

Die Fotomeister 1967

hobby

Das Magazin der Technik

**1 Sportwagen und
6 Farbfernseher!**

Tolle Preise im großen
hobby-Wettbewerb



**BMW
1600 GT**

kontra

**PORSCHE
912**

Im Abonnement 1,65 DM
zuzugl. 15 Pf. Zustellgebühr

SCHWEIZ Fr. 2,00
ÖSTERREICH . . . 12,50 S
ITALIEN 3 20 L
NIEDERLANDE . . 2,00 Fl.

Weißblaue Porsche-Konkurrenz:

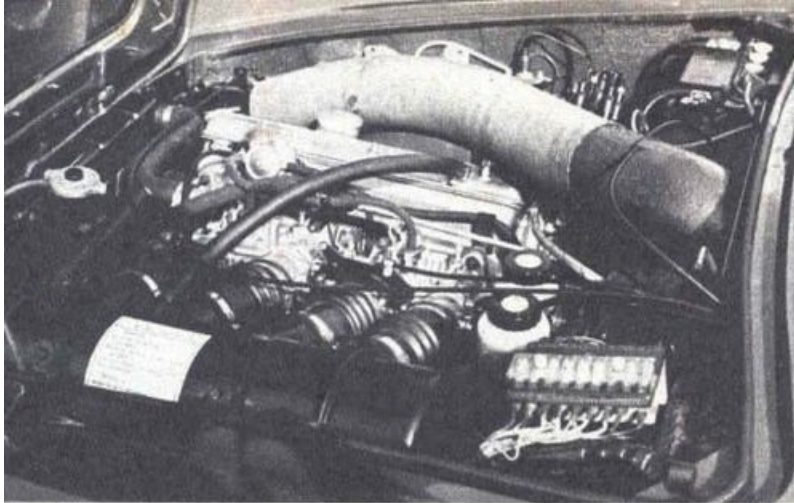


Noch vor Jahresfrist wären wir niemals auf die Idee gekommen, einen Glas 1700 GT mit einem Porsche unmittelbar zu vergleichen. Das hat nichts mit den Glas-Leuten zu tun, denen wir auch nach der Übernahme durch BMW gerne bescheinigen, daß sie Autos zu bauen verstanden und mit viel Mut, Phantasie und Ideenreichtum ein gutes Stück Autogeschichte mitgeschrieben haben. Einem echten Markterfolg stand eine

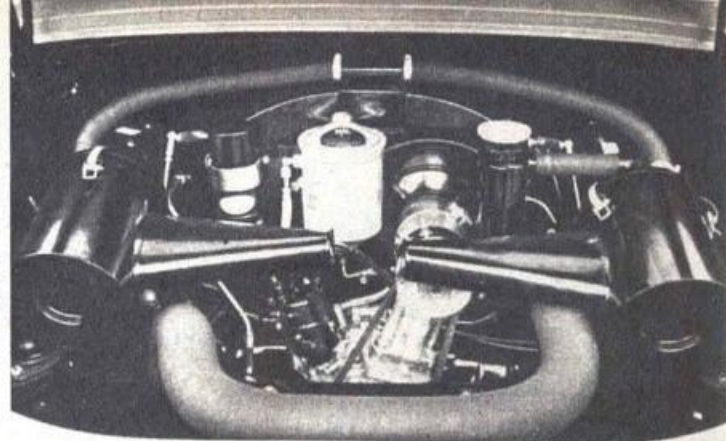
BMW 1600 GT



kontra Porsche 912 ▶



Eine mächtige 'Gasanstalt', die jeden Zylinder einzeln speist, dominiert beim BMW-1600-TI-Motor. Das dicke Rohr im Hintergrund bringt ziemlich 'Frischlufte' in den Innenraum.



