

# Deutschlands



# Porsche kontra BMW

Deutschlands heiße Öfen, das sind BMW und Porsche — trotz Commodore GS/E, trotz Mercedes, trotz Ford 20 M RS und Capri 2300 RS. Dabei spielt natürlich auch eine Rolle, daß bei BMW und noch mehr bei Porsche die jahrelange erfolgreiche Betätigung im Rennsport für den entsprechenden Image-Hintergrund gesorgt hat, den Ford für seine sportlichen Modelle noch ausbauen und den Opel über die kürzlich gegründete Tuningfirma Steinmetz mit Werksunterstützung neu schaffen muß.

Aktuelle Fragen zu Deutschlands heißen Öfen:

- Ist der BMW 2002 ti wirklich ein als Limousine verkappter Sportwagen? Voll alltagstauglich und doch mit jenem Übermaß an Leistung versehen, das den Sportwagenreiz ausmacht?
- Ist der VW-Porsche 914 mit der matten 80 PS - Maschine vom VW 411 E wirklich ein Sportwagen?

- Ist der BMW 2500 ein Sportwagen für Familienväter, die zwar gern einen Porsche hätten, aber vier Sitze für Frau und Kinder brauchen?
- Ist der BMW 2800 kultivierter und komfortabler als der BMW 2500, mehr Repräsentationswagen als heißer Ofen?
- Ist das BMW 2800 CS Coupé der voll viersitzige Sportwagen, auf den viele Porsche-Interessenten vergeblich gewartet haben?
- Ist der VW - Porsche 914/6 durch Mittelmotor leichter und sicherer zu fahren als der Porsche 911 T mit Heckmotor?
- Ist das Fahren im Porsche 911 T und 911 E wirklich so souverän-überlegen, wie es dem Markenruf entspricht?

Diese Fragen drängen sich auf, wenn beim Wagenkauf in dieser Klasse die Leistung wichtiger genommen wird als die Größe des Innen- und Gepäckraums, der Komfort, die Wirtschaftlichkeit und die Wiederverkaufschancen.

## BMW 2002 ti: Unauffällig verpackte Kraft

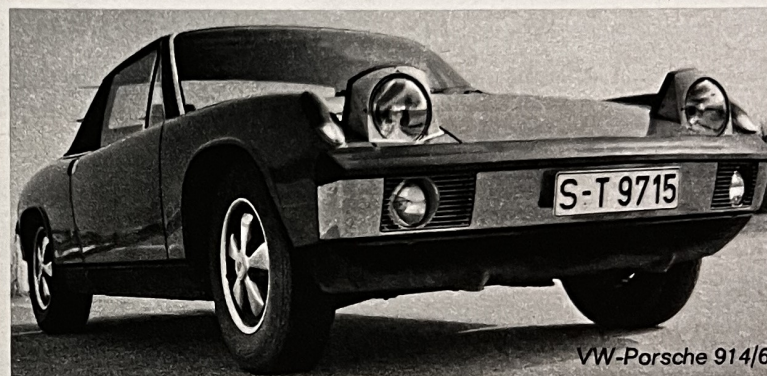
Wir haben den 2002 ti in Heft 26/68 ausführlich getestet. Seitdem ist er äußerlich und technisch nicht verändert worden. Neu sind De-



BMW 2002 ti



BMW 2500



VW-Porsche 914/6



Porsche 911

# s heiße Öfen

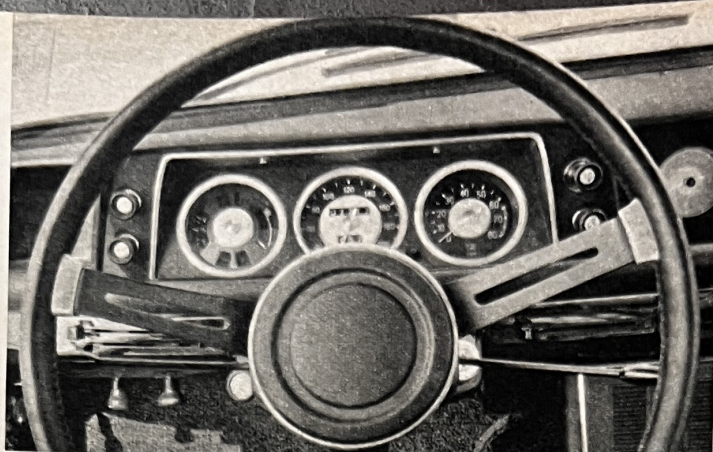


## Porsche kontra BMW

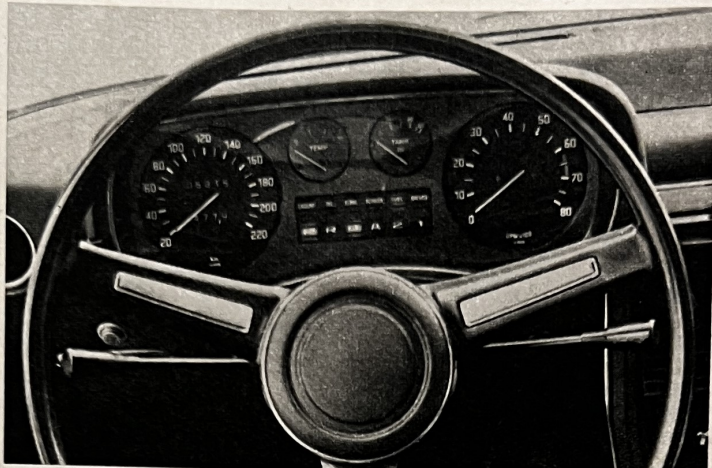
tails der Innenausstattung und ein erweitertes Angebot an Sonderausstattungen. Die Vordersitze aller zweitürigen BMW haben seit einigen Wochen – endlich – eine etwas ausgeprägtere Schalenform der Lehnen, siehe Foto auf Seite 51. In die große Ablage rechts von den Instrumenten wurden schon 1969 Rutschleisten eingefügt, damit abgelegtes Kleinzug in Kurven nicht haltlos hin- und her-rutschen.

