

Hoppla, jetzt kommen die



Start zum Härtetest auf d...
Von links: Porsche 944 S...
Cosworth, BMW M 3 und...
2.3-16. Im Ziel gibt's eine U...

Werkehrte Auto-Welt: Familientaugliche Limousinen haben plötzlich 200 und mehr PS und kratzen am Image der renommierten Sportwagenhersteller. **Auto Bild** versammelte die neue sportliche Elite auf dem Nürburgring: von BMW den M3, von Daimler-Benz den 190 E 2.3-16, von Ford den Sierra RS Cosworth und von Porsche den 944 S. Die Frage lautete: Ist Porsche noch immer das Maß der Sportwagen-Dinge?

Früher war alles viel einfacher. Wer ein Auto für die Familie wollte, bediente sich bei Ford in Köln, Opel in Rüsselsheim oder Mercedes in Stuttgart. Die etwas dynamischen Familienväter bogen allenfalls zu BMW nach München ab. Und wer sportliches Fahren liebte, der mußte den Weg nach Zuffenhausen antreten und bei Por-

Von Jürgen von Gosen

sche einen reinrassigen Sportwagen wählen. Familie durfte er allerdings nicht haben. Es sei denn, der flotte Flitzer konnte beim Familienausflug als Zweitfahrzeug in der Garage parken.

Heute darf gewählt werden: Viele Hersteller bieten biederer Familien-Limousinen haben inzwischen auch einen Ableger mit ordentlich Power im Programm. Porsche hat Gegner bekommen, die früher nicht ein-

Technische

Vierzylindermotor, vorne längs eingebaut, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, 2479 ccm Hubraum, Bohrung x Hub 100 x 76,9 mm, Verdichtung 10,9:1, 140 kW (190 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 230 Nm bei 4300/min, digitale Motorelektronik, Bosch-Einspritzung, Klopfregelung, geregelter Dreiwege-Katalysator mit Lambdasonde, Transaxle-System (Motor vorne, Getriebe hinten), Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb, Zahnstangenlenkung, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Schräglenker, Drehstabfedern, vier innenbelüftete Scheibenbremsen, Leergewicht 1280 Kilo, Tankinhalt 80 Liter.

Porsche 944 S



Porsche, der klassische Sportwagen für zwei. Denn vorn gibt's Komfort, hinten nur Notsitze

Vierzylindermotor, vorne längs eingebaut, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, 1993 ccm Hubraum, Bohrung x Hub 90,82 x 76,95 mm, Verdichtung 8,0:1, Abgas-Turbolader Garrett T3 mit Ladeluftkühler, 150 kW (204 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 276 Nm bei 4500/min, elektronisch gesteuerte Weber-Einspritzung, Fünfganggetriebe, Visco-Differentialsperre, Hinterradantrieb, Zahnstangenlenkung servounterstützt, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinten Schräglenker, Schraubenfedern, Stabilisator, vier Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Antiblockiersystem, Leergewicht 1240 Kilo, Tankinhalt 65 Liter.

Ford Sierra RS Cosworth



Ford Sierra, die familientaugliche Limousine für fünf Personen. Guter Komfort, viel Platz

Familien-Flitzer **Hält Porsche noch die Spitze?**



... auf dem Nürburgring.
... 4 S, Ford Sierra RS
... und Mercedes 190 E
... e Überraschung

Konkurrenten waren: BMW, Ford und Mercedes.
Der Grund liegt im Rennsport. Wer im Tourenwagensport ein Wörtchen mitreden will, braucht konkurrenzfähige Autos. Die müssen aber seriennah sein. Und das schreibt das Reglement vor, daß mindestens 5000 gleiche Fahrzeuge gebaut werden müssen, ehe die Rennversion an den Start gehen darf.