Zwei großdimensionierte Ansauggeräuschkämpfer beherrschen das Bild im Porsche-Motorraum. Damit opfert man einige Pferdchen der Laufkultur des weltberühmten Motors.

winzige Wichtigkeit entgegen, nämlich das stilisierte 'G' als Markenzeichen; denn dieses zielt in gleicher Weise das 'Westentaschen'-Goggomobil wie den schnittigen Achtzylinder-Sportwagen. Ich erinnere mich noch gut, daß ich bei der ersten Fahrt mit dem Glas 2600 V8 den Junior-Chef Anderl Glas unter Hinweis auf das Firmenemblem fragte, ob das sein müsse, wobei mich Anderl wortlos anstarrte, als hätte ich mit seinem guten Namen ein 'Sakrileg' begangen.

Glas und Porsche waren vor Jahresfrist noch zwei Welten, wenngleich damals schon der Glas 1700 GT mit dem Porsche 912 leistungsmäßig durchaus vergleichbar war. Heute zielt den Sportwagen aus Dingolfing das weiß-blaue Markenzeichen von BMW, und das ist vermutlich für die Sportwagenfreunde ebenso interessant wie die Verbesserungen, die BMW diesem Auto angediehen ließ und die es erneut in den Blickpunkt allgemeinen Interesses stellte.

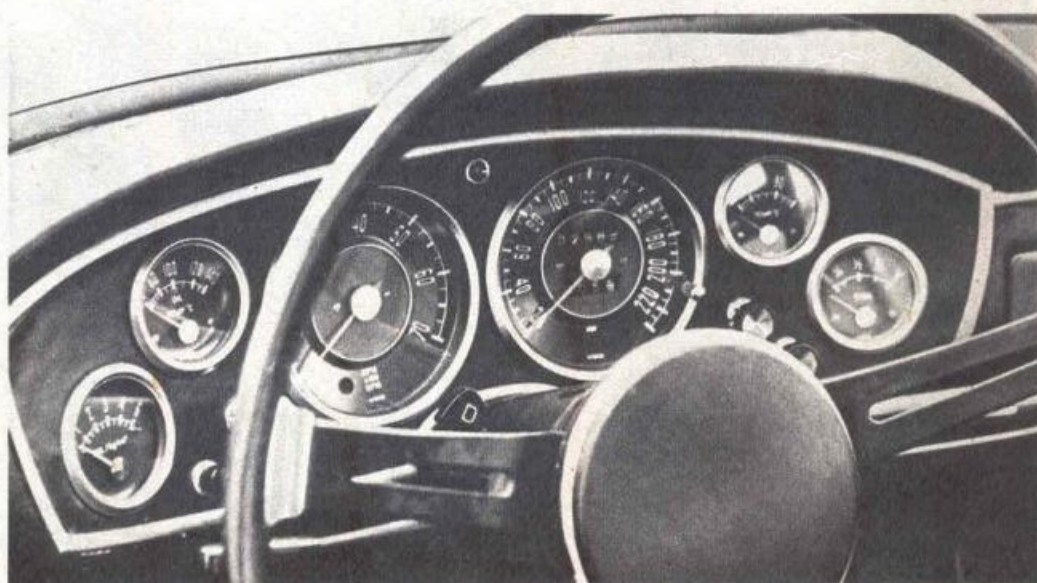
BMW und Porsche kann man in einem Atemzug nennen, beide Namen haben auf den Pisten der Welt den gleichen guten Klang. Der Sportwagen-Fan kauft sich damit von vornherein sportliches Prestige: Was er sich darüber hinaus noch einhandelt, das soll unser Vergleich des Porsche 912 mit dem BMW 1600 GT hier zeigen.

Wer den Nerv für Sportwagen hat, dem schlägt beim Anblick des Porsche das Herz höher. Kein Pininfarina, kein Bertone haben seine Karosserie geformt, sondern der Enkel des Herrn Professor Porsche. Kühle Zweckmäßigkeit steht im

Vordergrund, und man möchte den Porsche das 'heißeste Bügeleisen der Welt' nennen.