Die neuen Sitze bieten bessere Seitenabstützung des Körpers in den Kurven. Aber wer der richtige Fahrer für einen BMW 2002 ti ist, sollte als Extra unbedingt die Schalensitze für 210,90 DM Aufpreis pro Sitz nehmen. Schalensitz nur für den Fahrer – wie auf dem Foto Seite 51 – ist arg egoistisch, denn der Beifahrer braucht diesen sehr bequemen Sportsitz ebenso, wenn ein scharfer Fahrer am Steuer sitzt. (Wenn nicht, braucht man keinen ti.) – Krampfhaftes Festhalten am Schräggriff der Tür entnervt unnötig.

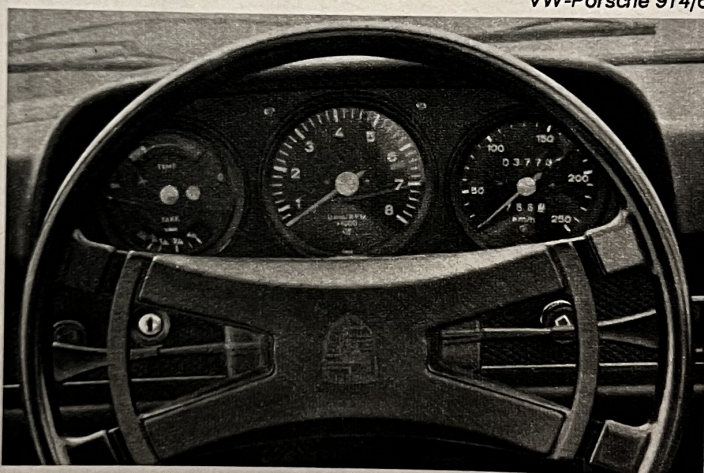
Der BMW 2002 ti animiert zum Schnellfahren, mehr als jede andere Limousine fürs gleiche Geld. Das liegt nicht nur an dem ebenso drehfreudigen wie bulligen Motor, sondern auch an der sportwagenmäßigen Handlichkeit und an dem Klasse-Fahrwerk, das sich auch bei ungünstigsten Bedingungen – zu schnell angegangene Kurve, starker Seitenwind, wellige Fahrbahn – kaum aus der Spur bringen läßt. Setzt man verfügbare Leistung gleich Sicherheit, so ist der BMW 2002 ti auch für Normalfahrer erwägenswert, sogar gegenüber dem ohnehin schon spurt-



Oben: BMW 2002 ti



Unten: BMW 2500



VW-Porsche 914/6

starken BMW 2002 (siehe Sprinter-Vergleich in Heft 5/69). Für die Reise ist dieser BMW. Zweitürer allerdings mehr Coupé als Limousine, nur ein bequemer Dreisitzer; hinter einem großen Fahrer ist hinten nur noch eine Handbreit Kniearm vorhanden. Für diese Wagengröße reicht der Gepäckraum mit ca. 470 dm³ Volumen voll aus. Von den Extras sollte man auch das Sperrdifferential (410,70 DM Aufpreis, siehe Fachwort im vorigen Heft) mitkaufen, wenn ein Maximum an Bodenhaftung der Hinterräder für wettbewerbsmäßiges Kurvenfahren angestrebt wird. Es erleichtert aber auch das Anfahren auf glattem Untergrund. Bei soviel Kraft an den Hinterrädern nützen im Winter selbst Spikesreifen nicht viel, weil auch bei vorsichtiger Gasdosierung die Hinterräder sehr schnell auf Glätte durchdrehen, Ballast im Gepäckraum ist ratsam. Das Fünfganggetriebe wird nur für hohen Aufpreis (899,10 DM) und in kleiner Zahl geliefert. Darüber muß man nicht traurig sein. BMW hat dieses Fünfganggetriebe ausdrücklich auf Sportzwecke gestuft, mit eng beisammenliegenden Gangstufen (siehe grafischer Vergleich auf Seite 54). Der fünfte Gang bringt also keine Drehzahl-schönung auf der Autobahn, die dieser BMW-Motor auch gar nicht so nötig hat.

Fazit zum BMW 2002 ti: Enorm viel Motorkraft fürs Geld, Sportlimousine. Nicht sonderlich komfortabel, dafür optimale Straßenlage. Serienausstattung nicht preisgemäß. Der 2002 ti müßte längst vier Scheinwerfer wie der BMW 2500/2800 mit Halogenabblend- und -fernlicht haben. Er könnte auf seine Art ein Idealtyp sein, wenn das Werk sich tiefgreifend um bessere Verarbeitung (Lack, Sitzpolsterung) und Ausreifung im Detail (Windgeräusche der rahmenlosen Türen, Schloßer) bemühen würde. Die frühere Einstellempfindlichkeit der beiden Doppelvergaser ist gemildert, obwohl sie beim Einstellen unverändert einer feinfühligsten Hand bedürfen.

Unsere Grafik rechts enthält die Preise der Grundausführungen. Beim VW-Porsche 914 steht jedoch der Preis mit S-Ausstattung; mit der kärglichen Standardausstattung wird er kaum verkauft.

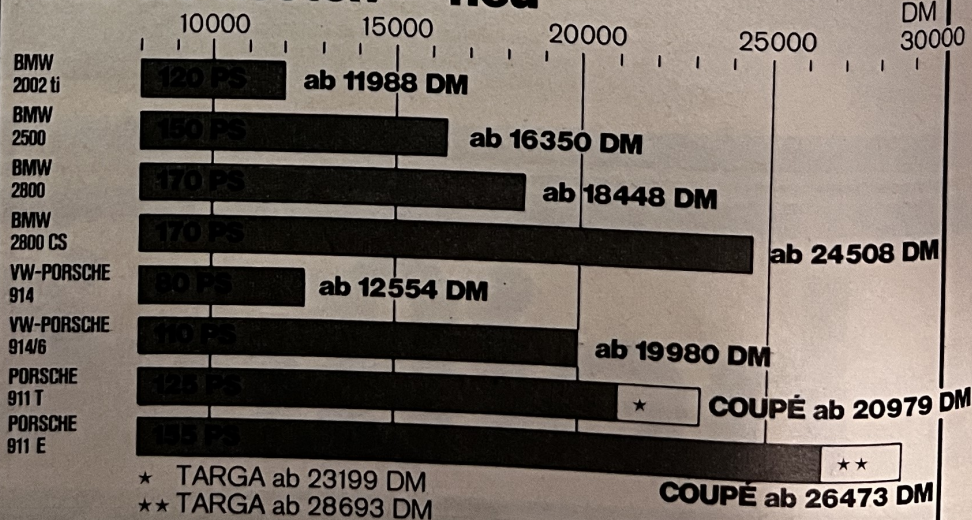
Mit wichtigen Extras (heizbare Heckscheibe, Halogenfernlicht, Sperrdifferential, zwei Schalensitze) kostet der BMW 2002 ti genau 13081,46 DM.

