

# *Gut Ring*



Zwei deutsche  
Sechszylinder  
gegen einen ita-  
lienischen V8:  
Porsche, BMW  
und Ferrari



# will Eile haben

Auf der anspruchsvollsten Rennstrecke der Welt, der Nordschleife des  
**VERGLEICHSTEST** Nürburgrings, trifft das neue M Coupé von BMW die Sportwagen-  
**Sportwagen** klassiker Ferrari F 355 F1 Berlinetta und Porsche 911 Carrera.  
Kann der BMW mit der sehr viel teureren Konkurrenz mithalten?



**D**er Parkplatz an der Einfahrt zur Nordschleife des Nürburgrings – das ist genau der richtige Ort, um der Volkesstimme der PS-Freaks zu lauschen.

Hier in der Eifel ballen sich Trauben von Verehrern des Verbrennungsmotors um jedes zwei- oder vierrädrige Vehikel, das durch Form oder Leistung Besonderheit beweist.

Der Porsche, das zeigt sich, hat bereits viel von seinem Aufmerksamkeitswert verloren. „Zu nah am Boxster“, meinen viele, vor allem jene, denen noch die Krokodilstränen zum Abschied des einzig wahren, weil luftgekühlten Elfers in den Wimpern hängen.

Der Ferrari spaltet die Menge nicht. Das ist ein tolles Auto, so wird unisono ver-

kündet, allein schon zum Anschauen und sicher erst recht bei einer schnellen Runde auf der Nordschleife.

Als absoluter Star nimmt das neue M Coupé von BMW sein Bad in der Menge. Das betrachten sich alle eingehend, wobei die Meinungen zum Styling ausgeprägte Lagerbildung erkennen lassen. „Toll“, meinen gar nicht wenige. „Schauderhaft“, ver-

kündet nach nicht unbedingt repräsentativer Zählung eine knappe Mehrheit. Ein härter Biker, dessen Untersatz grundsätzliche Verbundenheit mit der bayerischen Marke erkennen läßt, versteigt sich gar zu der Bemerkung: „Von hinten sieht er aus wie ein Ochsenfrosch mit Hüftschaden.“

Das hindert den BMW-Sportwagen nicht daran, un-



ter den extremen Bedingungen der Eifelstrecke ganz ähnliche Talente zu zeigen wie seine beiden Mitstreiter. Die Unterschiede liegen im Detail.

Der Porsche reagiert noch eine Spur feinfühler auf die Lenkung, auch im Ferrari ist der Kontakt zur Straßenoberfläche noch unmittelbarer. Aber auch der BMW vermag bei nahezu vollkommen neutralem Eigenlenkverhalten extrem hohe Kurvengeschwindigkeiten zu erzielen.

Wer die Grenze überschreitet, muß deshalb noch nicht alle Hoffnung fahrenlassen. Das Heck schwenkt dann zwar aus, aber der Übergangsbereich ist

breit genug, um dem routinierten Fahrer Zeit für korrigierende Lenkmanöver zu lassen.

Der Ferrari bietet ebenfalls ein hohes Maß an Gutmütigkeit, was angesichts seiner Mittelmotorkonstruktion besondere Erwähnung verdient. Ganz leicht untersteuernd, vermittelt er ein wohlthuendes Gefühl der Sicherheit, allerdings fällt die übersteuernde Reaktion bei Lastwechseln spürbar giftiger aus als beim BMW und beim Porsche.

BMW und Ferrari scheinen davon auszugehen, daß in ihrer sportlichen Kundschaft Schumacher-Talente schlummern. Denn sie bieten eine Antriebs-

schlupfregelung noch nicht einmal als Option an. Auf nasser Fahrbahn, wo starke Hecktriebler naturgemäß einen höchst gefühlvollen Umgang mit dem Gaspedal verlangen, wäre sie aber zweifellos geeignet, kritische Situationen zu entschärfen.

Porsche ist mittlerweile zu der Ansicht gelangt, daß eine elektronische Fahrhilfe nicht ehrenrührig ist. Der Carrera-Kunde kann sie gegen Aufpreis bestellen, und er tut gut daran, dies zu tun. Denn sie verleiht dem Carrera selbst im Grenzbereich eine Gutmütigkeit, von der die Konkurrenten weit entfernt bleiben.