Ganz anders wirkt der BMW 1600 GT auf den Beschauer: Er besticht durch seine Form, durch den südländischen Charme, den Pietro Frua aus Turin diesem Auto mitgegeben hat. Dieses gewisse Etwas drängt die zweifellos vorhandene Zweckmäßigkeit in den Hintergrund, unter der wir uns eine einwandfreie aerodynamische Formgebung und fabrikationstechnische Eigenschaften vorstellen. Allerdings ist diese Frua-Karosserie ein Musterbeispiel dafür, daß Charme allein im Sportwagengeschäft nicht ausreicht, denn erst ein sportlicher Firmenname bringt die Fans dazu, sich für ein solches Auto zu begeistern.

Es ist schwierig, hier einen Schönheitspreis verleihen zu wollen, denn unterschwellig spielt der jeweilige Name eine Rolle in der Beurteilung. Könnte man den Namen von den Autos trennen, so würden wir vermutlich dem Frua einen Pluspunkt mehr zuerkennen, weil seine Karosserie so gut gelungen ist, daß sie einem Sportwagen-Ästheten schon ein wenig 'unter



die Haut' geht — wie man so treffend sagt.

Der Porsche — wem sagt man das? — ist traditionelle 'böhmische Schule' in allerhöchster Potenz. Diese 'Tatra-VW-Konzeption' bringt zwar einige Handicaps mit wie etwa den Leistungsanspruch des Kühlgebläses, die Drehzahl-empfindlichkeit des Luftgekühlten und die Motoranordnung im Heck. Daher leistet der Porsche bei gleichem Hubraum und gleicher Nenndrehzahl nur 90 PS gegenüber den 105-BMW-PS, und seine Drehmomentenwerte liegen unter denen des neuen BMW-1600-GT-Motors.

Natürlich könnten die Porsche-Ingenieure noch ein paar PS mehr herauszaubern, doch sie haben sich bewußt zurückgehalten, um den Motor geräuschknapp zu kultivieren und die Drehzahlfestigkeit auf 6000 U/min zu steigern. Etwas weniger Leistung, mehr Laufkultur und dafür höhere Lebensdauer, das dürfte den Porscheleuten bei der Konstruktion ihres Motors vorge-schwebt haben.

Der Porsche ist drehstabgefedert, doch liegen die vorderen Federstäbe längs und nicht quer wie bei der Hinterachse, unter anderem auch, um Platz für den Kofferraum zu schaffen. Der Motor liegt hinter der Hinterachse, doch ist es Porsche gelungen, ungute Fahrwerksreaktionen der ungünstigen Gewichtsverteilung zu eliminieren und das Kurvenverhalten weitgehend zu neutralisieren.

Die BMW-Konstrukteure hatten es leichter, mit dem 1600 GT einen Konkurrenten zum Porsche zu schaffen. Der Glücksfall eines von Anfang an leistungsfähigen 1,6-Liter-Motors für die 1600/2-Limousine machte nur wenige 'handelsübliche' Mittel notwendig, um aus dem Gebrauchsmotor einen heißen Sportmotor zu 'frisieren'. Der war zwar zunächst für den 1600 TI bestimmt, doch er paßt ganz wunder-