Der BMW 2800 hat heizbare Heckscheibe, Sperrdifferential, Niveaugullerung des Hecks, Kopfstützen an den Vordersitzen, Gepäckraummatte und sehr komplettes Werkzeug serienmäßig, die man beim BMW 2500 zusammen mit 1175,49 DM bezahlen kann. Die Servolenkung kostet für den BMW 2500/2800 einen Aufpreis von 710,40 DM, die Getriebeautomatik 1443 bzw. 1465,20 DM. Der BMW 2800 CS hat serienmäßig Servolenkung, Aufpreis für Automatik: 1343,10 DM.

Mit empfehlenswerten Extras (Halogenlicht, Lederlenkrad, Sitzmittelkissen, heizbare Heckscheibe sowie Gürtelreifen 165 SR 15) kostet der VW-Porsche 914 genau 12864,90 DM. Für beide VW-Porsche-Modelle wird es später auch die „Sportomatic“ geben. Aufpreis noch unbestimmt.

Wichtigstes Extra für den Porsche 911 T ist das Fünfganggetriebe: 277,50 DM Aufpreis. Empfehlenswert für Porsche 911 T/E: Schalensitze 444 DM, Heckscheibenwischer 183,15 DM. Die Sportomatic kostet für beide Modelle 999 DM Aufpreis.

## Was sie kosten – neu





## VW-Porsche 914: Fahrwerk viel schneller als der Motor

Ein reiner Zweisitzer; zwar als Dreisitzer zugelassen, aber das Unterbringen der dritten Person auf einem Zwischenpolster (Extra für 38,85 DM) kann nur eine Kurzstrecke-Notlösung sein. Sportwagenreiz für Auge und Gefühl bedeutet Verzicht auf Bequemlichkeiten, das wird selten so deutlich wie beim Raumvergleich BMW 2002 ti fürs praktisch gleiche Geld. Schon das Verstauen einer größeren Tasche innen ist ausgeschlossen, wenn zwei Personen mitfahren; man muß dazu schon einen der beiden Gepäckräume in Bug und Heck ausnützen (Gesamtvolumen ca. 340 dm³).

Verzichten muß man beim VW-Porsche 914 allerdings auch auf bullige Motorleistung. Zwar hilft das tadellos gestufte Fünfganggetriebe über die Schwächen der 80 PS-Maschine meist hinweg. Aber alle Schaltkünste helfen nicht viel, wenn es aufs Ausspielen von Motorkraft ankommt. Ein BMW 2002 ti und selbst ein Capri 2300 GT laufen zum Beispiel an Autobahnsteigungen dem VW-Porsche weit davon, auch die Beschleunigung (siehe Zahlenvergleich auf Seite 54) ist für Sportwagen-Maßstäbe nur mäßig. Dabei zahlen sich zwar im oberen Geschwindigkeitsbereich ab ca. 140 km/h aerodynamische Vorteile der Karosserie (wenig Fläche) auch in relativ niedrigem Verbrauch aus, aber gegenüber starken Limousinen muß man im VW-Porsche 914 auf der Autobahn auch einmal zurückstecken können.

Das gilt nicht für kurvenreiche Landstraßen. Hier zeigt sich der Vorteil des Mittelmotors (Motor vor der Hinterachse, günstig für die Gewichtsverteilung) in weit überdurchschnittlichen Kurvengeschwindigkeiten ohne fahrerische Anstrengungen. Mit dem 80 PS-Motor kann man die Möglichkeiten dieses Fahrwerks kaum jemals voll



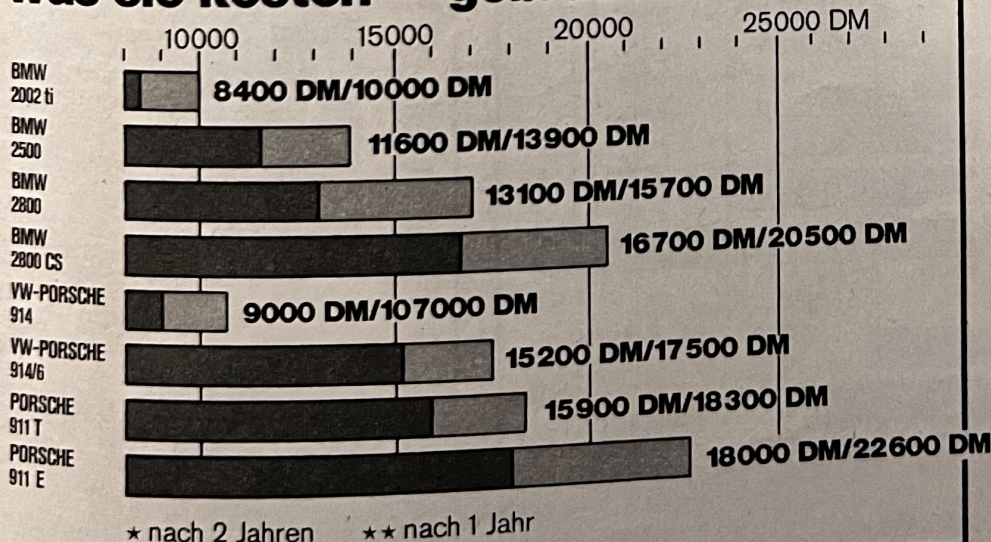
Oben: Rücksitze = Notsitze im Porsche 911 T/E

Schalensitz im BMW 2002 ti (Extra)

BMW 2002 ti-Sitze jetzt mit besserer Körperabstützung



## Was sie kosten — gebraucht ★/★★



Unsere Grafik links zeigt, wie hoch der Wertverlust in den ersten beiden Jahren ist. Für den Neupreis eines BMW 2002 ti bekommt man auch einen zwei Jahre alten BMW 2500, für den Neupreis eines BMW 2500 wiederum einen zwei Jahre alten Porsche 911 T.

