.elektr.Kraft- stoffeinspritzung Bosch	elektr. Kraftstoff- einspritzung Bosch	mech. Kraftstoff- einspritzung Bosch			
Kraftübertragung I. Gang II. Gang	Fünfganggetriebe 3,83 2,20	Fünfganggetriebe 4,08 2,52	Fünfganggetriebe 3,18 1,83	Fünfganggetriebe 3,45 2,12			
III. Gang	1,40	1,77	1,26	1,44			
IV. Gang	1,00	1,26	0,97	1,13			
V. Gang	0,81	1,00	0,76 3,33	0,99 3,17			
Rückwärtsgang	3,46		3,88	3,67			
Achsantrieb Felgengröße	3,64 5½ J × 14	3,07 7 J × 15	v. 6 J × 16 h. 7 J × 16	6J×14			
Reifengröße	195/65 VR 14	205/55 VR 15	v. 205/55 VR 16 h. 225/50/VR 16	185/60 VR 14			
Leergewicht kg	1209	1294	1208	1010			
Zul. Gesamtgewicht kg	1605	1720	1500	1430			
Radstand mm	2570	2665	2272	2475			
	4325 ×	4430 ×	4291 ×	3985 ×			
Länge × Breite × Höhe mm	1645 × 1380	1706 × 1361	1652 × 1320	1680 × 1395			
Beschleunigung in s 0- 60 km/h	3,5	3,9	2,9	4,0			
0- 80 km/h	5,2	5,7	4,4	5,7			
0-100 km/h	7,7	7,9	5,8	8,0			
0–120 km/h	10,7	10,9	8,2	11,1			
0–140 km/h	14,7	14,8	10,7	14,9 20,6			
0-160 km/h	20,2 28,4	20,4	17,8	31,4			
0-180 km/h 1 km mit steh. Start	28,6	28,8	25,6	29,0			
AND THE POST OF TH							
Elastizität in s 40–100 km/h (IV. Gang) 60–120 km/h (V. Gang)	14,6 20,7	15,2 20,6	11,1 15,5	12,9 18,3			
Höchstgeschwindigk. km/h	(V. Gang) 222	(V. Gang) 231	(V. Gang) 254	(V. Gang) 208			
DIN-Verbrauch in L/100 km	Super	Super	Super	Super			
Bei 90 km/h	6,4	6,2	6,8	6,1			
Bei 120 km/h	8,1	7,9	9,0	7,5			
Stadtverkehr	12,2	11,7	13,6	10,9			
Testverbrauch L/100 km	12,3	12,3	13,6	9,9			
Innengeräusch in dB(A) Bei 50 km/h Bei 100 km/h	61 68	65 71	67 73	64 70			
Bei 130 km/h Bei 160 km/h	72 75	76 78	77 82	76			
Preis zweitürig DM	34 100,- 35 000,-	58 140,-	75 195,-4	25 595,- 26 360,-			

1) Reihenmotor, 2) B = Boxermotor, 3) overhead camshaft = obenliegende Nockenwelle, 4) inkl. Sonderbereifung

Der Hochtempo-Gedanke ist, jenseits aller möglichen Bedenken bezüglich seiner Anwendung im Straßenverkehr, Ansporn für ein Heer von Ingenieuren und Konstrukteuren. Er hat in der Geschichte des Automobils immer für Image und Ansehen gesorgt. Die deutschen Autos, so darf der Autokenner ohne eine Spur von Patriotismus bemerken, sind heute nicht nur qualitativ die besten der Welt. Sie sind ohne Zweifel vielfach auch die schnellsten und sportlichsten.