BMW will mit dem Dreier auf die Rennstrecke. Also pflanzte man dem Erfolgsmodell der Bayern einen kräftigen 200-PS-Motor ein, verpaßte ihm ein straffes Fahrwerk und veränderte die Karosserie so, daß breite Rennreifen unter die Kotflügel passen und eine günstige Aerodynamik für wenig Windwiderstand sorgt. Das Ergebnis ist der M 3.
Ford verfährt beim Sierra nach demsel-

ben Rezept. Die Kölner ließen sich beim englischen Rennmotor-Spezialisten Cosworth in Northampton ihren Zweiliter-Gußmotor mit Hilfe eines Viertür-Zylinderkopfes und Turbolader auf stattliche 204 PS züchten. Härtere Federn, straffe Stoßdämpfer und eine geglättete Karosserie machen den sportlichsten Sierra komplett. Und über allem thront hinten ein riesiger Heckflügel, der eher einem Flugzeug-

Leitwerk ähnelt als einem Heckspoiler.
Bei Mercedes liegt der Fall etwas anders. Der Sechzehnventil-190er war ursprünglich nicht als Basisfahrzeug für den Rennsport gedacht. Erst in letzter Zeit gehen einige Privatteams mit dem schnellen 190er auf die Rennstrecke.
Die Porsche-Konkurrenten haben es also in sich. Der 944 S hält mit einem neuen Sechzehnventilmotor dagegen. →

Die Daten

Vierzylindermotor, vorne längs eingebaut, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, 2302 ccm Hubraum, Bohrung x Hub 93,4 x 84 mm, Verdichtung 10,5 : 1, 147 kW (200 PS) bei 6750/min, max. Drehmoment 240 Nm bei 4750/min, ML-Motronic-Einspritzung, Fünfganggetriebe, Sperrdifferential (25 %), Hinterradantrieb, Zahnstangenlenkung servounterstützt, Einzelradaufhängung, vorne Federbeine, Querlenker, Stabilisator, Bremsnickreduzierung, hinten Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, Anfahrnickausgleich, vier Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Antiblockiersystem, Leergewicht 1200 Kilo, Tankinhalt 70 Liter.

BMW M 3



BMW M 3, im sportlichsten Dreier dürfen nur vier Personen mit. Verkleinerter Kofferraum

Vierzylindermotor, vorne längs eingebaut, vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen, 2299 ccm Hubraum, Bohrung x Hub 95,5 x 80,25 mm, Verdichtung 10,5 : 1, 136 kW (185 PS) bei 6200/min, max. Drehmoment 235 Nm bei 4500/min, mechanisch-elektronische Bosch-Einspritzung, Fünfganggetriebe, Sperrdifferential (40 %), Zahnstangenlenkung servounterstützt, Hinterradantrieb, Einzelradaufhängung, vorne Dämpferbeine, Querlenker, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Raumlenerachse (Zug- und Schubstreben, Spurstange), Stabilisator, vier Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Antiblockiersystem, Leergewicht 1260 Kilo, Tankinhalt 70 Liter.

Mercedes 190 E 2.3-16



Mercedes, der schnellste 190er ist eine komfortable Reiselimousine für vier Personen

Vergleichstest Vier Supersportler

190 PS sind das Ergebnis, ein modifiziertes Fahrwerk soll die gestiegene Kraft verdauen.

Von der Papierform her liegen die vier Vergleichstest-Kandidaten dicht beisammen. Und so verwundert kaum, daß sie bei schneller Autobahnfahrt dicht beisammen bleiben. Einzig der Sierra Cosworth stürmt allen voran – 242 km/h Spitze sind Bestwert. Mehr noch als dieser schlichte Wert überzeugt die Leistungsentfaltung des Cosworth-Motors. Schon bei knapp über Leerlaufdrehzahl setzt der Turbolader ganz sanft ein. Und bei 2300/min schaufelt er bereits gut Dreiviertel seines maximalen Drehmoments

Cosworth-Motor überzeugt auf der ganzen Linie

auf die Kurbelwelle. Was das Schönste ist: Der Sierra-Motor bleibt so leise im Hintergrund, daß sogar ein Sechszylinder unter der Fronthaube vermutet wird.