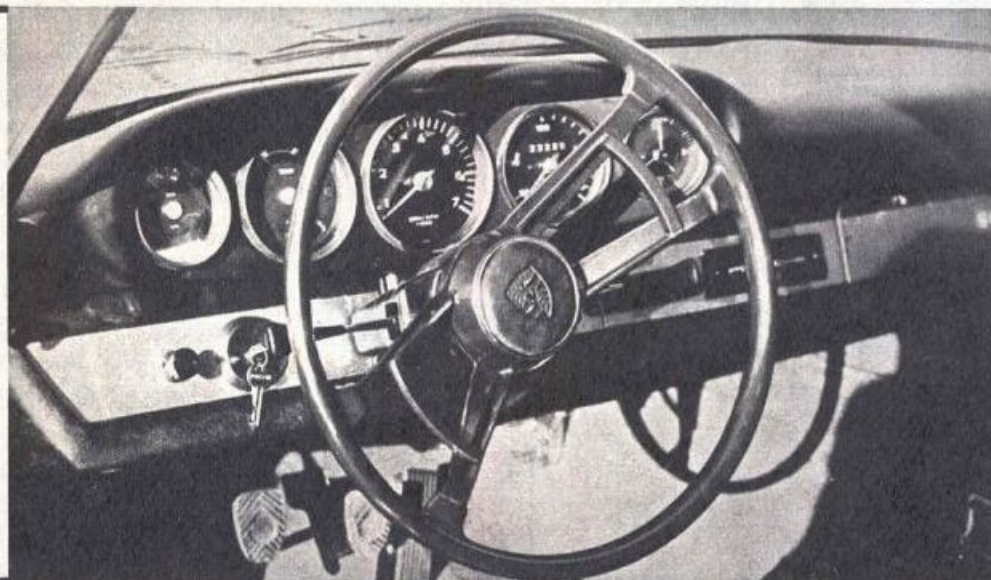
Die Kraft und Fahrtüchtigkeit

	BMW 1600 GT	Porsche 912
Zylinderzahl	4	4
Anordnung	Reihe	Boxer
Hubraum	1573 ccm	1582 ccm
Bohrung x Hub	84 x 71 mm	82,4 x 74 mm
Verdichtung	9,5:1	9,3:1
PS bei U/min	105/5800	90/5800
max. Drehmoment bei U/min (mkg)	13,5/4200	12,4/3500
Nockenwelle	obenliegend	zentral
Kurbelwellenlager	5	4
Vergaser	2 Doppelhorizontal Solex 40 PHH	2 Doppelfallstrom Solex 40 PJJ-4
Getriebe	4 Gänge	4 Gänge (a. W. 5)
Aufhängung vorne	Einzelradaufhängung an unten- und obenliegenden Querlenkern mit Schraubenfederung, Querstabilisator	Einzelradaufhängung an Federbeinen und Querlenkern, längs liegende Torsionsstäbe
Aufhängung hinten	Einzelradaufhängung an schräg-stehenden Längslenkern mit Schraubenfedern und Gummi-Luft-Zusatzfeder	Einzelradaufhängung an Schräglenkern, querliegenden Torsionsstäben
Stoßdämpfer	vorn und hinten doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer	vorn und hinten doppelt wirkende hydraulische Stoßdämpfer
Lenkung	ZF-Gemmerlenkung mit Schnecke und Rolle	Zahnstangenlenkung
Bremsen v/h	Scheiben/Trommel	Scheiben/Scheiben
Reifen	155 HR 14	165 HR 15
Felgen	4 1/2 J x 14	5 1/2 J x 15
Elektr. Anlage	12 Volt	12 Volt
Tankinhalt	55 Liter	62 Liter

bar in den Glas 1700 GT hinein, und so blieb dieser Sportwagen 'made in Dingolfing' der Sportwelt erhalten. Zwei Doppelhorizontalvergasers Solex 40 PHH statt des einen Fallstromvergasers und die Anhebung der Verdichtung von 8,6 auf 9,5:1 bringen 105 statt vorher 85 PS und eine Anhebung der Drehmomenten-

Wem geht das Herz nicht auf beim Anblick der vielen Instrumente, die den 'Volant' in ein Cockpit verwandeln? Schon Glas wußte, was Fans wünschen. Neu ist das Lenkrad mit dem großen Sicherheits-Polster.

Brandneu ist die Instrumentierung des Porsche 912: Das Kombiinstrument wurde in einzelne Rundanzeigen aufgelöst und durch eine Zeituhr vervollständigt. Dank der Sicherheitslenksäule ist die Lenkradnabe nun einwandfrei entschärft.



Von diesem schon längst erwarteten Auto erhielt der BMW 1600 GT den Motor: Der 1600 TI dürfte der große BMW-Schlager werden, nachdem sich die normale Limousine bereits eine Spitzenstellung im Verkauf gesichert hat. Außer der Limousine ist noch eine Cabriolet-Version im Angebot.



kurve mit einem Maximalwert von 13,5 statt 12,6 mkg.