Vier Autos hat auto motor und sport herausgegriffen und sie selbstherrlich als die typischen sportlichen deutschen Vertreter zusammengefaßt. Quartett ist bunt in jeder Beziehung und paßt auf manche andere Art der Betrachtung nicht zusammen. Aber wie wir noch sehen werden, machen gerade die großen Differenzen eine Betrachtung reizvoll:

- BMW 325 i: Er ist der augenblicklich stärkste Dreier. Optisch bietet er, mit Ausnahme der ordinären Gummilippe auf dem Kofferraumdeckel, ein angenehm dezentes Bild. Sein Sechszylinder-Reihenmotor leistet 171 PS, im Preis liegt er mit 34 100 Mark zwischen Golf und Mercedes.
- Mercedes 190 E 2.3–16: Er ist der optisch aufdringlichste Mercedes überhaupt und muß sich gefallen lassen, in diesem Punkt kritisch gesehen zu werden. Hinter seinem Hopplajetzt-komm-ich-Gebaren verbirgt sich ein Vierzylinder-Vierventiler mit 185 PS. Im Preis liegt der teuerste Klein-Mercedes fast 25 000 Mark über dem BMW - mit ein Grund dafür, daß er im Verkauf inzwischen viel weniger beflügelt erscheint als im Auftritt.
- Porsche Carrera: Wenn man so will, ist der seit gut zwei Jahrzehnten im Prinzip unverändert gebaute Sportwagen immer noch eine Art Referenz in Sachen Tempo. Sein Sechszylinder-Heckmotor leistet 231 PS, der Preis hat über die Jahre hinweg fast prohibitive Formen angenommen: 75 195 Mark. ▷

## Sportliche Autos

Gleichwohl wird der Carrera gut verkauft.

● VW Golf GTI 16V: Der sportlichste Golf hat sichtlich Mühe, in der Erscheinung dynamisch genug zu wirken. Auf der anderen Seite gibt es optisch auch nichts von Understatement. Sein Vierzylinder-Vierventiler leistet 139 PS. Der Preis von 25 595 Mark wirkt gerade im Vergleich mit Porsche und Mercedes wie aus dem Räumungsverkauf.

Was tut nun der Herrenfahrer, der einst mit dem Kauf eines Porsche eine Welt zwischen sich und die anderen legte? Die erste Möglichkeit besteht darin, die Dinge so zu akzeptieren, wie sie sind. Das heißt nichts anderes, als daß der Porsche in den Fahrleistungen nach wie vor den Maßstab setzt. Aber die Distanz zu den anderen ist geschmolzen, auf der Straße sogar dahin. Wer den 911 ausschließlich der immer noch meßbaren Überlegenheit beim Tritt aufs Gaspedal wegen kauft, sieht sich geprellt. Nicht nur der Mercedes ist ihm auf den Fersen, sondern auch der BMW und, traurig für ihn, aber wahr, der Giftzwerg aus Wolfsburg.

Das führt zur ersten wichtigen Frage in der Betrachtung: Wie laufen diese Autos? Schon ein oberflächlicher Vergleich der Meßwerte läßt erkennen, daß sich unterhalb des Carrera eine Dreiergruppe bildet, die sich in Sachen Fahrleistung nicht viel nimmt. Sie geht klar, mühelos und, was den Golf betrifft, sogar respektlos über 200, sie beschleunigt rasant auf das Landstraßen-Limit von 100 (um die acht Sekunden), und sie tut das mit stark differierenden Leistungszahlen und Hubräumen.

Wären nicht jenseits der Meßwerte die subjektiven und objektiven Impressionen sehr stark und nicht minder unterschiedlich, man könnte das Kapitel Dynamik beenden mit der lapidaren Feststellung: verdammt schnell alle. Die Motoren sind es im besonderen, die dank ihres ausgeprägten Charakters ein hohes Maß an Individualität und damit offenkundiger Eigenwilligkeit erkennen lassen. Der Sechszylinder von BMW, 2,5 Liter groß, ist zweifellos das angenehmste Triebwerk: seidenweich, leise, auf kleinste Gas-

pedalbewegungen ansprechend. Sehr sportlich ist es dagegen, sowohl vom Leistungsverlauf als auch von der Geräuschkulisse her, nicht.