Daß sich der Porsche-Interessent durch eine ellenlange Aufpreisliste wühlen muß, ist ein Ärgernis, das angesichts des stolzen Carrera-Preises nicht nachdrücklich genug gerügt werden kann. Nicht einmal eine Klimaanlage gehört zur Serienausrüstung.

Aber selbst wer Sauna liebt, muß die 3551 Mark dafür auf den Tisch des Hauses blättern. Denn wie soll man einen gebrauchten Elfer ohne Klimaanlage je wieder verkaufen?

BMW und Ferrari besitzen eine weitgehend komplette Ausstattung, die kaum den Wunsch nach zusätzlichen Goodies weckt. Die Kehrseite der Me-



Beim Beschleunigen zeigen die drei Sportwagen nur geringe Unterschiede



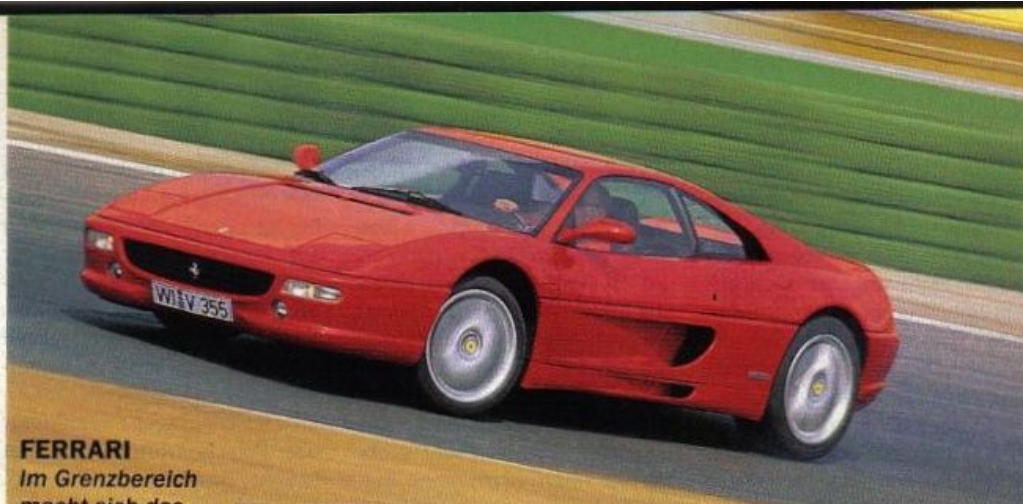
daille: So viele Möglichkeiten zu individueller Ausgestaltung wie der Porsche bieten die beiden nicht.

Wegen der mageren Ausstattung, der keineswegs optimal ablesbaren Instrumente und der billigen Anmutung der Innenraummaterialien verliert der Porsche die Karosseriewertung. Auch daß er viel Platz bietet, Notsitze hinten bereithält und auf schlechten Straßen mit den geringsten Karosseriegeräuschen den besten Qualitätseindruck hinterläßt, rettet ihn da nicht.

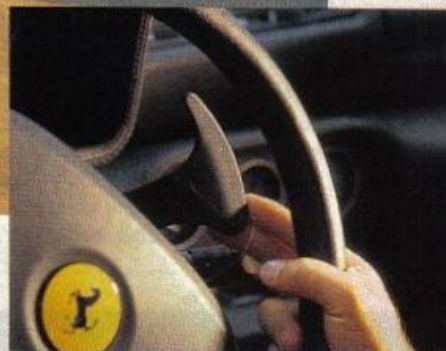
Die Ferrari-Karosserie knistert und knackt auf Holperstrecken. Aber das sauber ver-

## FERRARI

*Im Grenzbereich macht sich das Mittelmotorkonzept bemerkbar*



Ein winziger Schalthebel dient beim F1-Getriebe zum Einlegen des Rückwärtsgangs



Mit der rechten Taste am Lenkrad wird hoch-, mit der linken heruntergeschaltet

**PORSCHE** Auf der Rennstrecke überzeugt der Porsche, wie auch seine beiden Konkurrenten, durch sehr wirksame und standfeste Bremsen



Der Analog-Tacho läßt sich beim Porsche Carrera nur schlecht ablesen

Gegen Aufpreis: die großen 18 Zoll-Räder. Serienmäßig ist ein 17 Zoll-Fahrwerk





arbeitete Interieur mit dem penibel vernähten Leder wirkt besonders hochwertig und geschmackvoll. Da kommt der BMW nicht mit, der auch mit chromberingten Instrumenten und zweifarbigem Leder die Biederkeit eines Compact-Dreiers nicht verdrängen kann.

