

Vergleichstest: Porsche 944 Turbo gegen BMW

Die schnellsten Kat-



944 Turbo

Vierzyl.-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Turbolader, eine obenliegend. Nockenw., Hubr. 2479 ccm, 162 kW (220 PS) bei 5800/min, max. Drehmom. 330 Nm bei 3500/min, Bohr. x Hub 100 x 78,9 mm, Dreiwege-Kat mit Lambdasonde, Einzelradaufh., Stabis, vo. Querlenker, Federbeine, hi. Schräglenker, Schraubenfedern, Leergewicht 1280 kg.

Katalysator und Sportlichkeit sind wie Feuer und Wasser. Dieses Vorurteil war lange Zeit auch aus Profi-Mund zu hören, und viele Autofahrer glauben das heute noch. Aber inzwischen beweist hochkarätige Technik, was möglich ist. Tatsache ist: Die schnellsten Saubermänner der Welt kommen aus Deutschland.

Der eine von Porsche, der 944 Turbo mit 220 PS. Der andere von Burkard Bovensiepen, dem bekanntesten BMW-Veredler aus dem Allgäu. Er verpaßt kleinen Dreier-BMW große 3,5-Liter-Motoren, die trotz Katalysator noch 254 PS auf die Straße bringen (ohne Turbo). *Auto-*

Bild nahm die umweltfreundlichen Sportautos unter die Lupe.

Von Roger Wehde

Beide sind unglaublich schnell. 250 km/h zeigen die Meßuhren auf der Teststrecke. Normalerweise müßte der 40 Kilo leichtere und 34 PS stärkere Alpina-BMW zwar noch schneller sein. Aber seine zerklüftete Serienkarosserie muß viel Leistung in den Wind schreiben. Der Porsche ist wesentlich strömungsgünstiger. Das nützt ihm beim Spurt

W/Alpina B6 3.5

-Autos der Welt



Foto: Ulrich Kretsch, Matthias Rhyner

nichts. Da legt der BMW mit 6,5 Sekunden von 0 auf Tempo 100 vor. 6,7 Sekunden braucht der 944er für diese Aufgabe. Das freut bestimmt die Tankwarte, dachte ich. Jetzt weiß ich es besser: Der bullige B 6 gab sich mit 13,8 Liter auf 100 Kilometer zufrieden. Der Porsche konnte es noch sparsamer: 12,5 Liter. Ruhige Fahrer kommen glatt mit zehn Litern aus. Verkappte Renn-Piloten brauchen sechs Liter mehr. Gemessen an der Leistung sind die Verbräuche vertretbar.

Im Alltagsbetrieb gibt es die deutlichsten Unterschiede zwischen den Kat-Kraftprotzen. Da hat der Alpina-Pilot die Schnauze weit vorne. Sein Sechszylinder-Triebwerk legt schon ab 1500 Touren mächtig los. Dann preßt der B 6 seine Fahrgäste der-

maßen in die sportlichen Recaro-Sitze, daß man sich wie in einem Düsenjäger beim Start mit zugeschaltetem Nachbrenner fühlt.

Im 944er hat der Beifahrer noch Zeit bis 3500/min. Dann erst bläst der Turbo mit Volldampf los. Was nicht heißen soll, daß der Turbolader schlagartig einsetzt. Auch in Kurven kann ich bei dem knallroten Zuffenhäusener voll aufs Gas treten, ohne daß das Heck sofort ausbricht. Der Grund: Porsche hat die Turbo-Technik verfeinert. Ein kleiner Lader (spricht schneller an) und ein ausgeklügeltes Ansaugsystem verhindern den sonst typischen ruckartigen Kräfteinsatz. →



B6 3.5
KATALYSATOR

Sechszyl.-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Hubraum 3430 ccm, 187 kW (254 PS) bei 5800/min, max. Drehmoment 320 Nm bei 4000/min, Bohr. x Hub 92 x 86 mm, Dreiwege-Kat mit Lambdasonde, Einzelradaufhängung, verstellbare Stabis, vo. McPherson-Federbeine, hi. Miniblock-Federn, Leergewicht 1240 kg.

Vergleichstest



Kurven nimmt der Porsche neutral durch seine Transaxle-Bauweise. Das heißt: Motor vorne, Getriebe hinten



Profis lenken den B 6 mit dem Gaspedal. Bei Vollgas schert das Heck aus. Ohne Gas geht's über die Vorderräder

Mit einer kleinen Verzögerung bei niedrigen Drehzahlen muß man trotzdem rechnen, wenn man überholen will. Oder man schaltet gleich herunter. Dann ist sofort der volle Schub da.