Diese Motorcharakteristik hat einen ganz großen Vorteil: Man kann total entspannt fahren. Muß nicht ständig herunterschalten, ein Tritt aufs Gas genügt, und der Cosworth beschleunigt gleichmäßig. Zu diesem vorbildlichen Verhalten paßt das sportliche Fünfganggetriebe vorzüglich: exakte Ebenen, kurze Wege, mit Fingerdruck zu bewegen. Da sind schnelle Gangwechsel kein Problem.

Ähnlich angenehm läßt es sich mit dem M3 reisen. Sein Vierzylindermotor ist auch durchzugstark. Auf der Autobahn kann man ausschließlich im fünften Gang unterwegs sein, ohne den Anschluß zu verlieren.

Aber der Motor ist ein kerniger Geselle. Zwischen 3500 und 4500/min dringen feine Vibrationen an Fahrerhände und -füße, und der Geräuschpegel ist von

Der M3 stürmt voran

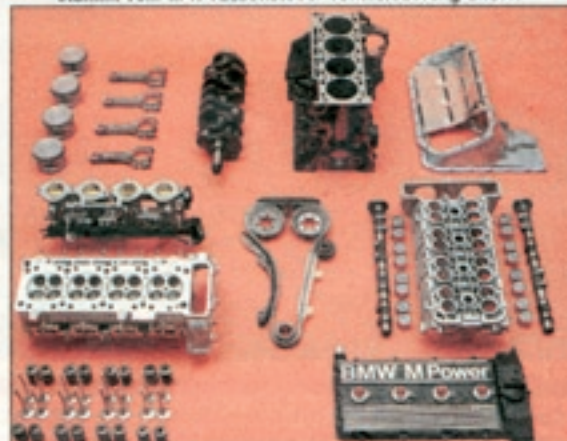
der sonoren Sorte. Aber oberhalb von 4000/min wird der M3 dann richtig wach. Dann stürmt er gewaltig voran, wird erst bei 7000 Touren von einem Drehzahlbegrenzer gestoppt.

Mercedes und Porsche können nicht so feine Motoren vorweisen. Zwar sind sie ähnlich leistungsstark und zudem sehr vi-

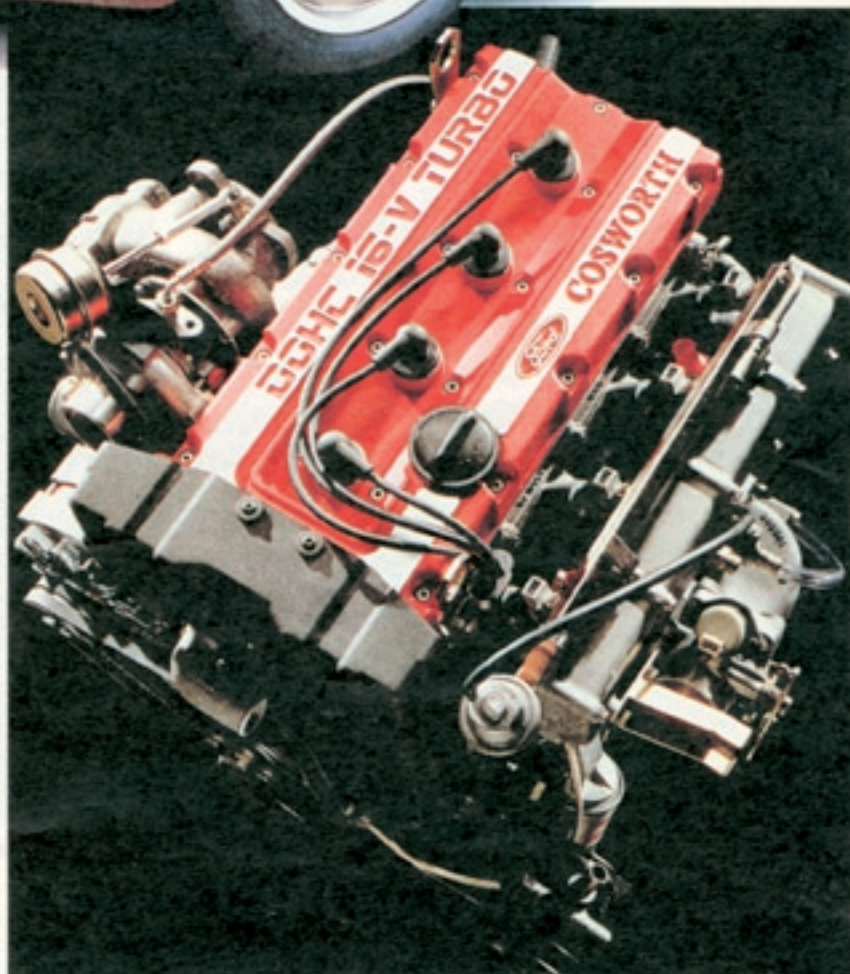
Röntgenblick durch den Porsche 944 S: Der Vierventil-Vierzylindermotor sitzt hinter der Vorderachse. Das Getriebe sitzt im Heck. Es ist mit einem Verbindungsrohr zu einer starren Antriebseinheit mit dem Motor verschraubt. Vier innenbelüftete Scheibenbremsen



