

# auto motor und sport

Frankreich FF 18.-, Finnland Fmk 12.50, Italien Lit 4.200, Großbritannien £ 1.70, Niederlande hfl 5.50, Österreich ÖS 37.- (inkl. MwSt.), Schweiz sfr 4.50, Spanien Ptas 340.-  
Printed in Germany

Heft 8  
12. April 1986 DM 4,50  
E 1418 D

**Vergleichstest**  
Die besten HR-Reifen Serie 65



Golf auf französisch  
**Peugeot 309** Erster Test



**Test Ford Scorpio Diesel**

**Fahrbericht Neuer Alfa 75 Turbo**

**Test Honda Civic CRX 16V**

## Tuning

Schnellster Dreier **BMW**

**Test** 286 PS ● M1-Technik

Schneller, schöner **Mercedes**

**Neu** Duchatelet 300 E ● Brabus 300 TE ▶  
MAE 190 E - 2.3/16

Platz für vier **BMW Cabrio**

**Erster Test**



## Die Cabrio-Elite

**Vergleich**  Ferrari  Jaguar  Mercedes  Porsche

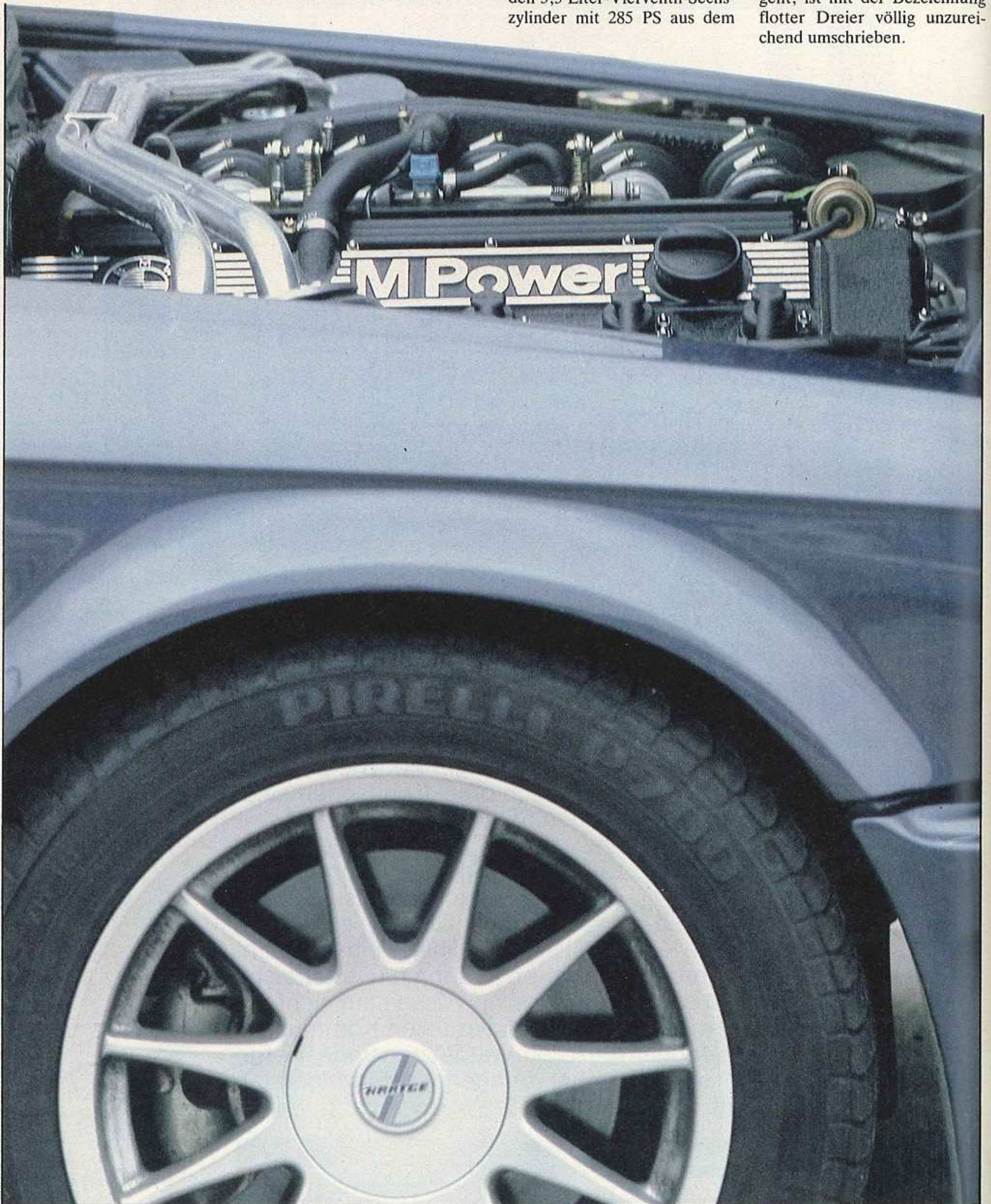
# Hartgesotten

Test BMW Hartge H 35-24 Getunter Dreier-  
BMW mit 285 PS starkem M 1-Motor.

Das Rezept ist einfach und wirkt schon beim Lesen wie eine Überdosis Aufputzmittel: Man nehme den größten und stärksten Motor, den BMW ab Werk zu bieten hat – den 3,5 Liter-Viertventil-Sechszylinder mit 285 PS aus dem

ehemaligen Sportwagen M 1 – und verpflanze ihn in den Bug der kleinsten BMW-Karosserie.

Was dann auf der Straße abgeht, ist mit der Bezeichnung flotter Dreier völlig unzureichend umschrieben.