Die Fahrwerke der Power-Kontrahenten sind schlichtweg traumhaft: komfortabel auf langsamer Kaffeetour und vor allem der Porsche straff bei forscher Gangart. Rauhen Untergrund spüre ich zwar bei beiden (nahezu jeden querliegenden Strohhalm). Aber bevor ich so richtig erschüttert bin, dämmen die sportlichen Sitze den Stoß.

Der Porsche mag keine Bodenwellen in Kurven

Der Porsche tut sich schwer mit Bodenwellen in schnell gefahrenen Kurven. Er läuft mit seinen 215er-Reifen den Wellen nach und die Vorderräder zerren am Lenkrad. Da heißt es dann konzentriert zupacken. Der BMW verträgt den starken Wind bei Vollgas-Tour nicht. Sein Vorder-

bau wird dann zuwenig auf den Asphalt gedrückt und die Vorderräder verlieren an Bodenkontakt. Gefährlich sind die beiden Renner deshalb nicht. Man muß nur auf der Hut sein.

Ein Vergleich der Karosserien: Beim BMW wurde feinste Alpina-Technik unter das völlig serienmäßige Blechkleid des gewohnten Dreier-BMW gezaubert. Im Innern weisen nur zwei silberne Alpina-Schilder, die vorderen Recaro-Sitze, das Vierspeichen-Lederlenkrad, Schaltknüppel und eine zusätzliche Computeranzeige für Motoröldruck und -Temperatur auf die exklusive Technik hin. Die Zusatzanzeige für Saugrohrunterdruck ist mehr eine Spielerei. (Bei Turbomodellen wird in diesem Feld der Ladedruck angezeigt.) Aber gewiefte Piloten lesen daran den ungefahren Momentanverbrauch und die vorhandenen Leistungsreserven ab (wichtig beim Überholen). Wichtig ist hingegen die Hinterachstemperranzeige: Denn das Öl in der BMW-Hinterachse (aus der 6er- und 7er-Reihe von BMW) wird bei starker Belastung sehr heiß. Und wenn die Temperatur 140 Grad übersteigt, sollte man tunlichst etwas langsamer fahren, damit Achse und Öl wieder abkühlen. Sonst kann es zu teuren Schäden führen. Der Rest des B 6 ist gewohnte Dreier-Limousine: ein Auto mit vier Ecken, einer leichten, aber dennoch sauber fühlbaren Lenkung, großem Kofferraum (trotz Zusatztank) und ausreichendem Platz auf der Rückbank.

Anders der Porsche. Er riecht aus jeder Schweißnaht nach Sportwagen: das fast senkrecht stehende Leder-Lenkrad, der kurze Leder-Schaltknüppel aus dem 928er, die weit vorne verborgenen Pedale,

Reichliche Ausstattung von Alpina

die tiefe Sitzposition. Wie ein richtiger Sportwagen kümmert er sich natürlich nur um die vorderen Passagiere. Zwei Notsitze hinten reichen für die, die unbedingt und ausgerechnet diesmal mitfahren wollen. Auch beim „Testflug“ bestätigt der 944er sein Image: Die Servolenkung ist superexakt, aber beim langsamen Rangieren doch recht schwergängig. Beim Einparken habe ich sogar geflucht. Auch wegen der stark abgeflachten Schnauze, die nur zu erahnen ist. Nach 50 Zentimeter Haube hört die Voraussicht auf. Außer auf Nachtfahrt. Dann ist der vordere Abschluß durch die hochgeklappten Schläfaugen gut zu kontrollieren. Hinten raus orientiere ich mich am Heckspoiler. Wo der aufhört, ist auch das Auto zu Ende.

Ausstattung gibt es bei beiden reichlich. Der Alpina serviert Technisches: ABS, Sport-Getriebe (von ZF), Schubabschaltung, 25prozentige Differentialsperre, Zentralverriegelung, Zusatztank (insgesamt 90 Liter), Umstellschalter für Normal- oder Superbenzin (bleifrei), 225er-Reifen hinten, schmalere 205er vorne.

Das Porsche-Menü bietet Luxus und Technik

Das Porsche-Menü: Heizung mit automatischer Temperaturregelung (wegen der großen Front- und Heckscheiben), elektrische Außenspiegel, elektrisch verstellbarer Fahrersitz, vier innenbelüftete Scheibenbremsen (Alpina nur vorne), Heckklappenentriegelung von innen (neben dem Fahrer), Kassettensbox auf der Mittelkonsole.