Aber Vorsicht: Der stärkere Wagen ist auch in den Betriebskosten erheblich teurer, siehe unsere Grafik auf der nächsten Seite. Wer vier Sitze braucht, kann mit einem Zwei/Zweisitzer wie den Porsche 911 oder mit einem reinen Zweisitzer wie den VW-Porsche 914 und 914/6 auf Dauer nur unglücklich werden.

Gerade bei Hochleistungs-Limousinen und bei Sportwagen sollte man den Vorbesitzer und den Verkaufsgrund kennen. Es ist ein erheblicher Unterschied, ob sich der begüterte Erstbesitzer z. B. das neueste Porsche-Modell zulegt oder ob ein Wagen wegen Dauer-Ärger verkauft wird.

Besonders gesucht sind Gebrauchtwagen in auffälligen Farben, z. B. Colorado (ein leuchtendes Orange) beim BMW 2002 ti oder Blutorange beim Porsche. Dagegen werden die BMW 2500/2800 viel mehr in dunklen Farben und häufig mit Metall-effektlack gekauft.

Beim VW-Porsche 914 und 914/6 muß man die Entwicklung auf dem Gebrauchtwagenmarkt noch abwarten. Beim Porsche 911 T/E werden Targa-Cabrios viel mehr gesucht als Coupés.



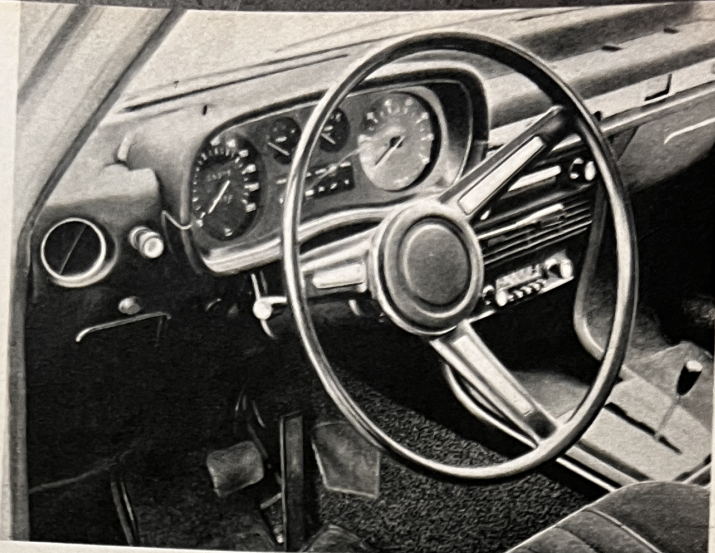
## Porsche kontra BMW

ausschöpfen. Von nennenswerter Fahrwerkreaktion auf sehr scharf gefahrene Kurven (Herausdrängen des Bugs oder des Hecks) ist ebensowenig zu spüren wie von Seitenwindempfindlichkeit. Zum wirklichen Sportwagenvergnügen fehlt in diesem Wagen nur ein leistungsfähiger Motor.

An die eigenartig steile Lenkradposition muß man sich erst gewöhnen, zwischen Fahrerbeinen und unterem Lenkradbogen ist sehr wenig Raum. Nur der Fahrersitz ist verstellbar, auch durch Ankippen, aber es fehlt dennoch für die meisten Fahrer die Sitzposition nach Maß. Der Beifahrersitz ist unverstellbar mit der Karosserie verbunden, eine Zumutung in dieser Preisklasse. Vor allem kleine Beifahrer können sich mit den Füßen nicht richtig abstützen; eine an einer Kette hängende gepolsterte Fußstütze für den Beifahrer wirkt mehr belustigend als praxisgerecht.

Das abnehmbare Kunststoffdach wird in den Heckgepäckraum eingefügt. Das hört sich leichter an als es ist. Der Gepäckraum ist absolut luftdicht, das Zusammendrücken des Luftpolsters auf den minimalen Zwischenraum zwischen Haube und Dach schwierig. Dagegen bereitet abnehmen und aufsetzen des Kunststoffdachs keine Probleme; absolut dichte Verriegelung, keine Windgeräusche – wirklich eine voll akzeptable Lösung des alten Problems offener/geschlossener Sportweisitzer.

**Fazit zum VW-Porsche 914:** Enorme Fahrersicherheit, Beschleunigung nicht sportwagenmäßig; Motor zwar mit Vorteilen bei Wartung (VW-Service), aber im Gesamtcha-



Zu einem heißen Ofen paßt durchaus eine Automatik, auch der sportlichste Fahrer kann und mag nicht immer schalten. Oben der BMW 2500 Automatic: Wahlhebel auf Mittelkonsole mit Kulissenführung, außerdem großflächige Anzeigeskala in der Instrumentengruppe. Sehr gute Automatik-Funktion, sportliches Ausfahren der Gänge durch Schalten von Hand jederzeit möglich.

Die Sportomatic für den Porsche 911 ist eine Halbautomatik: elektrisch-pneumatisch betätigte Trennkupplung, ausgelöst beim Anfassen des Schalthebels; Drehmomentwandler und Vierganggetriebe. Funktion der Halbautomatik sehr gut, sehr weiches Anfahren, weiche Schaltvorgänge, rasches Durchschalten der Gänge möglich.



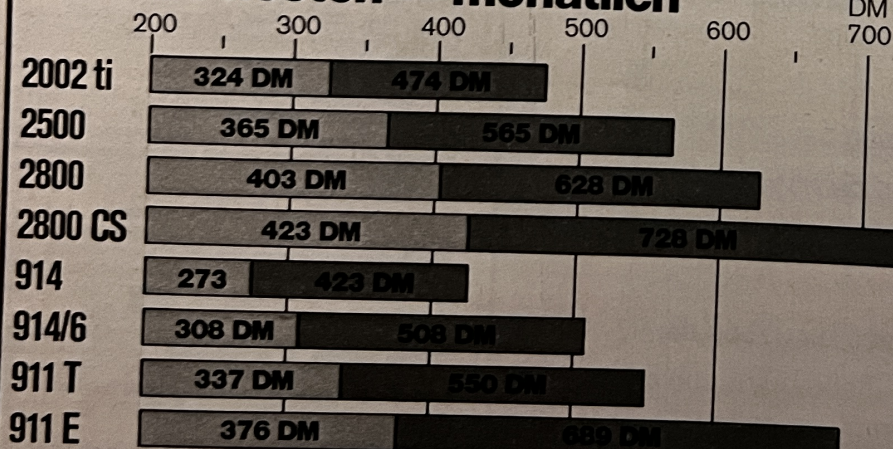
rakter arg müde, zudem auch sehr laut. Der VW-Porsche 914 ist bestimmt ein risikoloser Sportwagenkauf, aber er verdient eine andere Maschine, die durchaus nicht so teuer sein muß wie die echte Porsche-Version 914/6. Zur Form reichen die Urteile von „Kohlenkasten mit Schlafaugen“ (laut Spiegel der Designer Lutz Colani, der sich selbst schon an Karosserieentwürfen versucht hat) bis zu „sportlich-sachgerecht“.

