

Vergleich

**BMW 325tds gegen 318i
BMW 525tds gegen 520i**



Flotte Kurzstreckenfahrten im Fahrverhalten machen BMW die Spitze in der Mittelklasse. Egal ob ein Diesel (oben) oder ein Benzinmotor (unten) besticht. Zur besseren Vergleichbarkeit werden die beiden Dieselmotoren beim Diesel die Batterie überbrückt. Im Fahrkomfort gibt es keine Unterschiede. Beide federn straff, aber nicht unkomfortabel.



Foto: Audiobild/Lichtbild

99 Prozent BMW – BMW-Fahrer wollen Leistung. Mehr als andere Autofahrer. Ein Diesel? Kommt

BMW's Fünfer ist der Klassische der Geschäftswagen. Stark und kultiviert. Fünfer und Diesel? Genauso stark und kultiviert

Das hatte BMW nicht machen dürfen. Dieser Diesel ist eine Gemüht. Wer es so verdummt, der Benziner der bayerischen Motor-Company schwören, stehen jetzt im Regen. Nichts ist mehr wie vorher.

Diese und Benzin sind beide gleichermaßen sauber. Der eine dank G-Kat, der andere unter anderem durch die Abgasreinigung des Oxidations-Katalysators die strenge Toxler-Norm.

Natürlich, der Sechszylinder im 520i-Superbenzin ist von lehrer unten herum eine schlappe Nummer. Auch als Vervollständiger. C'st ad 3500 Touren kommt er

zur Sache. Dann dreht er locker hoch. Bis der Begrenzer den Benzinmotor zumacht. 520i-Fahrer kennen das und haben sich häufiglich in den 520i nach wie vor das meistgefragte Modell im Seg-Programm. Das könnte sich ändern, sobald es sich fängt, der neue 525tds der Fünfer-Turbodiesel für 49.900 Mark.

Anlassen: Die kurze Vorlaufzeit reicht kaum aus, sich vernünftig anzuschallen. Wärmelaufphase: Weder die Fahrt vom Parkplatz noch die erste Ampel nach dem winterlichen Kaltstart verdrängen Selbstzweifel, das Beschleunigung in der Stadt über jeden Zweifel erhaben. Schon im Drehzahlkeller schneit er kraftvoll nach vorne. Im Gegensatz zum 520i, lebt er nicht von hohen Drehzahlen. Sein

Lesen Sie weiter auf Seite 58



Der Dreier. Natürlich schnell. Sportlich. Der Dreier als Diesel? Unmöglich. Na dann bitte mal einstellen – und staunen

Es tut mir leid, aber ein Dieselmotor geht nicht in mein dynamisches Dreier-Weltbild. Ein BMW-Motor, das ist, wie ein Ding aus einer anderen, aus einer anderen Welt. Er setzt jeden Gas-Befehl sofort in Drehzahl um. Ist leise und geschmeidig. Kurz: Ein BMW-Motor hat Sportgeist. Wie der Vierzylinder des 318i, einer der besten seiner Zeit.

Sorry, aber ein Diesel kann das nicht. Diese sind zähe Aggregats. Sie sind langsam und Landwirte. Aber sportlich?

Mit dieser Anti-Einstellung bin ich in den 325td gestiegen.

Vergleichen, ein wenig Zeit zum Nachdenken. 115 PS leistet der

kleine BMW-Diesel – zwei mehr als der 318i. Gut. Sechs Zylinder hat er, zwei mehr als der 318i. Sehr gut. Außerdem erfüllt er dank Katalysator und Turbolader die Abgasnormen. Sauber. Trotzdem: Es ist ein Diesel.

Aber was für einer. Fast scheint es mir, der 325td will mich bekehren, ja, mehr noch, einen Dieselfan aus mir machen. Nagen? Schon wenige 100 Meter nach dem Start hat er alle Nagen fest. Er ist so leise und sportlich, dass der Schall des Sound, der die Ohren ein wenig dumpfer sonoriert als sonst bei BMW üblich. So schön kann ein Diesel klingen.

Wer nach einer ersten 325td-Probefahrt in den 318i umsteigt, muß glauben, sein Trommelteil gibt einen solchen Ruck. Im Vergleich mit dem Zylinder des Diesels nicht floter auf Achse?

Weiter auf Seite 58

Was ist Drehmoment?

Drehmoment ist Kraft mal Drehweg und wiederum wiederum wiederum. Es ist die größte Kraft, die sich aus, mit welcher Kraft sich das Auto bei der Drehung der Pleuellarmen bewegt. Es ist die größte Belastung, die auf die Pleuellarmen wirkt. Es ist die größte Belastung, die auf die Pleuellarmen wirkt. Es ist die größte Belastung, die auf die Pleuellarmen wirkt.

nicht unter die Haube. Aber was, wenn für den Diesel auf einmal gilt: 1 Prozent Diesel



Zwei BMW. Ein Fahrwerk. Über jeden Zweifeln erhaben. Ist all das, was den Fahrer am Boden hält. Unterschied in der Abstimmung zwischen 1200cc-Dieseln (oben) und 1600cc-Benzinern (unten) gibt es nicht.



Selbst bei Wässerchen bleiben die schweren Hecktriebler überraschend gemüht.

Foto: Klaus Kuhn