Die entscheidende Frage „Welcher ist der bessere?“ muß offenbleiben. Beide haben ihre ganz starken Seiten. Der Porsche 944 Turbo Kat (76 555 Mark) gehört zu der Kategorie der lupenreinen Sportwagen. Der Alpina B 6 3,5 Kat (79 990 Mark) ist dagegen der perfekte Tiefstapler, dem man seinen Leistungsüberschuß nicht auf den ersten Blick ansieht.

Ich kann mir beide nicht leisten. Meine Auto-Träume müssen sich die sauberen Traumautos gerecht teilen. Aber damit stehe ich nicht alleine da. Nur 257 Alpina B 6 3,5 und 1600 Porsche 944 Turbo rollen über Deutschlands Straßen. ■



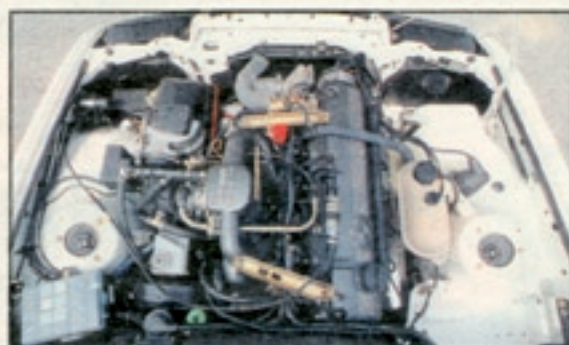
Das futuristische Armaturenbrett hat der 944er dem großen Bruder abgeschaut. Der 928er sieht von innen sehr ähnlich aus



Die Instrumente sind fast original BMW. Nur der Tacho geht bis 260. Das Lederlenkrad gehört zur Pflichtausstattung für Sportler



Das Kraftpaket von Porsche: vier Zylinder, Turbolader, 220 PS. Ärgerlich: Der Ölnachfüllstutzen sitzt versteckt hinterm Motor



Sechs Zylinder, Reihenmotor, 3,5 Liter Hubraum und 254 PS. Da wird es ganz schön eng unter der Alpina-Fronthaube

Testwerte

Porsche

BMW

- Listenpreis (Grundausrüstung) ab Werk inkl. MwSt. Je nach Fahrzeughersteller kommen zusätzl. noch rd. 500 Mark Überführungskosten dazu.
- 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.
- Kosten für den großen Regelservice ohne eventuell zusätzlich anfallende Reparaturarbeiten.
- Bei jährlicher Zahlweise.
- 100 Prozent Beitragssatz bei jährlicher Zahlweise in der Regionalklassedrei.

| | | |
|----------------------------|---|---|
| Preis: ① | 76 555 Mark | 79 990 Mark |
| Benzinverbrauch: ② | 12,4 l/6,4 l/8,8 l/100 km | 15,9 l/8,5 l/10,9 l/100 km |
| Testverbrauch: | 12,5 l (Super bleifrei) | 13,8 l (Super bleifrei) |
| Höchstgeschwindigkeit: | 250 km/h | 250 km/h |
| Beschleunigung: | 0-100 km/h in 6,7 Sek. | 0-100 km/h in 6,5 Sek. |
| 60-120 km/h im 4./5. Gang: | 11,5/18,7 Sek. | 10,2/13,8 Sek. |
| 1 km mit steh. Start: | 27,4 Sek. | 26,9 Sek. |
| Maximale Zuladung: | 320 kg | 425 kg |
| Wartungsintervalle: | alle 20 000 km | nach Intervallanzeige |
| Inspektionskosten: ③ | 700-1000 Mark | 400 Mark |
| Kraftfahrzeugsteuer: ④ | Steuerbefreit 49 Monate danach 330 Mark | Steuerbefreit 35 Monate danach 462 Mark |
| Haftpflichtvers. ⑤ | 1519,40 Mark | 1519,40 Mark |



Guten Abend: Klappscheinwerfer leuchten dem Porsche nachts heim



Die Leichtmetallfelgen von Porsche mit den breiten 215er-Reifen sind serienmäßig und passen gut zur sportlichen Linie

Bovenslepen bestückt seine Alpina B 6 mit 225er-Sockenhintern und 205er vorne. Und die schicken Speichenfelgen aus Alu sind von Alpina selbst entworfen

Der Bordcomputer steckt im Lüftungsschacht. Das sieht schick aus und ist auch einfach ablesbar