Bequeme Sitze mit guter Seitenführung haben alle. Die Unterschiede in der Bewertung gegenüber dem letzten Sportwagenvergleichstest ergeben sich daraus, daß der Ferrari-Testwagen diesmal nicht mit den sehr guten, aber extrem teuren (5870 Mark) Sportsitzen ausgerüstet ist. Der Porsche dagegen hat welche, und sie erweisen sich als spürbar bequemer

als die im Rückenbereich zu eng geschnittenen Seriensessel.

Federungskomfort mag nicht zu den Dingen gehören, auf die Sportwagenfahrer in erster Linie Wert legen. Aber es ist doch angenehm, wenn man ihn hat. Der Ferrari beweist es. Kleine Unebenheiten schluckt er mit überraschender Geschmeidigkeit. Nur sehr grobe Wellen überfordern seine kurzen Federwege. Dann schlägt er durch, mit einem metallischen Geräusch, das empfindsamen Naturen durch Mark und Bein geht. Insgesamt aber ist der Komforteindruck trotzdem besser als beim BMW und dem – mit Sportfahrwerk ausgerüsteten – Porsche.

Die sorgen beide mit hoher Beschleunigung für Vertikalbewegungen, vor allem auch auf langen Bodenwellen der Autobahn. Da stören sie besonders, weil nicht die sportliche Fortbewegung im Vordergrund steht, sondern schlicht schnelles Reisen.

Die erstklassige Laufkultur des Porsche-Motors fällt auf langen Strecken positiv auf. Das turbinenartige Laufverhalten des sechszylindrigen Boxers ist eine Klasse für sich. Speziell im obersten Drehzahlbereich, zwischen 6000 und 7000/min, läuft der Porsche-Motor noch seidiger als die BMW-Maschine, die als Reihensechszylinder ebenfalls

konstruktiv beste Voraussetzungen für schwingungsarmen Lauf bietet.

Beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen packt der M-Motor noch kraftvoller zu als das Porsche-Triebwerk, aber zu vollendeter Harmonie des Antriebsstrangs fehlt dem M Coupé ein lang übersetzter sechster Gang. Die Gesamtübersetzung ist so ausgelegt, daß der BMW bei der ihm zugestandenen Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h nahezu voll ausdreht.

Das bedeutet ein vergleichsweise hohes und deshalb geräuschintensives Drehzahlniveau auch in den darunterliegenden Geschwindigkeitsberei-

Platz gibt es  
nicht viel im  
BMW – aber  
sehr bequeme  
Sportsitze



**BMW**  
Das straffe Fahrwerk sorgt für sehr gute Fahreigenschaften





chen. Er klingt gut, der M-Motor, aber als Dauerbeschallung ist sein Ton aufdringlich.

Der Porsche-Boxer läuft viel ruhiger, aber wenn er unter Vollast ausdreht, entwickelt er einen eindrucksvollen, porschetypischen Sound, der als Bestandteil des sportlichen Fahrvergnügens nicht unterschätzt werden sollte.

Niemand weiß das besser als Ferrari. Der V8 des 355 bläst den Maranello-Marsch wie ein Rennwagen, was ihm allerdings keine Pluspunkte einzubringen vermag, weil laut nun einmal laut ist, auch wenn es sich noch so gut anhört.