Mercedes-Motor zerlegt (oben): Zylinderkopf mit 16 Ventilen, Tassenstößel-Ventilsteuerung, Nockenwellen-Antrieb durch Einfach-Rollenkette. BMW-Motor (unten): Der Leichtmetall-Vierventilmotor stammt vom M1. Tassenstößel-Ventilsteuerung und...



... Nockenwellen-Antrieb über Duplex-Kette. Ford-Motor (rechts): Vom Serien-Sierra stammen nur der Guß-Motorblock und die Wasserpumpe. Der Rest ist Cosworth-Arbeit



Testwerte

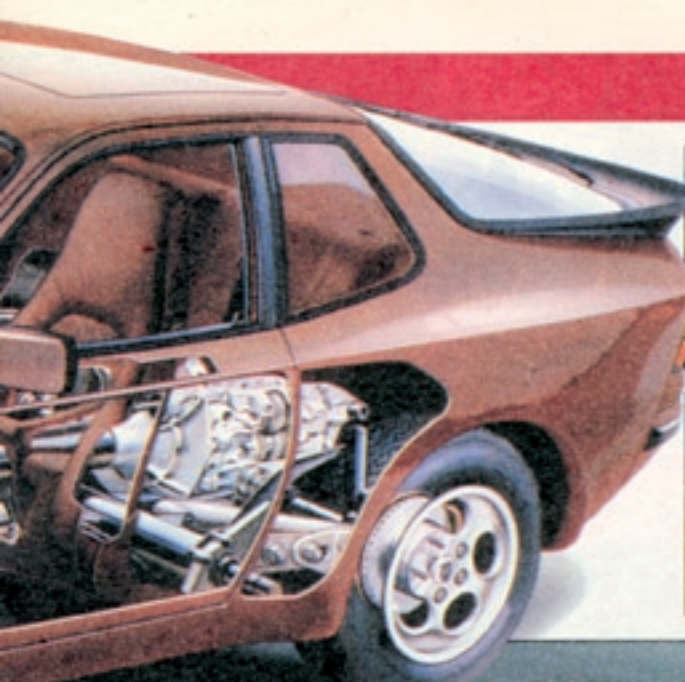
	BMW M3	Ford Sierra RS Cosworth	Mercedes 190 E 2,3-16	Porsche 944 S
Preis: ①	58 850 Mark	48 420 Mark	58 140 Mark	58 950 Mark (inkl. 1365 Mark)
Benzinverbrauch: ②	5,8 l/7,5 l/11,6 l/100 km	7,4 l/9,4 l/12,4 l/100 km	6,2 l/7,9 l/11,6 l/100 km	6,7 l/8,3 l/12,5 l/100 km
Testverbrauch:	11,6 – 13,2 l (S)/100 km	12,2 – 15,4 l (S)/100 km	11,8 – 14 l (S)/100 km	12,2 – 15 l (S)/100 km
Höchstgeschwindigkeit:	236 km/h	242 km/h	230 km/h	235 km/h
Beschleunigung:	0-100 km/h in 7,5 Sek.	0-100 km/h in 6,7 Sek.	0-100 km/h in 7,8 Sek.	0-100 km/h in 8,6 Sek.
60-120 km/h im 4./5. Gang:	11,8/16,3 Sek.	9,2/14,4 Sek.	13,7/19,0 Sek.	15,1/22,1 Sek.
1 km mit steh. Start	28,2 Sek.	27,9 Sek.	28,6 Sek.	29,4 Sek.
Maximale Zuladung:	400 Kilo	460 Kilo	500 Kilo	320 Kilo
Wartungsintervalle:	nach Intervallanzeige	alle 20 000 km	alle 20 000 km	alle 20 000 km
Inspektionskosten: ③	430 bis 500 Mark	230 bis 300 Mark	250 bis 300 Mark	700 bis 900 Mark
Kraftfahrzeugsteuer: ④	496,80 Mark	432 Mark	496,80 Mark	mit Kat befreit, sonst jährlich 330 Mark
Haftpflichtversicherung: ⑤	1519,40 Mark	1519,40 Mark	1519,40 Mark	1519,40 Mark