## BMW 2500: Sportwagen für den Familienvater

Das eigentliche Ziel mit diesem Wagen, die Übertragung der Eigenschaften der kleineren BMW auf eine Oberklasse-Limousine, hat das Werk geschafft. Der 2500 hat einen festen Ruf für extrem gute Fahrleistungen wie für extrem gute Straßenlage. Dennoch ist die erste Nachfragewelle schon vorüber, der BMW 2500 hat gegenwärtig praktisch keine Lieferfrist. Viele Interessenten für eine Sportlimousine können sich den Preis und die Betriebskosten des BMW 2500 nicht leisten. Wer finanziell entsprechend ausgerüstet ist, will zumeist mehr Komfort, ihn stören beim großen BMW der recht enge Rücksitzraum und die harte Federung. Außerdem spielt wohl eine Rolle, daß der Qualitätsruf dieses Modells nicht sonderlich gefestigt ist. Relativ viele BMW 2500 werden bald wieder verkauft, weil die Detailverarbeitung besser sein müßte und hier natürlich der äußerst scharfe Mercedes-Maßstab angelegt wird, auch Ford und Opel sind besser.

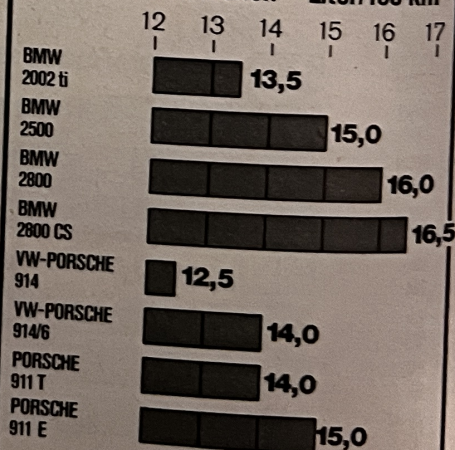
Für den BMW 2500 muß man den richtigen Nerv haben. Es ist kein Auto, in dem man gefahren wird, sondern das man aktiv fährt. Dazu passen die sehr gute Handlichkeit und Übersichtlichkeit, viel Gepäckraum (ca. 600 dm<sup>3</sup>), das sportliche Cockpit (oberes Foto) genauso wie das straffe Fahrwerk, das schlechte Fahrbahnen nicht

## Was sie kosten – monatlich



ohne/mit Wertverlust bei jährlich 15000 km

## Was sie verbrauchen – Liter/100 km\*



\*Superkraftstoff



## Porsche kontra BMW

überspielt, aber den Fahrer bei sehr scharfen Anforderungen auch nicht im Stich läßt.

Wichtigste Extras sind die heizbare Heckscheibe (Aufpreis 116,55 DM, sonst starke Beschlageneigung, Heizfäden leider nur in der oberen Hälfte der Scheibe) und das Sperrdifferential (410,70 DM). Hier gilt das gleiche wie für den BMW 2002 ti: Ohne Sperrdifferential ist man mit dem temperamentvollen Wagen im Winter oft recht hilflos, weil die enorme Kraft die Bodenhaftung der Hinterräder trotz Splikesreifen überfordert.

**Fazit zum BMW 2500:** Ein begeisterndes Fahrer-Auto, Sportlichkeit auf Kosten des Komforts. Man kann diesen Wagen mit dem wirklich begeisternden Motor (leistungsfähig, sehr drehfreudig und dafür beachtlich elastisch) auch ganz zivil bewegen, kein Oberklassewagen ist handlicher. Und der Motor hat sich nach bisherigen Erfahrungen auch als sehr zuverlässig und ausgereift erwiesen, was man leider vom allgemeinen Verarbeitungsfinish und zur Detailqualität nicht sagen kann.