Als technisch aufwendigstes Triebwerk – acht Zylinder,



In der Mittelkonsole sitzen Uhr, Außentemperaturanzeige und Olthermometer



### Bei den Fahrversuchen ist der BMW der Schnellste

Fahrzeugtyp	BMW M Coupé	Ferrari F 355 F1 Berlinetta	Porsche 911 Carrera
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	V/8	B/6
Hubraum cm <sup>3</sup>	3201	3496	3387
Leistung kW (PS) bei 1/min	236 (321) 7400	280 (380) 8200	221 (300) 6800
max. Drehm. Nm bei 1/min	350 bei 3250	360 bei 5800	350 bei 4600
Leergewicht/Zuladung kg	1445/215	1496/184	1405/315
Länge × Breite × Höhe mm	4025 × 1740 × 1280	4250 × 1900 × 1170	4430 × 1765 × 1305
Gepäckraum L/VDA	210	220	130
Testwagenbereifung vorn hinten	Michelin MXX 3 225/45 ZR 17 245/40 ZR 17	Pirelli P Zero 225/40 ZR 18 265/40 ZR 18	Pirelli P Zero 225/40 ZR 18 265/35 ZR 18
Kraftübertragung	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe
Beschleunigung s			
0 – 80 km/h	4,0	4,0	4,0
0 – 100 km/h	5,5	5,4	5,4
0 – 160 km/h	12,6	12,0	12,3
0 – 200 km/h	20,8	19,2	19,6
1 km mit steh. Start	25,1	24,5	24,7
Elastizität s			
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	5,9/7,8	6,3/8,4	6,3/7,9
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	7,6/–	8,0/11,5	8,1/10,5
Höchstgeschw. km/h	250	295	280
Bremsweg (Verzögerung)			
aus 100 km/h kalt m (m/s <sup>2</sup> )	37,2 (10,4)	36,6 (10,6)	36,6 (10,6)
aus 100 km/h warm m (m/s <sup>2</sup> )	37,5 (10,3)	37,5 (10,3)	36,6 (10,6)
Testverbrauch L/100 km			
min. – max.	12,3	17,3	13,2
Normrunde	7,8 – 14,5 8,2	12,5 – 21,9 12,8	8,8 – 17,2 9,1
ECE-Verbrauch L/100 km			
Stadt	Super Plus 16,6	Super Plus 26,1	Super Plus 17,6
über Land	7,9	11,9	8,6
gesamt	11,1	17,1	11,9
Innengeräusch dB(A)			
bei 100 km/h	71	75	71
bei 140 km/h	75	79	75
bei 180 km/h	80	83	80
Fahrversuche km/h			
Slalom 36 m	129,6	122,3	123,8
ISO-Wedelttest	140,4	136,1	137,0
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrtgeschwindigkeit	73,9	67,3	70,4
Ausfahrtgeschwindigkeit	57,4	52,3	55,0
Preise und Kosten			
Steuer DM	320,–	412,–	340,–
Haftpflcht DM	2022,–	3075,–	1860,–
Teilkasko <sup>1)</sup> DM	1605,–	2369,–	2369,–
Vollkasko <sup>2)</sup> DM	9517,–	24 700,–	7366,–
Grundpreis DM	95 000,–	228 500,–	136 790,–
Klimaanlage	○	○	3551,–
Lederausstattung	○	○	5124,–
Sidebags	○	–	2007,–
Sitzheizung	○	–	706,–
Sportsitze	○	5870,–	706,–

<sup>1)</sup> ohne SB, <sup>2)</sup> mit 300 Mark SB, ○ = Serie, – = nicht lieferbar



Erinnerung an einen Klassiker: Ganz ähnliche Kiemen besaß auch der 507 der fünfziger Jahre





**Antriebsvielfalt: Reihensechszylinder vorn (BMW), Mittel-motor-V8 (Ferrari), Sechszylinder-Boxer im Heck (Porsche)**

Fünfventiltechnik – hat die Ferrari-Maschine in der Leistungscharakteristik die Nase vorn. Sie bietet das breiteste nutzbare Drehzahlband und spricht beim Gasgeben noch etwas spontaner und kraftvoller an als die Motoren der Konkurrenz.

Gewöhnungsbedürftig ist allerdings die Schaltung der F1-Version, der mittlerweile die Mehrzahl der 355-Käufer den Vorzug gibt, obwohl sie stattliche 14 500 Mark mehr kostet als das Basismodell. Kuppelung und Schalthebel gibt es beim F1 nicht, einen Wechsel der Übersetzung befehlen zwei paddelförmige Tasten unter dem Lenkrad.

Rechts wird hinauf-, links heruntergeschaltet. Außerdem gibt es, etwa für dichten Stadtverkehr, einen Automatikmodus. Solange man freie Fahrt hat, läßt es sich damit gut leben.

Das Herunterschalten erfolgt sehr weich, Hochschalten führt zu einer leichten Verbeugung der Insassen, weil nicht, wie bei einer echten Automatik, ohne Zugkraftunterbrechung geschaltet wird. Die kurze Pause entsteht natürlich auch bei den konventionellen Getrieben von BMW und Porsche, nur nimmt sie der Fahrer kaum wahr, weil er mit Schalten beschäftigt ist.

Echte Vorteile gegenüber den sehr exakt arbeitenden Schaltboxen dieser beiden läßt die F1-Technik nicht erkennen. Im Gegenteil: Beim Rangieren

stört der langsame Wechsel zwischen Vor- und Rückwärtsgang.