Eine weitere und entscheidende Aufwertung erfuhr das frühere Glas-1700-GT-Coupé durch den Einbau der vorbildlichen BMW-Hinterachse. Die von Längsblattfedern geführte Glas-Starrachse war nämlich für einen Sportwagen höchst ungeeignet und manchem potentiellen GT-Interessenten ein Dorn im Auge. Über die Vorzüge der BMW-Achse haben wir ausreichend berichtet (s. hobby 14-16/1967), so daß wir uns hier darauf beschränken dürfen, dem BMW 1600 GT ein vorbildliches Fahrwerk zu attestieren.

Nach der Charakterisierung der beiden Motoren dürfte es kaum überraschen, daß bei unseren Beschleunigungsvergleichen der BMW dem Porsche stets eine Nasenlänge voraus ist: Von 0 bis 100 km/h um etwa eine Sekunde, von 0 bis 120 km/h zwei Sekunden, von 0 bis 160 km/h fast drei Sekunden. Der BMW hat nicht nur mehr Drehmoment, sondern erzielt auch den Maximalwert in sportlicher Weise bei 4200 U/min. Das heißt also, der BMW verfügt im oberen Drehzahlbereich über eine hohe Drehkraft, während der Porsche bei 3500

U/min seinen Maximalwert an Drehkraft erreicht. Das ist ein weiteres Zeichen dafür, daß der 912 nicht supersportlich ausgelegt ist, sondern mehr als sportlicher Reisewagen mit einem möglichst langlebigen Motor.

BMW dagegen baut gern geballte Ladungen, die weniger auf Lebensdauer, als auf Leistung getrimmt sind. Wer allerdings allergisch gegen Temperamentsausbrüche der Konkurrenz bei 'privaten' Überholrennen sein sollte, für den hat Porsche ein Hilfsmittel parat: den Einsatz eines Fünfganggetriebes, das die Motorleistung besser wandelt, so daß weit kürzere Beschleunigungszeiten erzielbar sind. Allerdings fährt man mit fünf Gängen nicht so einfach dahin, man muß nämlich fleißig schalten, um die Vorteile der fünf Gänge wirklich auszunutzen.

Nicht jeder Sportwagen ist so schnell, wie auf dem Tacho abzulesen ist. Sehr oft macht das Fahrwerk nicht mehr mit, und man könnte eine Handvoll Beispiele dafür nennen. Zu dieser Kategorie zählen jedoch weder der BMW noch der Porsche. Im Gegenteil bringt man bei beiden jede Temperamentsreaktion auch sicher auf den jeweiligen Boden. Beide reagieren in schnellen Kurven neutral, in Grenzbereichen treten leichte Übersteuerungstendenzen auf, beim Porsche dann, wenn man in der Kurve vom Gas geht. Die Geradeaus-Laufeigenschaften sind bei beiden Autos gut, lediglich Seitenwind mag der Porsche immer noch recht ungerne, denn der Motor im Heck liegt eben wie der Knüppel beim Hund.

Die ZF-Schneckenlenkung im BMW ist leichtgängig und sportlich direkt, während die Zahnstangenlenkung im Porsche ein etwas kräftigeres Zupacken verlangt. Beide Autos besitzen vorbildliche Bremsen: der BMW mit Scheibenbremsen vorn, der Porsche mit Scheibenbremsen an allen Rädern. Spurtreue, auch bei Notbremsungen, kaum ein Nachlassen der Bremskraft und geringer Pedaldruck zeichnen die beiden Bremssysteme aus.

Es ist eigentlich selten, daß sich jemand einen Sportwagen nur für sportliche Betätigung leistet.

Je mehr Armaturen, desto besser

	BMW 1600 GT	Porsche 912
Drehzahlmesser	+	+
Oeldruckmanometer	+	—
Oeltemperaturanzeiger	+	+
Zeituhr	—	+
Scheibenwischer	2stufig	3stufig
Scheibendusche	elektrisch	elektrisch
Liegesitze	+	+
Heckscheibenentfroster	—	+
Sicherheitslenkung	—	+

Temperament in Zahlen

Beschleunigung	BMW 1600 GT	Porsche 912
0-60 km/h	5,4 sec	5,9 sec
0-80 km/h	7,5 sec	8,6 sec
0-100 km/h	11,2 sec	12,3 sec
0-120 km/h	16,0 sec	18,0 sec
0-140 km/h	22,0 sec	24,5 sec
0-160 km/h	32,6 sec	35,2 sec
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h	185 km/h



Von München bis Dingolfing reichte die Hetzjagd um Werte und Erkenntnisse. Übrigens sind die Nebellampen beim Porsche 912 Extras, beim Typ 911 Serienausstattung.

