



Jugendliebe

Ein Klassiker der Sportwagenwelt, der Porsche Carrera, bekommt auf seine alten Tage jugendliche Konkurrenz. Mit der leistungsstärksten Z3-Variante hat BMW einen Fuß in der Tür hochkarätiger offener Zweisitzer. Alt oder neu, Heck- oder Frontmotor – das ist hier die Frage.

DOPPELTEST

BMW M Roadster gegen
Porsche Carrera Cabrio

Nicht alle Vergleiche sind so kontrastreich wie dieser. Es handelt sich ja nicht einfach nur um zwei teure, starke Sportwagen.

Die Tatsache allein, daß der eine der beiden ein Porsche Carrera ist, zeigt schon die Besonderheit. Er ist nicht nur ein schnelles Auto, sondern mehr noch eine über Jahrzehnte

gewachsene Legende, wenn man so will, sein eigenes Denkmal. Alles am Carrera ist unverwechselbar, der hinten liegende luftgekühlte Sechszylindermotor, die in der Grundlinie seit dem Debütjahr 1964 unveränderte Linie, das stämmige Auf-der-Straße-sitzen, wie es ein Liebhaber einmal ausdrückte.

Daneben nun der Youngster von BMW, noch ganz ohne Tradition, aber nicht ohne Selbstbewußtsein. Hoppla, jetzt komm ich, scheint der M Roadster mit seinen dicken Backen und den vier Ausströmern hinten zu rufen. Nieder mit dem Establishment!

Mit dem braven Achtzehnhunderter der Grundversion hat

der 321 PS leistende Über-Z wirklich nur noch die Linie gemeinsam – bereit, es auch einem Porsche zu zeigen. Doch das Denkmal aus Stuttgart-Zuffenhausen bleibt angesichts der jüngsten Konfrontation cool. Es weiß ganz offensichtlich, daß es auf eine Kunden- und Fan-Loyalität bauen kann, die auch im Bereich der Emoti-

ons-Autos wahrhaft einzigartig sein dürfte.

Auch der M Roadster wird sich schwertun mit den Porsche-Freaks. Jung, wie er ist, hat er noch keine Gemeinde, wohl aber verlockende Zutaten. Dazu zählt nicht nur der klassische Reihensechszylinder als Frontmotor, sondern auch ein Karosseriezuschnitt, der – an-

Fahren in schönster Form. Auch BMW erhebt mit dem M Roadster darauf Anspruch

ders als beim 911 – von vornherein auf reine Zweisitzigkeit und Roadsterverdeck konzipiert wurde.

Den Carrera gibt es seit 1981 als Cabrio – wenn man so will, nachträglich aufgeschnitten, doch inzwischen von einer

solchen Karosserieperfektion, daß sich auch jüngere Konkurrenten im direkten Vergleich schwertun.

Jenseits der Emotionen, die sowohl das Carrera Cabrio als auch der M Roadster aufgrund ihrer optischen Effekte zu erwecken vermögen, schlägt bei sachlicher Wertung im Karosseriebereich die Stunde des

Oldies. Es klingt ja bei solchen gummibereiteten Träumen ein bißchen profan und spießig, von Platzverhältnissen oder Zuladung zu sprechen, und doch ist es ein Thema. Der Porsche entscheidet es klar für sich, mit einer rund doppelt so hohen Zuladung (340 kg), zwei vollwertigen Notsitzen im Fond, die bei Nichtbenützung gleich-

FOTOS: H.D. SEUFERT



Dicke Hinterbacken und zwei Doppelausströmer künden beim BMW Roadster von der berühmten M-Power