Fotos: H. D. Seufert, H. P. Seufert



## Test Hartge H 35-24

Deshalb beschränkten sich die Tuning-Maßnahmen der saarländischen BMW-Spezialisten vorzugsweise auf Modifikationen an Karosserie und Fahrwerk. Und hier gab es für Hartge einiges zu tun.

Die von Haus aus nicht besonders verwindungssteife Dreier-Karosserie erhielt stützende Federbeinbrücken vorn und hinten; darüber hinaus mußten die Radhäuser verstärkt werden.

zichtet. Mit den unaufdringlichen Spoilern vorn und hinten wirkt der H 35-24 – so lautet die offizielle Bezeichnung – für Tuningmaßstäbe sogar relativ seriös. Nur die Räder dokumentieren, daß der Besitzer auf großem Fuß lebt. Auf sieben-einhalb Zoll breiten Leichtmetallfelgen sind ultraflache Pirelli P 700 aufgezogen – vorne im Format 205/55 VR 16, hinten in der Dimension 245/45 VR 16. Hinter der wuchtigen Berei-

fung verbirgt sich eine der höheren Motorleistung angepaßte Bremsanlage mit größer dimensionierten Scheiben und Sätteln.

Obwohl die in der BMW-Werbung vielzitierte Freude am Fahren nicht allein von der Anzahl der PS, Newtonmeter oder Kilometer pro Stunde abhängig ist, sorgt der 285 PS starke Vierventilmotor in dem leichten Dreier (1291 kg) für ein

Fahrvergnügen von nicht alltäglicher Qualität.