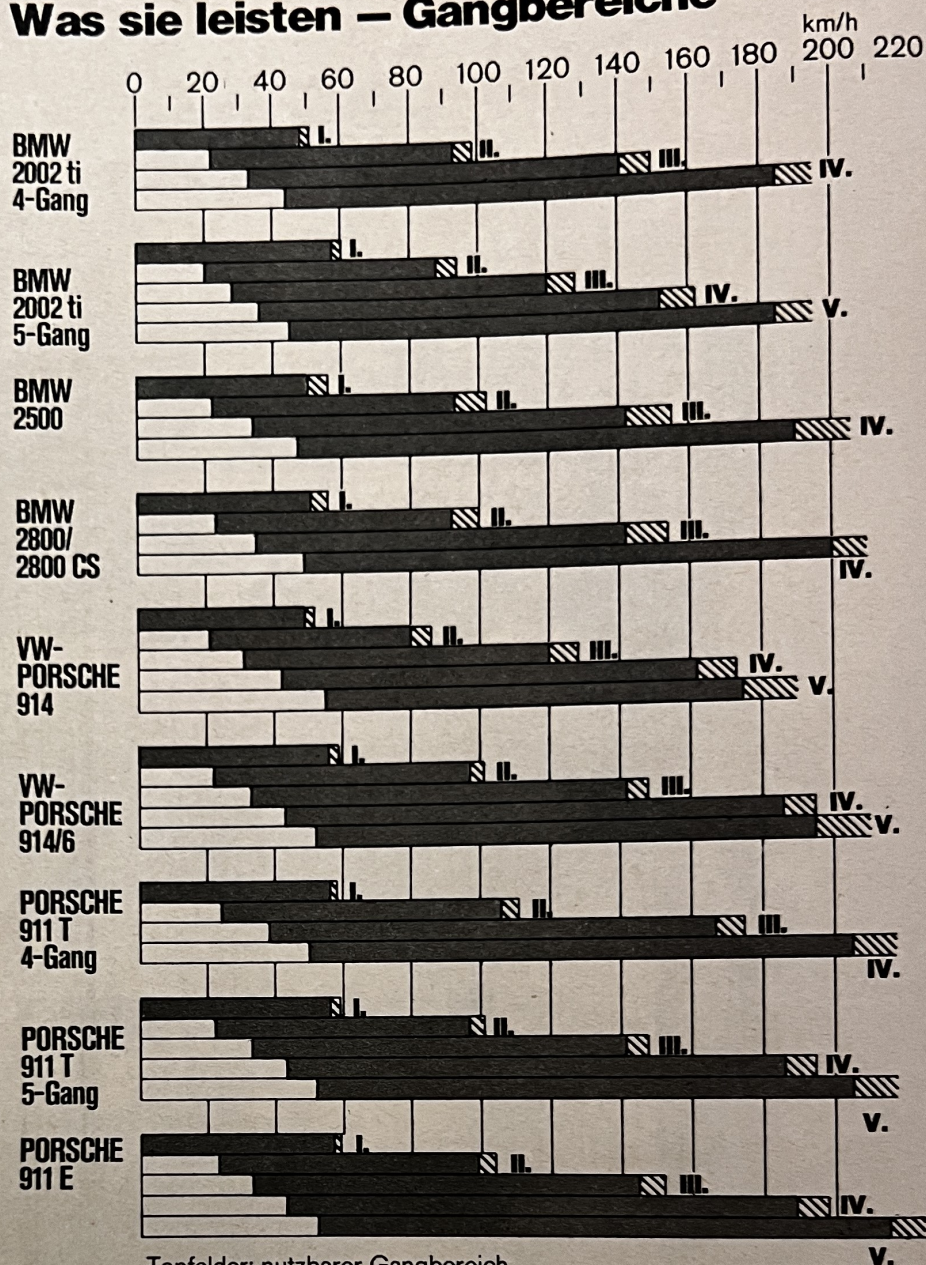
### BMW 2800: Repräsentation mit Hochleistung

Serienmäßig hat der BMW 2800 alles, was man beim BMW 2500 noch extra bezahlen muß: Sperrdifferential, Niveauregulierung der Hinterachse (gegen Einsacken des Hecks bei schwerer Belastung), heizbare Heckscheibe, Kopfstützen an den Vordersitzen, Gepäckraummatte und ein fabelhaft komplettes Werkzeug in einer Schale auf der Innenseite der Gepäckraumhaube. Der zusätzliche Chromzierat außen (an den Radausschnitten und am Heck) und die besonders vollständige Ausstattung des BMW 2800 zielen auf Käufer, die kompromißlos ein Spitzenmodell wollen – und gern bezahlen.

Im Motorcharakter ist der BMW 2800 trotz Mehrleistung etwas sanfter, nicht ganz so stürmisch hochdrehend wie der BMW 2500. Selbstverständlich ist der größere Motor auch noch geeigneter für die Getriebeautomatik, womit aber nicht gesagt sein soll, daß der BMW 2500 Automatic fahrerisch deutlich weniger zufriedenstellt: beide sind heiße Öfen mit Bedienungskomfort. Mit Servolenkung (710,40 DM Aufpreis) sogar besonders leicht zu bedienen, ohne daß man sportliche Ansprüche vergessen muß; diese Servolenkung ist nicht zu indirekt.

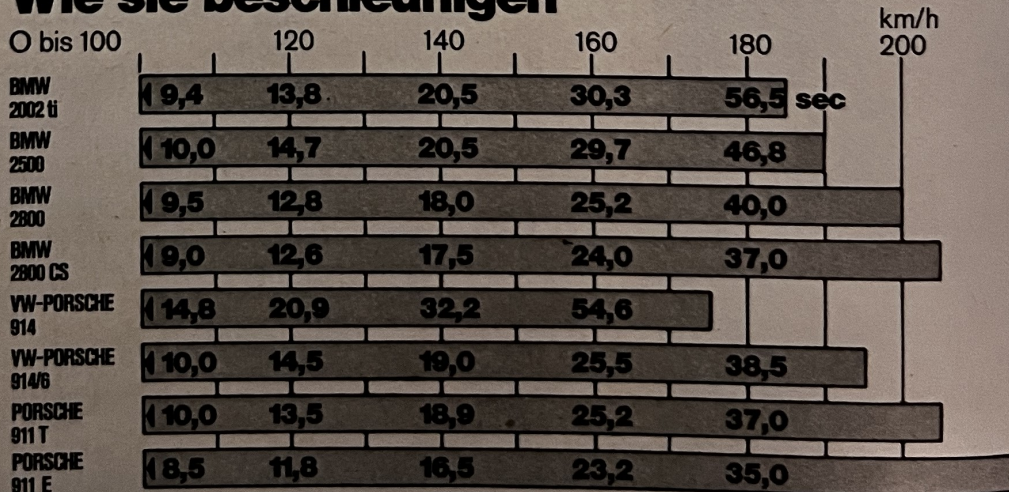
In den Zulassungszahlen hat der BMW 2800 inzwischen den BMW

## Was sie leisten – Gangbereiche



Tonfelder: nutzbarer Gangbereich  
Schraffiert: roter Warnbereich auf dem Drehzahlmesser