BMW M Roadster etwas temperamentvoller			
Fahrzeugtyp	BMW M Roadster	Porsche 911 Carrera Cabriolet	
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/6	Boxer/6	
Hubraum	cm³	3201	3600
Leistung	kW (PS) bei 1/min	236 (321) 7400	210 (285) 6100
max. Drehm.	Nm bei 1/min	350/3250	340/5250
Kraftübertragung		Hinterradantrieb Fünfganggetriebe	Hinterradantrieb Sechsganggetriebe
Leergewicht/Zuladung	kg	1410/190	1405/305
Länge × Breite × Höhe	mm	4025 × 1740 × 1266	4245 × 1735 × 1300
Gepäckraum	L/VDA	165	123
Bereifung vorn hinten		Michelin MXX3 225/45 ZR 17 245/45 ZR 17	Michelin MXX3 205/50 ZR 17 255/40 ZR 17
Bremsweg (Verzög.) aus 100 km/h kalt aus 100 km/h warm	m (m/s²)	37,1 (10,4) 37,8 (10,2)	36,1 (10,7) 37,8 (10,2)
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		3,7	3,8
0 – 100 km/h		5,1	5,3
0 – 160 km/h		11,5	12,8
0 – 200 km/h		19,2	21,2
1 km mit steh. Start		24,3	24,9
Elastizität	s		
60 – 100 km/h (IV./V. G.)		5,7/7,4	7,2/9,2
80 – 120 km/h (V./VI. G.)		7,4/–	9,1/12,8
Höchstgeschw.	km/h	250	270
Testverbrauch minimal/maximal Normrunde	L/100 km	SP 12,3 7,9/14,7 8,8	SP 13,8 9,0/18,2 9,1
Innengeräusch bei 100 km/h bei 160 km/h bei 200 km/h	dB(A)	75 84 90	74 82 90
Grundpreis	DM	91 500,–	150 800,–
Klimaanlage		2200,–	4210,–
Lederausstattung		○	4960,–
Sperrdifferential		○	1910,–
Sportfahrwerk		○	2940,–*

○ = Serie; – = nicht erhältlich; * inkl. 17 Zoll-Räder

ausschließlichen Zweisitzigkeit und den beiden Sitznischen verbundene Roadster-Gefühl. Man nimmt den M zur Brust wie einen modernen Austin-Healey. Der Porsche hat gerade das nicht, er bleibt ein nachträglich aufgesäbeltes Coupé.

In der Verdeckbedienung gibt es keine größeren Differenzen, denn elektro-hydraulische Betätigung ist bei beiden Sportwagen Standard. Daß die Stoffplane des BMW Z3 ungefüttert ist und Einblicke ins Gestänge erlaubt, stellt sich nicht als gravierender Mangel heraus. Dieser hat speziell in diesem Bereich eine ganz andere Dimension und die heißt Geräusch. Man braucht kein Phon-Meßgerät, um dem Carrera gerade bei schneller Autobahnfahrt zum deutlich leiseren Objekt zu erklären.

Im M Roadster faucht der Wind und läßt lange Etappen nicht gerade zu einem Ohrenschmaus werden. In Zahlen ist es so, daß der BMW bei Tempo 160 auf nicht weniger als 84 dB(A) kommt, während der Carrera 82 verbucht. Bei der Funktionalität gibt es da wie dort nichts auszusetzen. Daß der Carrera mit links gestartet wird, ist eine Porsche-Marotte wie der in der Mitte des Armaturenbretts platzierte Drehzahlmesser. Er ist, auch vom Format her, wie ein Symbol, das die Bedeutung der Maschine im Heck würdigt.

Für die Z-Karosse spricht etwas, was sich in einer Punktewertung sachlich kaum dokumentieren läßt, das eng mit der



Sechs Zylinder in Reihe beim BMW, als Boxer beim Porsche

Carrera mit klarem Karosserie-Plus		
Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl in Klammern)	BMW M Roadster	Porsche Carrera Cabrio
Karosserie		
Raumangebot (20)	16	18
Kofferraum/Zuladung (10)	7	10
Funktionalität/Verdeck (15)	13	13
Ausstattung (10)	8	9
Qualität (25)	23	25
SUMME (80)	67	75
Fahrkomfort		
Federung (25)	22	17
Sitze (30)	29	28
Klimatisierung (10)	9	9
Innengeräusch (15)	8	14
SUMME (80)	68	68
Antrieb		
Laufkultur (15)	14	15
Leistungscharakteristik (15)	13	15
Schaltung/ Getriebeabstufung (15)	15	14
Beschl./Höchstgeschw. (25)	23	24
Elastizität (20)	20	19
Testverbrauch (20)	18	15
Reichweite (10)	5	8
SUMME (120)	108	110
Fahreigenschaften		
Kurvenverhalten (30)	29	28
Beherrschbarkeit (30)	25	25
Lenkung (20)	20	18
Handlichkeit (20)	20	16
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	8	10
Geradeauslauf/Windempf. (10)	8	9
SUMME (120)	110	106
Sicherheit		
Bremsen/Verzög. kalt leer (20)	20	20
Bremsen/Verzög. kalt bel. (10)	10	10
Bremsen/Verzög. warm bel. (10)	10	10
Bremsen-Dosierbarkeit (10)	10	9
Gurtsystem (10)	10	10
Sicherheitsausstattung (30)	16	16
Sicht/Licht (10)	10	10
SUMME (100)	86	85
Eigenschaftswertung (500)	439	444
Umwelt		
Normverbrauch/CO ₂ -Emiss. (50)	45	42
Schadstoffeinstufung (15)	15	15
Außengeräusch (10)	6	7
Verkehrsfläche (5)	5	4
Produktion (10)	5	5
Entsorgung/Recycling (10)	5	5
SUMME (100)	81	78
Kosten		
Preis (30)	25	17
Wiederverkauf (15)	10	15
Festkosten (20)	5	5
Wartung/Reparaturen/ Garantie (15)	7	8
Kraftstoffkosten (20)	19	17
SUMME (100)	66	62
Gesamtwertung (700)	586	584