Der Ferrari bietet am meisten Sportwagenvergnügen, weil er so kompromißlos konstruiert ist. Aber wer die in einem Vergleichstest relevanten Kriterien betrachtet, erkennt schnell, daß damit kein erster Platz zu erringen ist.

Daß der 355 nicht die D3-Abgasnorm erfüllt, daß seine Festkosten extrem hoch liegen, daß seine Sicherheitsausstattung weniger reichhaltig ist (keine Sidebags) – das alles läßt sich nicht wegdiskutieren, auch wenn es der Kundschaft, die fast 230 000 Mark für einen solchen Boliden zu zahlen bereit ist, ebenso gleichgültig sein mag wie der hohe Verbrauch des Ferrari-V8.

BMW und Porsche sind für Autos dieses Leistungskalibers bemerkenswert sparsam. Allerdings kann das nicht als Entschuldigung dafür gelten, daß sie beide einen zu kleinen Tank besitzen.

Der BMW jedenfalls feiert einen guten Einstand. In der Eigenschaftswertung muß er sich dem Porsche nur ganz knapp geschlagen geben – der Gesamtsieg ist ihm schon wegen seines konkurrenzlos günstigen Preises nicht zu nehmen.

Der Ochsenfrosch, der eingangs erwähnte Designkritiker möge es zur Kenntnis nehmen, ist in Wirklichkeit der Froschkönig. Götz Leyrer

## Gesamtsieg für das neue BMW Coupé

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	BMW M Coupé	Porsche 911 Carrera	Ferrari F 355 F1 Berlinetta
<b>Karosserie</b>			
Raumangebot (20)	16	20	18
Kofferraum/Zuladung (10)	8	7	7
Bedienung/Funktionalität (10)	9	6	8
Ausstattung (15)	14	8	13
Qualität (25)	21	20	20
<b>SUMME (80)</b>	<b>68</b>	<b>61</b>	<b>66</b>
<b>Fahrkomfort</b>			
Federung (25)	20	20	21
Sitze (30)	28	27	26
Klimatisierung (10)	9	9	8
Innengeräusch (15)	13	14	11
<b>SUMME (80)</b>	<b>70</b>	<b>70</b>	<b>66</b>
<b>Antrieb</b>			
Laufkultur (15)	14	15	13
Leistungscharakteristik (15)	14	13	15
Schaltung/Getriebeabstuf. (15)	14	15	12
Beschl./Höchstgeschw. (25)	21	23	25
Elastizität (20)	20	17	18
Testverbrauch (20)	20	19	15
Reichweite (10)	6	8	8
<b>SUMME (120)</b>	<b>109</b>	<b>110</b>	<b>106</b>
<b>Fahreigenschaften</b>			
Kurvenverhalten (30)	27	28	27
Beherrschbarkeit (30)	27	28	26
Lenkung (20)	19	20	20
Handlichkeit (20)	20	19	17
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	10	9
Geradeauslauf/Windempf. (10)	9	9	9
<b>SUMME (120)</b>	<b>110</b>	<b>114</b>	<b>108</b>
<b>Sicherheit</b>			
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	17	18	18
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	8	9	9
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	8	9	8
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	10	10	10
Gurtsystem (10)	10	10	10
Sicherheitsausstattung (30)	20	20	16
Sicht/Licht (10)	9	9	9
<b>SUMME (100)</b>	<b>82</b>	<b>85</b>	<b>80</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>439</b>	<b>440</b>	<b>426</b>
<b>Umwelt</b>			
Normverbrauch/CO <sub>2</sub> -Emiss. (50)	45	43	37
Schadstoffeinstufung (15)	15	15	10
Außengeräusch (10)	9	9	7
Verkehrsfläche (5)	5	4	3
Produktion (10)	5	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5	5
<b>SUMME (100)</b>	<b>84</b>	<b>81</b>	<b>67</b>
<b>Kosten</b>			
Preis (30)	30	22	10
Wiederverkauf (15)	12	13	15
Festkosten (20)	13	15	10
Wartung/Reparat./Garantie (15)	10	10	8
Kraftstoffkosten (20)	20	19	15
<b>SUMME (100)</b>	<b>85</b>	<b>79</b>	<b>58</b>
<b>Gesamtwertung (700)</b>	<b>608</b>	<b>600</b>	<b>551</b>

Weitere Informationen und Testberichte über die Vergleichstestkandidaten und ihre Konkurrenten im Bestellservice ab Seite 134