## Wie sie beschleunigen

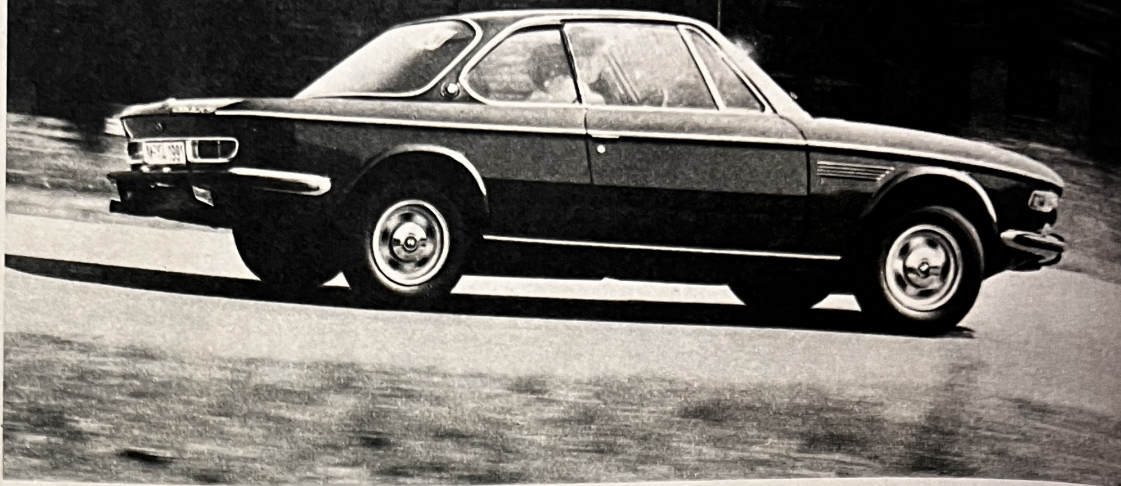


Tonfelder reichen bis zur Höchstgeschwindigkeit



## Porsche kontra BMW

Das BMW 2800 CS Coupé ist für sportliche Fahrer optimal bereift: DR 70 HR 14 auf 6 Zoll-Elektronfelgen. Die serienmäßigen Querstabilisatoren vorn und hinten verringern die Seitenneigung der Karosserie in Kurven und verhärteten etwas die Federung.



Beim Porsche 911 T muß man trotz des hohen Grundpreises von über 20 000 DM für optimale Bereifung noch extra bezahlen: Reifen 185/70 VR 15 kosten zusammen mit den – sehr begehrten – Leichtmetallfelgen (6 Zoll, siehe Foto) 1198,80 DM Aufpreis. Beim Porsche 911 E ist beides ebenso serienmäßig wie die Niveauregulierung der Vorderachse (Boge-Federbeine). Sie verbessert den Komfort, verschlechtert aber etwas die Fahrwerksreaktion auf rasche Kurvenfolgen.

Text: E. Männer  
Fotos: E. Männer (12), Dr. P. Simsa (6)  
Zeichnungen: J. F. Drkosch

2500 zurückgedrängt. Dabei spielt sicher auch eine Rolle, daß es den meisten Käufern dieser Klasse auf den Mehrpreis nicht so sehr ankommt und daß 2,8 Liter Hubraum (auch bei Mercedes und Opel) zum deutschen Oberklassestandard 1970 geworden ist.

Ein heißer Mercedes-Ofen ist der 250 CE, mit Fünfganggetriebe ein sehr sportlicher Wagen, vorbildlich kultiviert auch in der Detailqualität; aber der viersitzige 250 CE wird unter anderen Aspekten als der BMW und Porsche gekauft.

**Fazit zum BMW 2800:** Überlegene Motorleistung, Unterordnung des Komforts unter sportlichen Fahrerreiz; vom Mercedes 280 SE und Opel Admiral E/Diplomat E in den Eigenschaften so klar unterschieden, daß sich daraus gleichermaßen die Marktlücke für den BMW 2800 wie die Marktbegrenzung ergibt.

### BMW 2800 CS: Sport mit vier Sitzen

Interessenten für ein voll viersitziges Coupé mit sehr gehobenen

Ansprüchen an Leistung und Fahreigenschaften sind zwischen Mercedes und Porsche oft irritiert hin- und hergerissen. Das Mercedes 280 SE Coupé ist recht behäbig, der Porsche 911 E ist feurig, aber eng. – Genau dazwischen liegt der BMW 2800 CS. Hier kann man es auf den Rücksitzen auch als normal großer Erwachsener auf einer Langstrecke aushalten; der Raum entspricht dem BMW 2002 ti und das Gepäckraumvolumen ist mit ca. 550 dm<sup>3</sup> beim BMW 2800 CS sogar noch größer.

Das derzeitige BMW-Spitzenmodell ist in der Tat sehr begehrtestes, für den Leserkreis dieser Zeitschrift schon ein Traumwagen. Aber in die Träume mischen sich Wermutstropfen, wenn man die Detailqualität betrachtet. Beim Schließen der Türen beispielsweise spürt man beim BMW 2800 CS nicht die festgefügte Solidität des Mercedes 280 SE-Coupés und des Porsche 911-Coupés. Die rahmenlosen Türfenster waren schon beim schwächeren Vorgängermodell BMW 2000 C/CS wegen ihrer Neigung zu Undichtigkeiten und Windgeräuschen umstritten.

**Fazit zum BMW 2800 CS:** Der heiße Ofen für die sehr gut betuchte, noch sportliche Familie. Aber die Verarbeitung ist zweitklassig.

### VW-Porsche 914/6: Kerniger Sportwagen

Er ist härter und lauter als der harmlos motorisierte VW-Porsche 914. Er ist teurer als ein BMW 2800 mit Servolenkung. Aber der VW-Porsche 914/6 bietet jene überlegene Leistung, die zu Form und Fahrwerk paßt. Diskussionen über Leistung werden von dem bulligen, drehfreudigen und bemerkenswert elastischen Motor glatt weggeblasen, zumal es das Fünfganggetriebe (siehe Grafik Seite 54) leicht macht, stets diese Leistung auszuschöpfen. Bei so viel Dampf fällt es auch nicht schwer, die beträchtliche Geräuschkulisse des Motors hinzunehmen, zumal man direkt vor der Lärmquelle sitzt. Radiohören ist ausgeschlossen, sobald man über die Stadtgrenze hinaus gefahren ist.

Auch vom Fahrwerk her ist dieser Sportwagen ein Genuß ohne Reue.

Wer das Porsche-Modell 911 T oder 911 E kennt, erlebt im VW-Porsche 914/6 genau die gleiche Kraft, verbunden mit speziellen Vorteilen des Mittelmotors gegenüber dem Heckmotor: keine Seitenwindempfindlichkeit, bessere Spurhaltung auf welliger Fahrbahn, Fahrwerksreaktionen auf scharfen Kurvenfahren nur in extremen Grenzbereichen. Kein Zweifel: der VW-Porsche 914/6 ist nicht nur technisch moderner, er ist fahrstärker als der Porsche 911 T/E.