Anders der 2,3 Liter große Mercedes-Vierzylinder mit Vierventil-Zylinderkopf; sehr laufruhig, vor allem in Anbetracht der geringen Zylinderzahl, aber auch lautstark mit zunehmender Last und Drehzahl, kein bißchen von der BMW-Turbine, dafür akustisch immer den hohen Mitteldruck repräsentierend, der sich über den 95 Millimeter-Kolben zusammenbraut. Erstaunlich die Drehfreude der Mercedes-Ma-

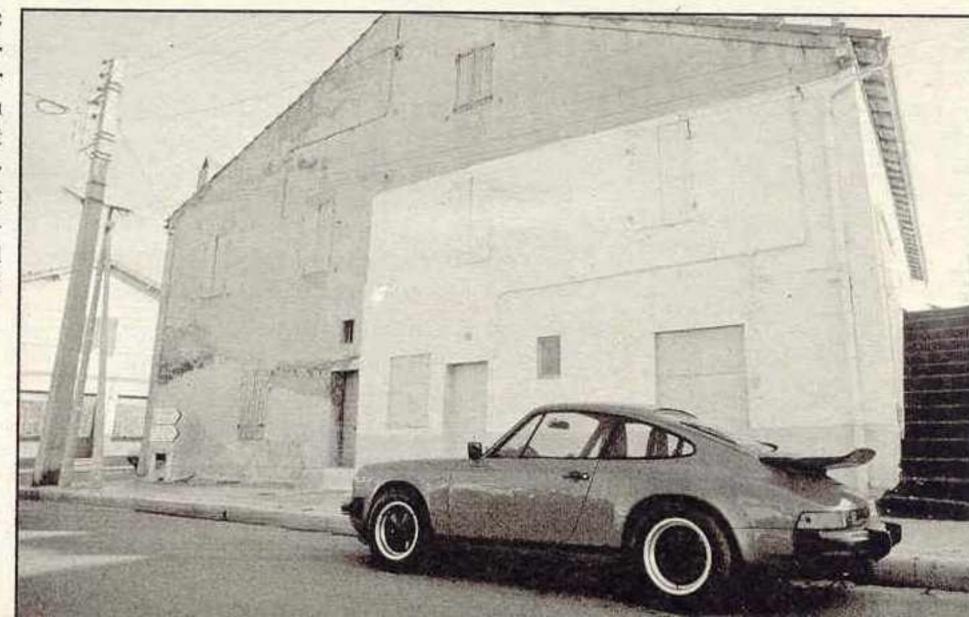
Der BMW:
schlicht, kompakt, von der Figur her die hohen Leistungen
untertreibend.
Wer im 325 i die
Sport-Limousine schlechthin sieht, liegt
nicht falsch



Der Mercedes:
kein bißchen
schlicht, aber
dafür immer
noch sehr kompakt. Seine
Fahreigenschaften zeigen, daß
Sportwagen
durchaus vier
Sitze haben
können



Der Porsche:
unnötig eigentlich, etwas über
seine Form zu
sagen. Er steht
gut in der Landschaft. Der Rest
ist wie erwartet: durch und
durch schnell



schine mit den großen Zylindereinheiten; sogar 7000 Touren gehen ihr leicht von der Hand.

Beim VW-Vierventiler, ebenfalls vierzylindrig, aber eben auch nur 1,8 Liter groß, ist solches Drehvermögen weniger erstaunlich. Besonders erfreulich in diesem Zusammenhang erscheint die sehr kontinuierlich ansteigende Motorleistung. Der Ton macht auch hier die Musik: kräftig, sonor, aber niemals störend.