① Listenpreis (Grundausrüstung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzl. noch rd. 500 Mark Überführungskosten dazu.

② Verbrauchs-Werksangabe nach ECE-Norm, auf die sich die europäischen Automobilhersteller geeinigt haben. Wird ermittelt bei konstant 90 km/h.

konstant 120 km/h und im Stadtverkehr.
③ Kosten für großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende

Reparaturarbeiten.
④ Bei jährlicher Zahlweise.
⑤ 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklasse drei.



◀ Porsche-Cockpit: übersichtlich, sehr steil stehendes Lenkrad, exakte Schaltung



▶ Sierra-Cockpit: perfektes Lenkrad, präzise Schaltung, phantastische Sportsitze



◀ BMW-Cockpit: große Instrumente, griffiges Lenkrad, exakte Schaltung



▶ Mercedes-Cockpit: zu großes Lenkrad, gute Übersicht, hakelige Schaltung



Porsche im Grenzbereich: Das Heck drängt nach außen, nur durch beherztes Gegenlenken bleibt der 944 auf Kurs. Beim Anbremsen vor der Kurve überbremst er hinten leicht



Der Sierra Cosworth bleibt bei hohen Kurvengeschwindigkeiten gut beherrschbar. Er ist einfach mittels Lenkung und Gasfuß zu dirigieren. Auch für Normalfahrer kein Problem



Der BMW M3 begeistert durch ein neutrales, ausgewogenes Fahrverhalten. Ihm merkt man an, daß er für die Rennstrecke entwickelt wurde. Trotzdem ausreichend komfortabel



Der Mercedes 190-16-Ventiler ist ein komfortabler, sportlicher Wagen. Das Kurvenverhalten ist bei zu hohem Tempo mit Vorsicht zu genießen: Das Heck schwenkt ohne Warnung aus

brationsarm und leise, aber eine entspannte Fahrweise lassen sie nicht zu. Sowohl der 190er als auch der 944er-Sechszehner wollen fleißig geschaltet werden, um den Anschluß an Sierra RS Cosworth und M3 nicht zu verlieren. Und das kostet auf längeren Autobahn-Etappen mächtig Nerven. Und viel Benzin, denn die Motoren müssen mit höchsten Drehzahlen ihre Durchzugsschwächen ausgleichen.

