



BMW 135i - Porsche 997 Carrera

David gegen Goliath

BMW 135i und Porsche 997 Carrera. Zwei sehr unterschiedliche Fahrzeuge.
Ein gemeinsamer Nenner: Fahrspaß ohne Ende.

■ BMW's 1er Baureihe verkauft sich erfolgreich und wurde nach Fünf- und Drei-Türer um ein schmuckes Coupé erweitert, das bald ebenso als Cabrio zu haben sein wird. Trotz seiner nur 4,36 Meter Länge verfügt es über klassische Proportionen, die in elegantes, aber unaufgeregtes Design umgesetzt wurden. Eine lang gezogene Motorhaube, ein kunstvoll geschwungener Bogen von der A- bis zur C-Säule und ein kurzes knackiges Heck mit LED-Leuchten, diesfalls mit Bürzel. Darunter lugt beim 135i ein dicker Doppellendrohr-Auspuff hervor, der satte Töne spuckt. Breitere Schweller und eine aggressivere Front sind

Was sagt der Profi?

■ Um Fahrzeuge wie den Carrera und den 135i ans Limit zu bringen, bedarf es der kundigen Hände eines Könners. Einen solchen fanden wir in der Person von Alois Pamper, seines Zeichens ÖAMTC-Instruktor im Fahrsicherheitszentrum Lang-Lebring in der Steiermark. Außerdem fährt er die Drift Challenge mit einem 89er BMW 325i (E30) mit Serienleistung, aber direkterer Lenkung und 100%-Sperrle. Getestet wurde natürlich auf gesperrter Strecke, wobei bei beiden Fahrzeugen alle elektro-

nischen Fahrhilfen deaktiviert wurden.

■ Zum Porsche: „Ein absolut alltags-taugliches Auto. Der Carrera ist durch sein Untersteuern sehr gut kontrollierbar. Man muss sich schon bemühen, um einen Lastwechsel zu provozieren, damit man das Heck kommen lassen kann. Darüber hinaus verfügt er über sehr satte Bremsen, die man gefühlvoll dosieren kann, verlangt jedoch mehr Pedalkraft als der BMW.“

■ Zum BMW: „Der 135i ist sehr agil, noch agiler als der Porsche und die Leistung wirkt noch gewaltiger. Im Grenzbereich ist er sehr gutmütig, wie-



Alois Pamper, ÖAMTC-Instruktor vergleicht unsere beiden Testkandidaten

wohl grundsätzlich sehr übersteuernd ausgelegt. Die Lenkung reagiert sehr schnell. Man fühlt sich gleich wohl. Der BMW ist ein richtiges Spaßauto.“



Ergonomie. Optik wie Haptik sind vom Feinsten, was man angesichts des Grundpreises von knapp 100.000 Euro allerdings erwarten darf. Dazu fünf Rundinstrumente mit dem zyklischen Drehzahlmesser in der Mitte, die darüber Auskunft geben, ob dem Carrera eher langweilig ist, oder er sich – von der Leine gelassen – so richtig wohl fühlt. Ein wenig gewöhnungsbedürftig: bekannte Besonderheiten wie das links vom Volant befindliche Zündschloss und der lastwagenartig aus der Mittelkonsole ragende Schalthebel, der nichtsdestotrotz wunderbar in der Hand liegt. Der BMW 135i lässt sich im Vergleich jedoch nicht lumpen. Er bietet nach dem Öffnen der schweren langen rahmenlosen Türen desgleichen erstklassige Ergonomie und gediegenes, mit Aluminium-Einlagen angereichertes Ambiente. Und das noch nicht mal zum halben Preis.

■ Auch im 135i geben Sportsitze dem Popscherl besten Halt und hinter dem drallen Sportlenkrad sitzen zwei sehr große kreisrunde Anzeigen mit allen wesentlichen Infos. Die Mittelkonsole ist weniger mit Knöpfchen und Schaltern überlastet als im Porsche. Im Fond finden sogar Erwachsene ausreichende, wenngleich nicht üppige Platzverhältnisse. Ein immerhin 370 Liter fassender Kofferraum und eine umklappbare Rückenlehne runden die bemerkenswerten Allround-Eigenschaften des BMW ab. Im Porsche lädt man bestenfalls seine liebsten Feinde in den Fond. Da er ohnehin nur 135 Liter Kofferraumvolumen sein Eigen nennen kann, nutzt man den Fond besser fürs Gepäck.

■ Bringt man den 3,6 Liter Boxer des



Im Porsche-Cockpit regiert sportliches Ambiente zu Lasten eines ordentlichen Blickwinkels auf das Navi

ebenfalls Merkmale der athletischer auftretenden Top-Version.