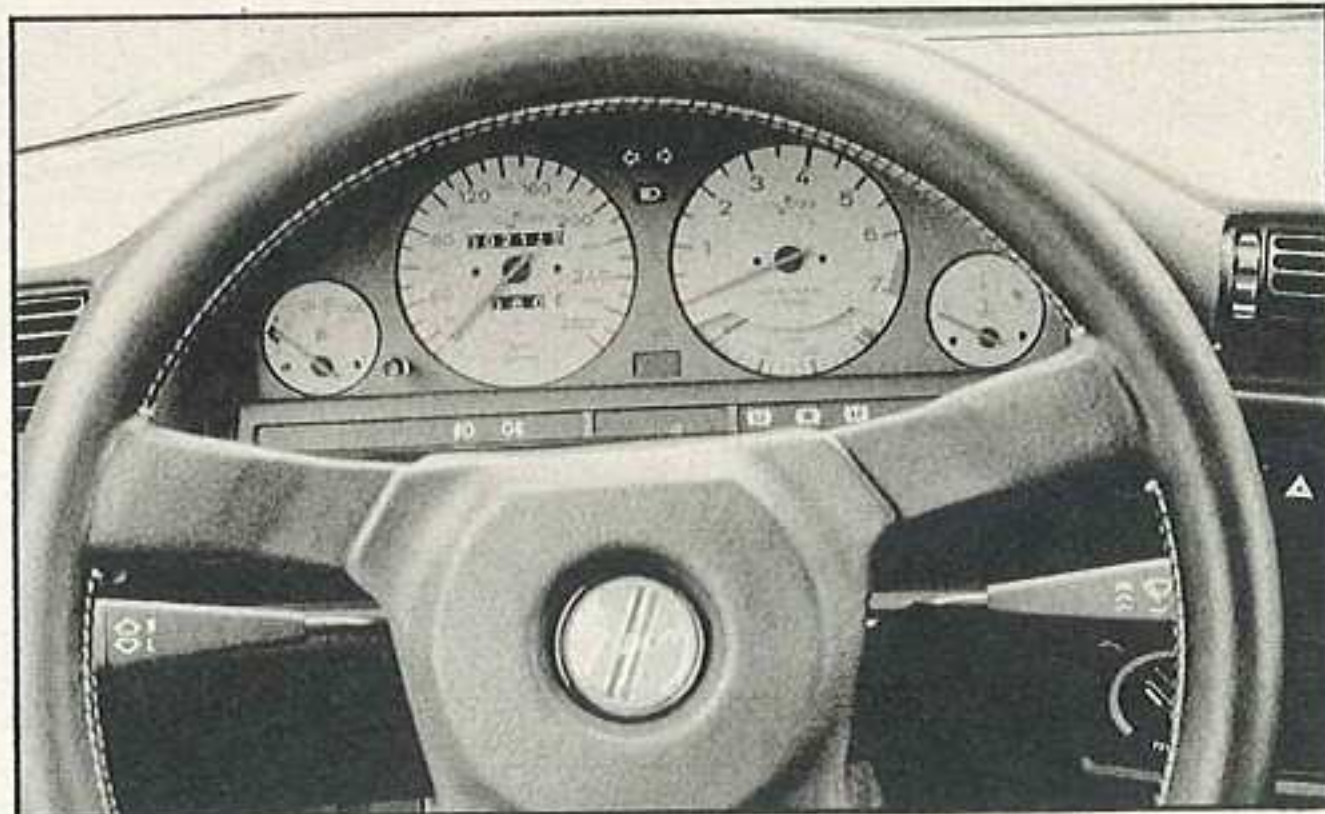
Schon nach der ersten Schlüsselumdrehung kommt Freude auf: Kernig-kraftig klingt der Sechszylinder im Leerlauf – eine Ouvertüre, die Nerven kitzelt. Dann kommt das Crescendo. Bereits knapp über Leerlaufdrehzahl stürmt der Hartge-BMW so vehement von dannen, daß es eigentlich völlig belanglos ist, welcher Gang eingelegt wird. Trotzdem greift man gern zum Schalthebel, weil die Schaltarbeit durch die Präzi-

**Im Grenzbereich: Hier erfordert der Hartge-BMW fahrerisches Können. Lenkrad und Instrumente sind funktionell und schön**



Um eine größere Reichweite und eine bessere Gewichtsverteilung (52 Prozent vorn, 48 Prozent hinten) zu erzielen, wurde der Tank von 55 auf 90 Liter Fassungsvermögen vergrößert und der Waschwasserbehälter in den Kofferraum verlegt. Dadurch schrumpfte das Kofferraumvolumen auf 400 Liter (nach VDA-Norm).