Für die Beurteilung der Fahrwerke hat AutoBild die vier Super-Sportler auch auf dem Nürburgring getestet. Denn nur auf einer abgesperrten Rennstrecke können solche schnelle Autos ihre wahren Fähigkeiten beweisen. Auf dem neuen Grand-Prix-Kurs und der alten Nordschleife zeigten die vier, wie sie sich in schnell gefahrenen Kurven im Grenzbereich verhalten und ob

neutral um die Kurve. Das kann man von Mercedes und Porsche nicht behaupten. Der 190er gehört zwar mit Sicherheit zu den Fahrzeugen mit der besten Straßenlage überhaupt und läßt deshalb enorme Kurvengeschwindigkeiten zu. Doch auch ihm sind Grenzen gesetzt. Und die verrät er leider viel zu spät. Ist der Mercedes-Lenker einmal wirklich zu schnell, bricht plötzlich das Heck ohne Vorwarnung aus. Und dann schaffen es wirklich nur noch geübte Lenkrad-Artisten, die knapp 1,3 Tonnen wieder einzufangen.

Ähnlich veranlagt ist auch der Porsche. Der 944 S braucht einen versierten Piloten, um schnell um die Kurven dirigiert zu

werden. Anfangs schiebt er über die Vorderräder nach außen, wird's dann schneller, schwenkt er plötzlich mit dem Heck giftig nach außen. Mutiges Gegenlenken und den Fuß auf dem Gas ist dann das einzige Rezept für schnelle Rundenzeiten. Aber das ist nichts für ungeübte Fahrer. In unsicherer Hand kann der 944 sogar gefährlich werden.

Das Ergebnis: Der Sierra Cosworth schlägt seine sportlichen Konkurrenten um Längen. Er hat den stärksten und besten Motor, ein narrensicheres Fahrwerk und einen konkurrenzlosen Preis (48 420 Mark). Der M3 (58 850 Mark) steht ihm kaum nach. Der Mercedes (58 140 Mark) verliert

etwas den Anschluß: Der in unteren Drehzahlen durchzugsschwache Motor, die hakelige Schaltung, das im Grenzbereich schlagartig wechselnde Fahrverhalten und die wenig sportlichen Sitze lassen ihn zurückfallen.

Der Altmeister Porsche (58 950 Mark) schließlich hat seine sportlichen Meister gefunden. Sein Motor ist in diesem Quartett der sportlichen Elite nur Durchschnitt, das Fahrwerk nur Könnern zu empfehlen und der Preis überhöht.

Mit Antiblockiersystem, Servolenkung und Sperrdifferential ausgerüstet wie die Konkurrenten kostet der 944 S rund 17 000 Mark mehr als der Cosworth. ■

Der M3 und Sierra haben die besten Fahrwerke

Federung und Dämpfung den Fahrleistungen gewachsen sind. Das Ergebnis verblüfft:

BMW M3 und Ford Sierra sind am leichtesten zu beherrschen. Etwas zu schnell in einer Kurve? Keine Angst, die beiden zeigen es ihrem Fahrer rechtzeitig und fair an. Der M3 schiebt anfangs ganz leicht über die Vorderräder nach außen. Er untersteuert also, bremst sich dabei selbst ab. Der geübte Fahrer gibt dann allerdings noch Gas und erlebt Erfreuliches: Das Auto stabilisiert sich und setzt die Kurvenfahrt sicher fort. Bei dieser Übung hilft auch die sehr gute Servolenkung des Münchners.

Auch der Sierra Cosworth bricht nicht – wie eigentlich für ein Heckantriebsauto üblich – sofort mit dem Hinterteil aus. Im Gegenteil, er untersteuert zunächst noch stärker als der BMW und läßt sich deshalb ebenfalls gut wieder unter Kontrolle bringen. Geht's schneller, fährt der Cosworth



Am Ende des Tests liegt der Sierra vorn. BMW-, Porsche- und Mercedes-Fahrer werden sich an den Anblick des gewaltigen Heckflügels gewöhnen müssen. Nur die verwundungsanfällige Karosserie und der biedere Innenraum trüben den guten Gesamteindruck

Fotos: Markus Bollinger, Dirk Hoyer/colibri