Meist werden diese Autos auch als Reisewagen eingesetzt, doch nicht alle sind für diesen Zweck tauglich. Der Porsche ist der ideale Reisewagen für zwei Personen auf weiten Strecken: Gute Federung, bequeme Sitze, ausreichender Bewegungsraum im Auto stempeln ihn dazu. Allerdings ist der Luftgekühlte dann recht laut, wenn

man alle Pferdchen laufen läßt; vor allem bei Geschwindigkeiten von mehr als 170 km/h. Beim 'Autobahn-Bummel' mit 150 km/h ist er jedoch auch in dieser Hinsicht recht angenehm zu fahren, zumal er zu den Autos gehört, bei denen selbst die eintönige Autobahn nicht zur Qual wird.

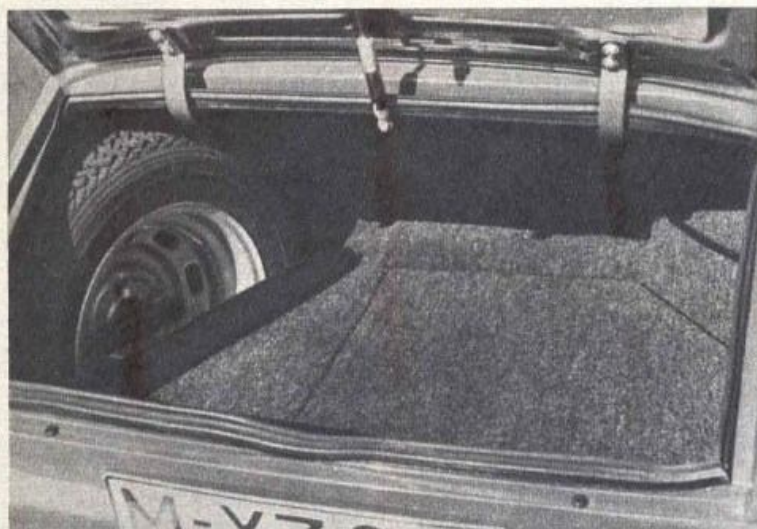
Der BMW ist noch geräumiger als der Porsche, auch wenn man ihn niemals als Viersitzer strapazieren wird. Als echter Pluspunkt gegenüber dem Porsche ist ein recht geräumiger Kofferraum zu notieren. Die Federung ist noch nicht ganz ausgewogen — sie erscheint uns ein wenig weich —, aber in Dingolfing ist man dabei, hier vor der Serienfertigung Abhilfe zu schaffen. Also auch der BMW ist ein angenehmer Reisewagen mit sportlicher Note.

Prächtig sind die Armaturen: Beim neuesten Porsche 912 ist das Kombiinstrument durch zwei Einzelanzeigen (Benzinuhr und Öltemperatur-Anzeige) und eine Zeituhr ersetzt, was das Armaturenbrett entsprechend aufwertet. Auch beim BMW dominieren wie beim Porsche Tacho und Drehzahlmesser, doch hat er darüber hinaus noch vier Einzelinstrumente für die Messung des Öldrucks (der Porsche begnügt sich mit der üblichen Öldruck-Kontroll-Lampe), der Öltemperatur, der Wassertemperatur und des Benzinstands.