**Fazit zum VW-Porsche 914/6:** Er setzt für Sportwagen neue Maßstäbe zum mühelosen Schnellfahren. Er ist der kernigste Sportwagen, den man sich denken kann – im Sinne englischer Roadster, aber praktischer (zwei Gepäckräume, Coupé mit abnehmbarem Dach) und konstruktiv ganz auf Höhe heutiger Technik. Aber trotz allem scheint der Verkaufserfolg des 914/6 begrenzt zu sein; als einziges VW-Porsche- und Porsche-Modell ist er gegenwärtig kurzfristig lieferbar. Ein reiner Zweisitzer, nicht einmal ein Kind ist zwischen den Vordersitzen akzeptabel unterzubringen. Deshalb wird der VW-Porsche



914/6 den Porsche 911 T mit seinen zwei Notsitzen (siehe Foto Seite 51 oben) nicht ablösen können. Und manche sagen sich wohl: es ist eben doch nur ein VW-Porsche, kein „richtiger“ Porsche.

## Porsche 911 T und 911 E: Immer stärker, immer teurer, aber auch immer kultivierter

Im Vergleich zum VW-Porsche 914/6 ist der Porsche 911 T und 911 E entschieden bürgerlicher kategorisiert, obwohl er in der allgemeineren Einschätzung als sportlicher eingestuft wird. Sehr bequeme Vordersitze, als Extra gibt es wiederum Schalensitze für zwei 222,- DM Aufpreis pro Sitz; zwei Kinder bis etwa zehn Jahren; erstaunlich kultivierter und durch die Vergrößerung von 2,0 auf 2,2 Liter Hubraum (seit August 1969) sehr elastischer Hochleistungsmotor; viel bessere Innengeräuschkämpfung beim Porsche 911 als beim VW-Porsche 914/6 – es ist tatsächlich ein Komfort-Sportwagen, was die Werbung neuerdings auch kräftig betont.

In mehr als fünf Produktionsjahren ist dieses Modell zielstrebig weiterentwickelt worden, nicht zuletzt wurde auch die technische Anpassung an dichten Verkehr verbessert. In diese Richtung zielt vor allem die Sportomatic für 999,- DM Aufpreis: Vierganggetriebe mit Flüssigkeitskupplung/Drehmomentwandler. Man erspart sich in der Praxis etwa die Hälfte aller Schaltvorgänge, angenehm vor allem in der Stadt. Und die starken Motoren ergeben Sportwagenbeschleunigung auch mit Halbautomatik. Die Sportomatic hat sich erstaunlich gut eingeführt,

kein Wunder: auch Porsche-Fahrer können und mögen nicht unentwegt schalten. Die Sportomatic wird es künftig auch für die VW-Porsche 914 und 914/6 geben. Produktionsbeginn noch ungewiß: VW-Porsche 914/6 mit Sportomatic kommt wahrscheinlich zum Herbst 1970, der VW-Porsche 914 mit Sportomatic wohl erst im Frühjahr 1971.

Fazit zum Porsche 911 T/E: Kein ganz heißer Ofen mehr, aber für einen Sportwagen bemerkenswert komfortabel. Die Grenzen der Heckmotor-Konzeption (Hecklastigkeit) haben die Porsche-Ingenieure in jahrelanger Entwicklungsarbeit zwar verwischen, aber nicht grundsätzlich beseitigen können. Im Porsche 911 T/E muß man bei windigem Wetter sehr konzentriert fahren, um die beträchtliche Seitenwindempfindlichkeit auszugleichen; auf welliger Fahrbahn muß man häufig mit der (nicht gerade leichtgängigen) Lenkung korrigieren; scharfes Kurvenfahren setzt rasche Reaktion auf die bei Überforderung doch ziemlich schroffe Übersteuerneigung (Herausdrängen des Hecks) voraus.

Aber der steigende Porsche-Verkaufserfolg hat doch seine Gründe: Mehr Zuverlässigkeit von Jahr zu Jahr, sehr gute Verarbeitung; die Porsches sind auch gut wieder zu verkaufen und im Laufe der Jahre zu einem Symbol geworden, das der sportlich gesinnte, geschäftlich tüchtige Besitzer überall vorzeigen kann. Da kann man schon die Versuchung verstehen, einen solchen Wagen gebraucht zu kaufen (das Targa-Cabrio ist da noch begehrt als das Coupé) – aber Porsche-Gebrauchtkauf bei knappen Finanzen ist ein Abenteuer, siehe unsere ausführliche Sportwagen-Gebrauchtkaufberatung in Heft 11/69.

## mot-Gesamturteil

Heißer Ofen, Kraftpaket – das sind nur wenige Wagen. Die Hochleistung allein macht den Charakter nicht aus, sonst wäre der Mercedes 300 SEL/6,3 Deutschlands heißester Ofen (er ist es, aber er wirkt nicht so). Zum heißen Ofen gehört das Sportwagengefühl, stramme Sportlichkeit auf Kosten des Komforts als Mittel der Fahrwerksbaukunst und ein wenig auch als Masche, Futter fürs Selbstbewußtsein, aber auch Herausforderung zur fahrerischen Bewährung.

Bei BMW und Porsche wird all dies vermittelt, auf verschiedene Art, schon äußerlich. Absolut überragende Straßenlage beim VW-Porsche 914, aber Mittelmotor auf Kosten des Innenraums. Die Porsche 911-Reihe imponiert durch Qualität, wird aber fahrwerkstechnisch vom 914 deklassiert und ist auch den BMW-Fahrwerken unterlegen. BMW in Leistung und Eigenschaften perfekt, karosiert mit schlichter Raffinesse, aber Verarbeitung weiterhin unter Niveau von Ruf und Rang der Marke.



## Weiche Knie?

Lieber rechtzeitig Sachs-Stoßdämpfer einbauen lassen.

Das gibt wieder Straßenhaftung und Kurvensicherheit. Nur mit perfekten Stoßdämpfern läßt sich den Verkehrsverhältnissen von heute begegnen. Sachs-Stoßdämpfer geben Sicherheit! Deshalb bauen 40 namhafte Automobilhersteller in 750 verschiedene Fahrzeugtypen Sachs-Stoßdämpfer ein. Es gibt keinen besseren Qualitätsbeweis – auch für Sie nicht.

Folgt daraus: Darauf achten, daß original Sachs-Stoßdämpfer beim Austausch in den Wagen kommen.



Fichtel & Sachs – Fahren & Staunen

75 JAHRE SACHS