Das Referenz-Auto Carrera ist von der Motorseite her sicherlich am eigenwilligsten und am wenigsten verwechselbar. Das betrifft nicht nur den aus dem Rahmen fallenden Hubraum von 3,2 Litern, sondern auch die Art, wie die 231 Pferdestärken - Kilowatt passen nun wirklich nicht zu einem Porsche - serviert werden: mit heiserem Gesäge, starkem Schub ab 4500 Umdrehungen (der beim aktu-

> Der Golf: Das Problem, aus einem braven Gebrauchsauto optisch einen Porsche-Treiber zu machen, besteht weiter. Ansonsten werden die Vorstellungen erfüllt

ellen Testwagen allerdings ein wenig gemildert erschien), turbinenartiger mechanischer Laufruhe und, ganz gemäß dem alten Porsche-Motto, er müsse jubeln, mit vergnüglicher Drehfreude. Die Eigenwilligkeit des Carrera-Motors bringt es mit sich, daß er nicht von jedermann geliebt wird. Mancher hört sich satt am Sechszylinder-Boxer mit seiner aufdringlichen akustischen Präsenz.

Viel Ton, viel Schub, viel motorisches Vergnügen in der Vierergruppe. Was sagen die Tabellen? Zunächst einmal, wir erwähnten es schon, daß sich BMW, Mercedes und Golf in der Beschleunigung in die gängigen Temporegionen nicht viel nehmen. Selbst in der Beschleunigungs-Elastizität sind die Differenzen geringer, als man zunächst glaubt. Von 60 auf 120 km/h im fünften Gang liegen BMW und Mercedes mit einem Wert von knapp 21 Sekunden praktisch gleichauf. Die Überraschung in dieser Disziplin heißt Golf GTI 16V, der mit einer Zeit von nur 18,3 Sekunden schon ein wenig in Richtung Carrera (15,5 Sekunden) arbeitet - mit Resultat einer insgesamt kurzen Übersetzung.







## **Sportliche Autos**

Den Tempophilen alter Tradition bietet der Carrera ein nicht besonders originelles, aber immer noch beeindruckendes Plus. Es heißt Höchstgeschwindigkeit und bedeutet nicht weniger als 254 Sachen. Da kommt so schnell keiner nach nicht einmal der für eine 2,3 Liter-Limousine sehr dynamisch ausgefallene Mercedes mit seinen 231 km/h. Nun versteht

Federungskomfort, mit dem eigentlich keiner mehr rechnet. Die Schrulligkeiten sind alle schon mehrfach beschrieben worden – stößige Lenkung, hakelige Schaltung. Auch die hohen Querbeschleunigungen, zu denen der Heckmotor-Sportwagen fähig ist, hatten wir schon. Und er übersteuert im Grenzbereich, sagt spätestens jetzt der Kenner, und dem ist immer noch nichts hinzuzufügen. Aber er tut es wirklich sehr, sehr spät, und so hat er

Dreier-BMW in der Unfallbilanz unrühmliche Rollen spielt, so liegt dies – tragisch, aber wahr – mehr am verpflichtenden Geist dieses Autos als an ihm selbst.

In diesem meßbaren und fühlbaren Bereich der Fahrsicherheit ist allein der Mercedes noch ein Treppchen höher zu stellen. Wie das aufgeplusterte Wesen seinem Dirigenten folgt, wie es kleinste Lenkeinschläge pariert, wie es geradege erscheint theoretisch, aber erlaubt: Was wäre ein gut gemachter 16V mit Heckantrieb? Die Antwort: das sportlichere Auto.

Nun, vergessen wir das. Was bleibt, ist das Resümee in der Betrachtung der vier sportlichsten deutschen Autos. Unernst könnte es so lauten: Porschefahrer, kauft keinen Carrera und nehmt, für ein Drittel des Geldes, den Golf mit dem fantastischen Sechzehnventiler. Die Differenz legt an in Rolex-Uhren, Missoni-Pullovern oder einfach in der Bar von Johnny Miller. BMW und Mercedes sind, ebenfalls unernst, faule Kompromisse.