■ Wie es sich heutzutage schickt, hat BMW einen Ahnen aufgetrieben, auf den sich das 1er Coupé berufen darf: den 1968 vorgestellten BMW 2002. Lang ist's her. Anders beim Carrera. Der Porsche besitzt einen lückenlosen Ahnenpass, das seit 1963. Obwohl es sich beim jetzigen Modell genau genommen um die Baureihe 997 handelt, darf er als Reminiszenz weiterhin

die berühmte ‚911‘ im Namen führen. Deutlich gewachsen, lässt er nach wie vor jene Grundform erkennen, die schon das 63er Modell prägte und die sich unauslöschlich in unsere Netzhaut einbrannte. Pure Energie, vom breiten Hintern, unter dem der Boxermurmel steckt, sich nach vorne immer mehr verjüngend bis zur schmallippigen Schnauze mit den beiden erhobenen Rundaugen. Ein gespannter Muskel, bereit zu explodieren.

■ Nimmt man im Carrera Platz, umfängt einen Sportwagen-Feeling. Eine tiefe, dennoch gutes Gefühl für die Proportionen des Wagens vermitteln-



Im Vergleich fast spartanisch: das Limousinenhafte Cockpit des 1er-BMW

de Sitzposition, ein dickes griffiges Lenkrad, fest gepolsterte und angenehm ausgeformte Sitze und perfekte

Carrera zum Laufen, ertönt sogleich ein heiseres Grollen und Röcheln aus der aufpreispflichtigen, mit zwei Dop-



pelendrohren versehenen Sportabgasanlage, mit der unser Testwagen ausgerüstet war. Das Einlegen der

mel schüttelt, ausgleichen muss, um genauso zügig vorankommen zu können. BMW's Twin Turbo wird durch ei-



Aufpreispflichtige Sportabgasanlage mit zwei Doppelendrohren beim Porsche

Gänge erfolgt leicht und exakt. Die Kupplung ist strenger eingestellt und erfordert mehr Kraft als jene im BMW. Kurze Schaltwege und genau passende Anschlüsse des Sechsgang-Getriebes machen das Schalten zum Vergnügen. Was gut so ist, da häufiges Schalten den Drehmomentvorteil der aufgeladenen BMW-Maschine, die locker 400 Newtonmeter zwischen 1.300 und 5.000 Touren aus dem Ä-

nen Startknopf zum Leben erweckt und grummelt dumpf tönend vor sich hin. Der dicke Schaltknopf im 135i rührt in einem ebenso exakten und eng gestuften Getriebe wie im Porsche. Gibt man dem 3,0 Liter Reihen-sechser mit verbrauchssenkender Benzindirekteinspritzung die Sporen, geht es vehement vorwärts.

■ Zwei parallel geschaltete Turbolader sorgen für schnellen Druckaufbau

und mobilisieren 306 Pferdchen. Das bedeutet Schub ohne Ende, begleitet von sattem Röhren. Von der Leerlaufdrehzahl weg dreht er seidenweich bis zum roten Bereich bei 7.000 Touren. Die straffe und direkte Lenkung erlaubt zielgenaues Navigieren und so umrundet der 135i, nicht zuletzt dank



Der Twin-Turbo des BMW fauchte „nur“ durch ein Doppelendrohr

seiner ausgeglichenen Gewichtsverteilung von nahezu 50:50, wieselflink Kurven aller Radien, wobei sich der Grenzbereich weit jenseits dessen befindet, was auf öffentlichen Straßen getrieben werden sollte.

■ Das im getesteten Fahrzeug verbaute M Sportfahrwerk mit 15 mm Tieferlegung ist äußerst ausgewogen und lässt genügend Restkomfort übrig, um selbst lange Reise-Etappen bequem nehmen zu können. Einzig auffällig: die sehr häufig regelnde Traktionskontrolle. Was nicht an der Radführung der modernen Fünf-Lenker-Hinterachskonstruktion lag, sondern wohl an den Winterreifen auf 17-Zöllern, die mit der gebotenen Kraft schlichtweg überfordert schießen. Das geringe Geräuschniveau und der gute Durchzug machen aus dem kleinen Sportler schon mal einen Flaneur, den man gerne schallfaul durch die Gegend rollt. Ein Sport-Coupé, wie es sein soll. Wie ferner ein langjähriger Freund der Redaktion und schneller Autos attestiert: „Ein kleiner Wolf im Schafspelz mit atemberaubender Leistung und tollen Fahreigenschaften. Understatement in Bestform.“

■ Der Carrera ist da reinrassiger. Sein Fahrwerk ist härter, was sich vor allem beim langsamen Abrollen be-



merkbar macht. Je schneller er bewegt wird, desto geschmeidiger gibt er sich. Lenkpräzision ist, was wunder, kein Thema. Der spontan reagierende Boxer schiebt mit seinen 325



Porsche 19-Zöller mit 235/35 Pneus...