Das Lenkrad des BMW ist gegenüber dem Glas geändert und zeigt jetzt eine große Polsterplatte über der Lenkradnabe. Beide Autos haben handlich kurze Schalthebel, eine gute Polsterung des Armaturenbrettes mit wirksamem Blendschutz für die Instrumente. Ein großes Plus ver-

Versuch einer Wertung nach Punkten

BMW 1600 GT											Porsche 912										
Pluspunkte + Hervorragende Fahrleistungen + Vorbildliche technische Ausrüstung + Ansprechend geformte Karosserie											Pluspunkte + Ausgezeichnetes Finish + Vorbildliche Sicherheit + Sehr gute Bremsen										
Minuspunkte — Recht teuer gegenüber echter Konkurrenz											Minuspunkte — Kleine Serie: hoher Preis — Empfindlich gegen Seitenwind										
	BMW 1600 GT										Porsche 912										
Straßenlage	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Beschleunigung	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Spitze	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Bremsen	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Sicht/Licht	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Instrumente	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Komfort	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Bedienung	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Finish	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Sicherheit	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Preis/Wert	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	
Insgesamt:	98 von 110 möglichen Punkten										98 von 110 möglichen Punkten										



Beachtlich für einen Sportwagen ist der Kofferraum des BMW. Die platzsparende Unterbringung des Reserverades und ein glatter Boden schaffen Raum für Reisegepäck.



Wunschtraum vieler Käfer-Besitzer ist ein solcher Kofferraum, der beim Porsche nur dadurch geschaffen werden konnte, daß die Drehstäbe längs eingesetzt sind.

dient der Porsche für die Sicherheitslenksäule, die man beim BMW vermißt. Doch Vorsicht: Schon anlässlich unseres letzten Super-Tests haben die BMW-Konstrukteure sauer reagiert und darauf hingewiesen, daß die BMW-Lenksäule gleichfalls sicher sei, weil beim Aufprall die weiche Hardy-Scheibe das Lenkgetriebe einknicken läßt, wodurch die gefährliche Stoßrichtung auf die Fahrerbrust wirksam abgelenkt wird. Dies hat man in München in zahllosen aufwendigen Aufprallversuchen ermittelt.

Angenommen, ein 'edeldenkender Mensch' würde mir 17 000 Mark in die Hand drücken mit der Auflage, spontan einen der beiden Sportwagen zu wählen: Ich wüßte auf Anhieb nicht,



Schwung und Harmonie in der Formgebung: ein von Frua geschaffenes, geradezu klassisches Profil für den BMW (oben). Harmonie aber auch beim Porsche — lediglich der Bug läßt im Profil etwas von Fruas Schwung vermissen.



für welchen Wagen ich mich entscheiden sollte. Beim Porsche bleiben mir noch ganze 20 Mark übrig, beim BMW jedoch 1 140 Mark. Sollte das den Ausschlag geben? Zum Porsche zögen mich Herz und Sicherheitsbedürfnis, zum BMW Hand und Pietro Frua. Der Porsche-Schlüssel öffnet auch die Tore der Porsche-Clubs, in denen der Porsche-Kfz-Brief eine Art Exklusivitäts-Legitimation für Auserwählte ist.

Gemessen und gewogen

		BMW 1600 GT	Porsche 912
Länge	cm	405	416,3
Breite	cm	155	161
Höhe	cm	128	132
Radstand	cm	232	221,1
Leergewicht	kg	950	1000
Zuladung	kg	400	290
Preis	DM	15850,—	16980,—

Bei der BMW-Familie dagegen gibt man sich rustikaler. Man sieht im Markengefährten einen 'Spezi', selbst wenn es sich um den Bundesfinanzminister oder einen echten Wittelsbacher handeln sollte. Man verzeihe mir diese 'unchristlich-unsozialen' Gedankengänge, die der Not einer Gewissensentscheidung entspringen und der Fiktion einer 'edeldenkenden Schenkung'.

Denn in Wahrheit gibt es derartige Gewissensqualen nicht. Jedenfalls nicht für Porsche-Fans. Und der BMW 1600 GT konkurriert weit mehr mit Alfas, Fiats und den Sportwagen aus Old England. Immerhin erschien es uns interessant, das mit dem 'klassischen' Porsche zu messen, was der ehemalige Glas 1700 GT nunmehr als BMW 1600 GT an Sportlichkeit, Sicherheit und Komfort zu bieten hat.

Heinz Kranz