Aber so möchte eine seriöse Autozeitschrift, die sogar die Querbeschleunigung gemessen hat und mit diesen Autos auf Zeit in Hockenheim gefahren ist (siehe Fahrversuche), nicht enden. Deshalb ein neues, ernstes Fazit:

Der BMW 325 i ist das harmonischste Auto in der Runde. Er ist schnell, fahrsicher, komfortabel und vermittelt über seinen wunderbaren Sechszylinder große Reize. Preis und Gegenwert erscheinen angemessen - besonders im Gegensatz zum Mercedes, der zwar den Anspruch der Sportlichkeit noch besser vertritt, aber über Gebühr teuer ist. Der Porsche bleibt der Boß in Sachen Temperament, wobei sich seine Überlegenheit vor allem auf die hohe Spitzengeschwindigkeit gründet. Er ist eigentlich ebenfalls viel zu teuer, aber nicht nur Porsche-Chef Schutz hat erkannt, daß ein Porsche sich in diesem Punkt viel erlauben kann.

Bleibt der Golf. Er bietet von der Ware Tempo eindeutig am meisten fürs Geld und hievt auch die weniger Solventen im Lande mühelos über die ersehnte 200 km/h-Grenze. Er ist, sprechen wir's ruhig aus, der Underdog, mit dem das Tempo-Establishment gejagt werden soll.





Wer, wie einst
Niki Lauda,
möglichst
schnell im Kreis
fahren will, muß
den Porsche
nehmen. Auch
sonst ist der Carrera am schnellsten, wobei er
fahrerisch hohe Anforderungen stellt

Fahrversuche							
Fahrzeugtyp		BMW 325 i	Mercedes 190 E 2.3–16	Porsche 911 Carrera	Golf GTI 16V		
Wedeln	km/h	113,9	112,0	117,4	110,2		
Kreisbahn Ø 191 m Zeit Geschwindigkeit Querbeschleunigung	s km/h m/s²	21,45 100,7 8,19	21,74 99,40 7,98	20,88 103,4 8,64	21,82 99,0 7,92		
Hockenheim Kleiner Kurs	km/h	98,6	100,0	100,7	87,1		

man sogar den großen, wahlweise lieferbaren Heckspoiler am Carrera, der dessen klassisch schöne Figur mit dem Zaunpfahl-Wink enden läßt, hier handele es sich um ein au-Bergewöhnlich schnelles Auto. Als wüßte man das nicht schon längst; wie gut aber auch, daß sich der Spoiler rationalisieren läßt. Er bringt tatsächlich Stabilität bei hohen Geschwindigkeiten, aber mehr noch ist er ein Signal an die Umwelt, daß hier ein toller Hecht unterwegs ist.

Der Gebieter über die weltweit stärkste Motor-Säge hat noch mit ein paar anderen Eigentümlichkeiten zu rechnen. Zunächst einmal erwartet ihn in dem Zuffenhausener Oldie ein auch trotz seiner unglücklichen Gewichtsverteilung keine Mühe, den moderneren sportlichen Autos noch ein wenig davonzufahren.

Zugegeben, der Carrera macht auch vor dem letzten und endgültigen Dekuvrieren seiner Grenzwerte ein wenig Furcht, vielleicht, weil man schon viel zu früh mit dem Schlimmsten rechnet. Im BMW ist von solchen Gefühlen nichts zu spüren; man hat ihn gut in der Hand, und obwohl er weit vor dem Porsche mit dem Heck zu tanzen beginnt, bleiben die Nackenhaare ungesträubt. Auch wenn die Hinterräder in engen Kurven scharren, entsteht keine Dramatik. Das Auto folgt präzise, und wenn der aus stürmt und, viel besser als der BMW, die Kraft auf die Straße bringt, ist schon erstaunlich. Selbst Federungskomfort wird noch geboten – zumindest mehr als im Golf, der unausgewogen wirkt und seine Insassen auf schlechten Bahnen beutelt.

Dieses einzige Auto mit Frontantrieb in dem ungleichen Quartett macht auch das einzige Fronttriebsgefühl. Auch wenn die Probleme des starken Fronttrieblers technisch bewerden, herrschbar wenn Lenkkräfte, Antriebseinflüsse und Querbeschleunigung im Griff sind - es bleibt beim ganz typischen Fahrgefühl, das, jenseits möglicher Geschwindigkeiten, im direkten Vergleich das unsportlichere ist. Die Fra-