Bei den Karosserieumbauten wurde erfreulicherweise auf Effekthascherei weitgehend ver-



sion und Leichtgängigkeit des serienmäßig eingebauten Fünfgang-Sportgetriebes von Getrag zum Vergnügen wird.

Die Kraft in allen Lebenslagen manifestiert sich vor allem in hervorragenden Elastizitätswerten. Um im fünften Gang von 60 auf 120 km/h zu kommen, braucht der H 35-24 nur 14,2 Sekunden und liegt damit auf dem Niveau eines Vollblüters wie des Ferrari Mondial 3.2 (14,8 Sekunden). ▷

## Test Hartge H 35-24

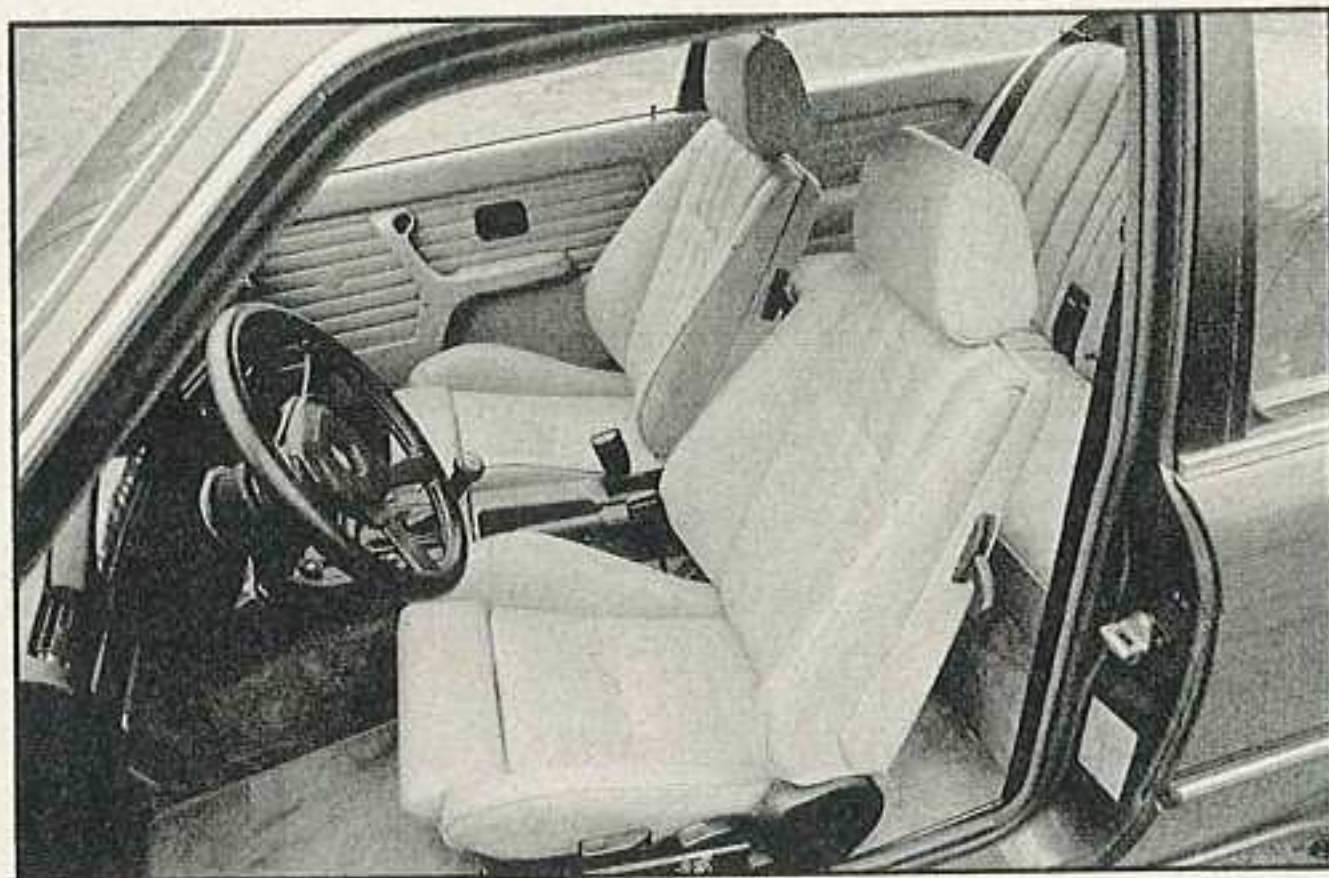
Doch wehe, wenn die rohen Kräfte sinnlos walten. Besonders auf nasser Fahrbahn kann der Hartge-Dreier dann in Grenzsituationen für feuchte Hände sorgen, weil die Über-