PS ordentlich an und orgelt hoch, dass es eine Freude ist, braucht indessen die höheren Drehzahlen. Das volle Drehmoment von 370 Newtonmetern steht erst bei 4.250 U/min an. ■ Da der Zuffenhausener insgesamt sportlicher ausgelegt ist als der Bayer, tut das der Freude am Fahren kei-

nen Abbruch. Ein System zur Verstellung der Nockenwellen für höheres Drehmoment und hohe Leistung besitzen beide Motoren. Durch den flachen, den Schwerpunkt senkenden Sechs-Zylinder Boxer im Heck kennt der Carrera bekanntermaßen keine Traktionsprobleme, umso mehr als



...beim BMW waren's nur 17-Zöller, was der Traktion nicht förderlich war vorne 235/35er und an der Mehrlenker-Hinterachse 295/30er Winterpneus auf 19"-Alus aufgezogen waren. Das bei Porsche PSM genannte Stabilitätsprogramm lässt etwas

mehr zu, als das DSC im BMW. Zart angedeutete Heckschwenks sind bei aktiviertem PSM durchaus drin. Dadurch wirkt der ausladender gebaute und längere, aber mit kürzerem Radstand versehene Carrera genauso agil wie der 135i. Zudem ist er etwa hundert Kilogramm leichter. Auf gesperrter Strecke und ohne Fahrhilfen ergibt sich ein leicht verändertes Bild, wie unser Profi siehe Kasten beschreibt. Der Carrera klingt herrlich, ist freilich vernehmlich lauter als der BMW, bietet denen ungeachtet annehmbaren Reisekomfort.

■ Unter dem Gesichtspunkt der reinen Performance kann der wesentlich preisgünstigere BMW 135i dem renommierten Porsche Carrera pro-

blemlos Paroli bieten. Zudem ist er der bessere Allrounder. Trotz des enormen Fahrspaßes ist er in diesem Vergleich die Wahl der Vernunft. Gegen den herzergreifenden Mythos „Neun-Elfer“ tut er sich trotzdem schwer. Der Carrera lässt drastischer den Sportler raushängen und sein Image reicht weiter als der aufregende Boxer böllert. Da verschmerzt die Kundschaft die exorbitanten Preise. Ein Fahrzeug wie der BMW 135i, mit solchem Leistungsvermögen um lediglich rund 45.000 Euro, setzt jedoch ein lautes Wort dagegen.

Text: Gerald Kollmann
Fotos: Media Service

Technische Daten im Vergleich

Porsche 997 Carrera Coupé



Motor, Antrieb
6-Zylinder-Boxer
Benzinmotor
3.596 ccm, 239 kW/325 PS
bei 6.800 U/min, 370 Nm
bei 4.250 U/min
Tankinhalt 64 Liter
Testverbrauch 14,2-14,7 Liter
Getriebe 6-Gang manuell
Heckantrieb

Fahrleistungen
Vmax 285 km/h
0-80 km/h 4,2 sec.
0-100 km/h 5,1 sec.
60-100 km/h (4. G.) 5,4 sec.
80-120 km/h (6. G.) 9,7 sec.

Innengeräusch 52 dB
100 km/h (4. G.) 71 dB
130 km/h (6. G.) 76 dB

Maße und Gewichte
Räder vorne 8Jx18 mit 235/40 R18
hinten 10Jx18 mit 265/40 R18
Fahrgestell McPherson-
Federbein-Achse vorne,
Mehrlenker-Achse hinten
Radstand: 2.350 mm
LxBxH (mm): 4.427/1.808/1.310
Gewicht 1.470 kg

Preis € 97.500,-

BMW 135i Coupé



Motor, Antrieb
6-Zylinder-Reihen -
Benzinmotor mit Twin Turbo
2.979 ccm, 225 kW/306 PS
bei 5.800 U/min, 400 Nm bei
1.300-5.000 U/min
Tankinhalt 53 Liter
Testverbrauch 11,2-13,5 Liter
Getriebe 6-Gang manuell
Heckantrieb

Fahrleistungen
Vmax 250 km/h (abgeregelt)
0-80 km/h 4,8 sec.
0-100 km/h 5,6 sec.
60-100 km/h (4. G.) 4,6 sec.
80-120 km/h (6. G.) 6,6 sec.

Innengeräusch (47dB)
100 km/h (4. G.) 66 dB
130 km/h (6. G.) 69 dB

Maße und Gewichte
Räder vorne 7,5Jx18 mit 215/40 R18
hinten 8,5Jx18 mit 245/35 R18
Fahrgestell Doppelgelenk-
Federbein-Achse vorne,
Fünf-Lenker-Achse hinten
Radstand: 2.660 mm
LxBxH (mm): 4.360/ 1.748/1.408
Gewicht 1.560 kg

Preis € 45.200,-