Sportwagen-Wertung: Hier werden sportwagenrelevante Kriterien wie Antrieb und Fahreigenschaften mit jeweils maximal 120 Punkten höher gewichtet, Karosserie und Fahrkomfort mit jeweils maximal 80 Punkten dagegen weniger stark



Mit der hellen Unterlegung der Armaturen modernisiert Porsche das klassische 911-Armaturenbrett



17 Zoll-Felgen aus Leichtmetall, die auch der Testwagen besaß, kosten Aufpreis



Das offene Fahren macht in beiden Autos Spaß. Im M Roadster windet es noch etwas stärker

Wenn man Gas gibt, ist es da, das einmalige, inzwischen nicht mehr ganz so heisere Auspuffgeräusch, das dieses Unikat im Motorenbau – sechszyclindrig boxend, mit einem Axialgebläse gekühlt – von sich gibt. Was man nicht hört, ist die Zweiventiligkeit des 3,6 Liters. Mit einer maximalen Leistung

von 285 PS liegt der Porsche-Boxer nominal nicht unbeträchtlich unter der vierventiligen M Power-Bombe des BMW-Roadsters, die bei 3,2 Liter Hubraum 321 PS mobilisiert. Weitere Besonderheit: Der Porsche hat serienmäßig ein Sechsganggetriebe, der BMW ist mit den üblichen fünf Gängen bestückt.

Damit und mit der ausgezeichneten Schaltexaktheit fühlt man sich allen Situationen gewachsen, doch der Kontakt mit dem Carrera zeigt, daß dieses Kalibers durchaus Sinn machen. Auch das Carrera-Getriebe schaltet sich exakt, und was sich bei Nutzung der kurzen Gangsprünge herausholen

läßt, scheint aller Ehre wert. Überraschend ist allerdings, daß der M Roadster noch ein bißchen besser geht.

Das Gefühl spricht zweifellos eine andere Sprache, was mit der ungleichförmigeren Leistungscharakteristik des Carrera zusammenhängt. Erst ab 4000 Touren „schießt“ er, wie Ferry Porsche einmal sagte,

während der BMW-Sechszylinder kontinuierlicher zulegt und weniger Gewalt zeigt.

Doch die Gewalt ist da. Spätestens bei Nässe zeigt der in fünf Sekunden auf 100 brüllende Z, daß er – wie der Porsche ohne Antriebsschlupfregelung – einen kundigen Gasfuß verlangt. Der hecklastige Porsche ist hier klar überlegen,

Das Cockpit des M Roadsters verkörpert mit den kleinen Zusatzinstrumenten klassischen Stil



17 Zoll-Leichtmetallräder mit guter Bremsbelüftung sind beim BMW Serie

speziell auf welliger Bahn. Wie er seine Kraft auf den Boden bringt, wie unmittelbar dies alles wirkt, macht ihm niemand nach.

Daß das Carrera Cabrio notfalls 20 km/h schneller läuft, sollte man einem Sportwagen ebenfalls nicht verübeln. Erstklassige Bremsen haben sie beide, auch in der Standfestigkeit steht der BMW dem Brems-König Porsche nicht nach.

Im Benzinverbrauch zeigt sich der BMW mit einem Testkonsum von 12,3 Liter überlegen (Porsche 13,8 L). Der BMW bietet außerdem die bessere Handlichkeit, die zum Teil auch mit der leichtgängigeren Lenkung zusammenhängt, der Porsche hat die bessere Traktion.

Die Kurvengeschwindigkeiten liegen bei beiden extrem hoch und weisen schon dadurch

ein hohes Sicherheitspotential auf. Daß der M Roadster im Federungskomfort besser abschneidet, ist erstaunlich. Gleichwohl können die Heckmotorfans in Würdigung des Gesamtergebnisses aufatmen, auch wenn der BMW knapp gewinnt. Der Carrera bleibt in der Eigenschaftswertung ungeschlagen und damit das, was er schon immer war: ein alter Meister in Öl.

Klaus Westrup