steuertendenz in Kurven, verstärkt durch den trotz serienmäßigen Sperrdifferential stets produzierbaren Schlupf an den Antriebsrädern, schwer zu kontrollieren ist.

**Im Gegensatz zum Fahrwerk sind die Sportsitze sehr komfortabel. Wegen des größeren Tanks schrumpfte das Kofferraumvolumen**

Auf trockener Straße baut der BMW in Kurven hohe Querschleunigungen auf, wobei das Manövrieren unter Last im Grenzbereich einem Balanceakt auf schmalen Grat gleich-

kommt. Auf der Autobahn hingegen ist der Geradeauslauf selbst im oberen Geschwindigkeitsbereich noch erstaunlich stabil; die Lenkung arbeitet ebenso exakt wie leichtgängig. Und die verstärkte Bremsanlage ist den erhöhten Anforderungen durchaus gewachsen.



## Technische Daten und Meßwerte

### BMW Hartge H 35-24

#### MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, thermostatisch gesteuerter elektrischer Kühlerventilator, elektronisch geregeltes Einspritz- und Zündsystem (Bosch-Motronic).

Leistung 210 kW (285 PS) bei 6800/min, spezifische Leistung 60,8 kW/L (82,5 PS/L), Hubraum 3453 cm<sup>3</sup>, Bohrung × Hub 93,4 × 84,0 mm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, maximales Drehmoment 340 Nm bei 4500/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 19,0 m/s, Ölinhalt Motor 10,0 L, Kühlsystem-Inhalt 10,0 L, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 1120 Watt.

#### KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung, Sperrdifferential.

Übersetzungen: I. 3,72, II. 2,40, III. 1,77, IV. 1,26, V. 0,641, R. 3,71, Achsantrieb 2,93:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 39,1 km/h.

**KAROSSERIE UND FAHRWERK**  
Viersitzige Limousine mit zwei Türen, selbsttragende Karosse-

rie, Motorhaube aus glasfaserverstärktem Kunststoff.

Vorn Einzelradaufhängung mit Federbeinen, Querlenker, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Federbeinen, Schräglenkern, Stabilisator, vorn und hinten Gasdruckstoßdämpfer, Servolenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Antiblockier-System, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreife 7½J × 16, Reifengröße vorn 205/55 VR 16, hinten 245/45 VR 16.

#### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2570 mm, Spur vorn/hinten 1458/1456 mm, Außenmaße 4620 × 1740 × 1300 mm, Kofferraum nach VDA-Norm 400 L, Tankinhalt 90 L. Leergewicht 1291 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 51,9/48,1%, zulässiges Gesamtgewicht 1585 kg, Zuladung 284 kg, Personenindexzahl 3,3.

#### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6800/min, V. Gang) 259 km/h

Beschleunigung  
0–60 km/h 3,3 s  
0–80 km/h 4,8 s  
0–100 km/h 6,0 s  
0–120 km/h 8,1 s  
0–140 km/h 10,3 s  
0–160 km/h 13,7 s

0–180 km/h 17,5 s  
0–200 km/h 23,0 s  
400 m mit steh. Start 14,1 s  
1 km mit steh. Start 25,6 s

Elastizität  
40–100 km/h (IV. Gang) 10,8 s  
60–120 km/h (V. Gang) 14,2 s

#### Tachometerabweichung

Anzeige effektiv  
50 km/h 44 km/h  
100 km/h 95 km/h  
130 km/h 123 km/h  
160 km/h 153 km/h  
200 km/h 187 km/h  
Kilometerzählerabweichung –4,4%

#### INNENGERÄUSCH

Bei 50 km/h 67 dB(A)  
Bei 100 km/h 70 dB(A)  
Bei 130 km/h 74 dB(A)  
Bei 140 km/h 75 dB(A)  
Bei 160 km/h 77 dB(A)  
Bei 180 km/h 79 dB(A)  
Bei 200 km/h 81 dB(A)

**KRAFTSTOFFVERBRAUCH**  
DIN-Verbrauch in L/100 km  
Bei 90 km/h im V. Gang 8,0  
Bei 120 km/h im V. Gang 10,2  
Stadtverkehr 16,0

#### Verbrauchswert im Test

in L/100 km  
Testverbrauch 15,4  
Kraftstoffart Super

#### WARTUNG

Inspektion alle 15 000 km  
Ölwechsel alle 15 000 km

Nur die Karosserie – von vorn bis hinten stets klappernd und ächzend – belegt, daß mit dem 285 PS-Triebwerk die Grenzen der Dreier-Motorisierung erreicht sind. Im Laufe der Zeit dürfte die Karosserie schneller ermüden als der Fahrer, der von einem hartgesottene Fahrwerk permanent wachgerüttelt wird.

Im Vergleich zu anderen Tuning-Autos ist der Federungskomfort jedoch nicht erschütternd schlecht. Mit ihrem Fahrwerkssatz, bestehend aus Bilstein-Fahrwerk mit Hartge-Sportfedern und Sportstabilisatoren vorn und hinten, glauben die Hartge-Mannen einen Kompromiß gefunden zu haben, mit dem die ohnehin sportlich orientierte Klientel leben kann. Die Schwächen im Abrollkomfort sind beim Langsamfahren zwar unverkennbar, aber auf Landstraßen und Autobahnen erfüllt die Federung durchweg zufriedenstellend ihren Dienst.

Recht kommod ist auch der Kraftstoffverbrauch. Durchschnittlich 15,4 Liter Super pro 100 Kilometer benötigte der Testwagen, bei dem das Leistungspotential oft und gern ausgeschöpft wurde. Wer weni-

ger stark aufs Gas drückt, kommt erwiesenermaßen auch mit zwölf Litern pro 100 Kilometer über die Runden.

Zurückhaltung fällt aber schwer bei so einem Auto, und darin liegt sicherlich auch eine gewisse Problematik begründet. Selbst ohne böse Absicht bewegt man sich besonders im Stadtverkehr allzu oft am Rande des Führerscheintzugs – der Hartge-Dreier gehört des-

halb zweifellos zu jenen Autos, die von ihrem Fahrer besonders viel Selbstbeherrschung verlangen.

**Schlicht, aber teuer: Der H 35-24 kostet 108 300 Mark**

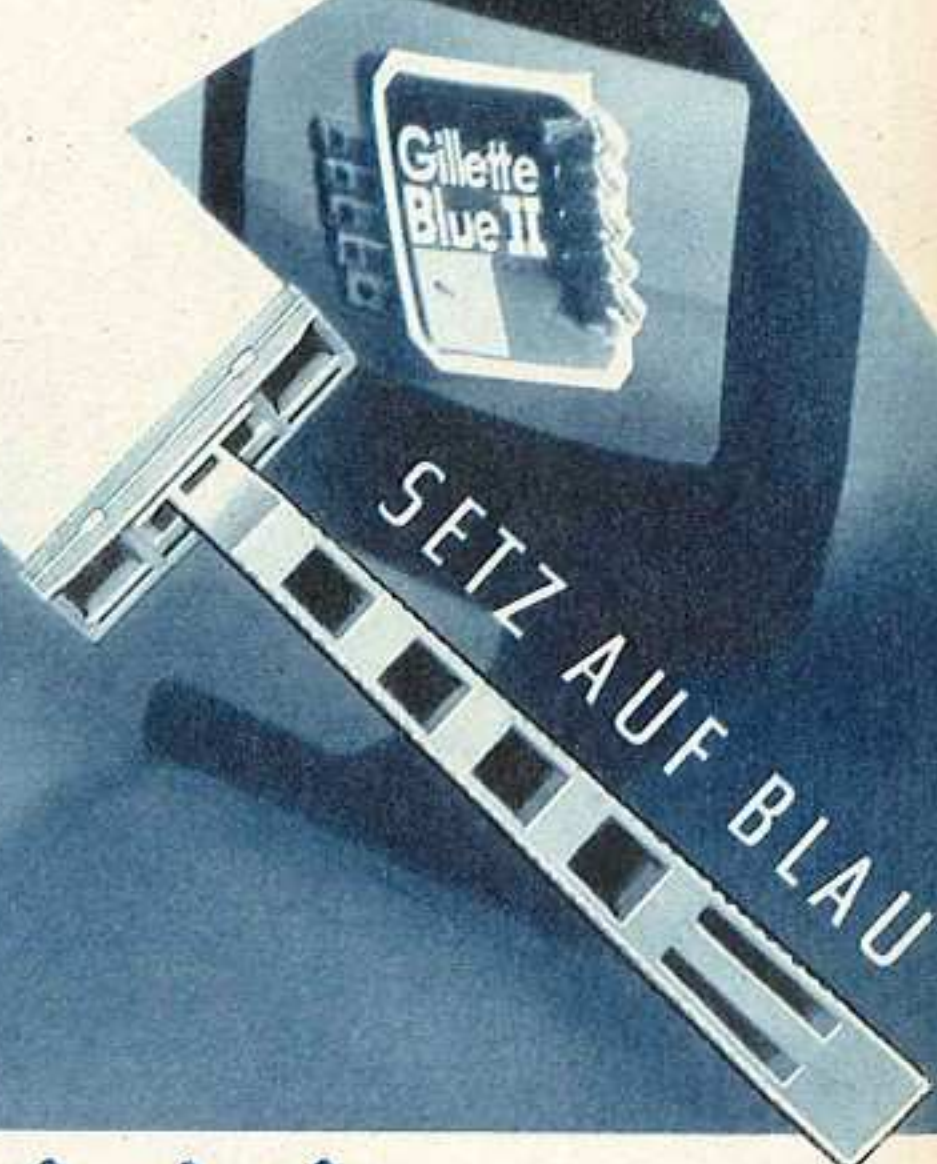
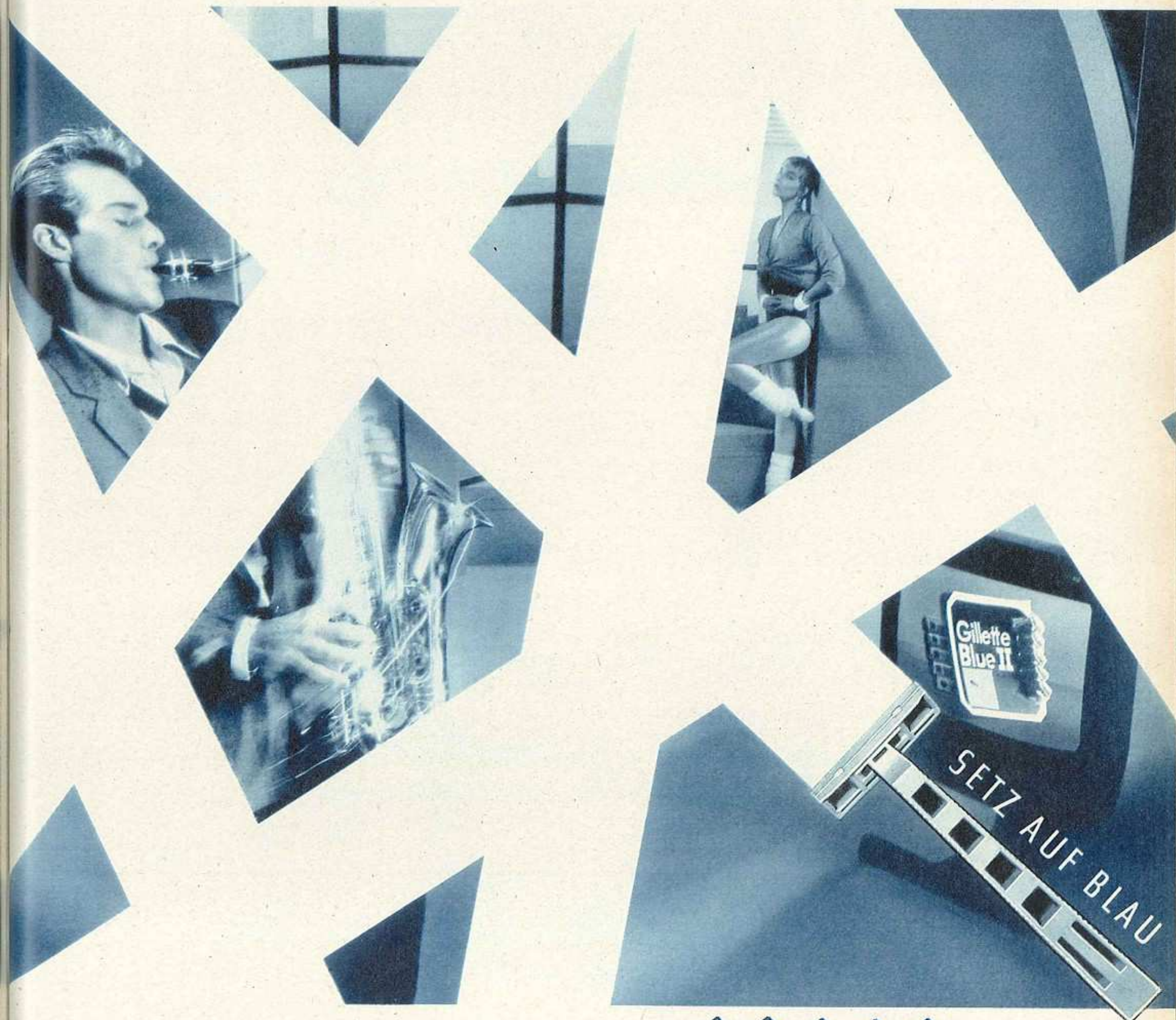


Viele Autofahrer werden es ohnehin nicht sein, die sich diese Selbstbeschränkung auferlegen müssen. Denn auch der finan-

zielle Grenzbereich ist so hoch angesiedelt, daß wahrscheinlich nur wenige Fans zu diesem automobilen Genußmittel greifen werden können.

Der schnellste Dreier ist zugleich auch der teuerste: 108 300 Mark sind beim Kauf zu bezahlen. Insofern erfordert der Hartge H 35-24 nicht nur einen soliden Charakter, sondern auch ein solides Bankkonto.

*Thomas Fischer*



MIT BLAU WIRD'S HAUTNAH · MIT BLAU GEHT'S LEICHT  
DIE BLAUEN: DAS SIND ZWEI KLINGEN, DIE ES BRINGEN



**Gillette Blue II**