



Allrad-BMW: Nach 50 000

Der BMW 325iX hat es geschafft. 50 000 Kilometer liegen hinter der Allrad-Limousine. Sinn der Langstrecken-Prüfung: Die Autos sollen zeigen, ob sie auch noch glänzen, wenn der Lack nicht mehr neu ist

Einen Tag bevor *Auto Bild* das erste Mal am Kiosk erschien, trat der metallic-silberne BMW 325iX seinen Dienst in der Testredaktion an: am 23. Februar '86. Kilometerstand: 3876. Rüstzeug: sechs Zylinder, 171 PS, 2,5 Liter Hubraum und, das wichtigste, Allradantrieb. *Auto Bild* wollte wissen, wie sich der (noch) einzige Allradler von BMW auf einer Distanz von 50 000 Kilometern bewährt. Ob er wirklich so zuverlässig ist, wie es die Werbung verspricht.

Eines vorweg: So ein Musterexemplar, wie wir es aus München erhielten, dürfte nur den wenigsten privaten Käufern unter

die Finger kommen. Die Meßwerte, die am Ende des Tests am zerlegten Fahrzeug ermittelt wurden, entsprechen den Toleranzwerten für Neufahrzeuge. Das heißt: Alle Motorteile wurden so penibel ausgesucht, wie es in der Großserienproduktion kaum möglich ist. Aber der Motor ist nur ein Punkt im Testwagen-Zeugnis.

Es geht auch um Komfort, Bedienungsfreundlichkeit, Fahrverhalten, Platzangebot, Verarbeitung und, nicht zuletzt, um das Preis-Leistungs-Verhältnis.

Fest steht: Der BMW 325iX war mit Abstand das beliebteste Fahrzeug der



Die magische Zahl ist erreicht. Der Tachometer steht bei 50 000. Zerlegt wurde der BMW 4435 Kilometerspäter

Testredakteure und Redaktionskollegen. Die Gründe, die akribisch genau im Testwagen-Begleitheft aufgeführt sind, lesen sich wie eine Werbeanzeige für BMW. Fahrverhalten: Der Allradantrieb verzeiht selbst grobe Fahrfehler. Wenn's mal zu schnell um die Ecke geht, schert sanft das Heck aus. Bei Gaswegnahme fädelt sich der Bayer automatisch wieder in seine Spur. Damit kommen selbst ungeübte Fahrer klar.

Fahrkomfort: Die BMW-Sportsitze (Unterschenkelstütze, Höhen-Neigungsverstellung) paßten kleinen und großen Kollegen wie angegossen. Die Wind- und Fahrgeräusche sind selbst bei Höchstgeschwindigkeit so gering, daß Gespräche mit den Beifahrern nie laut werden müssen.

Fahrwerk: Ob nun Sportwagen- oder Limousinen-Fans mit dem Allrad-BMW auf Tour gingen, einhellig lobten sie die gelungene Abstimmung von Federn und Dämpfung: Komfortabel auf schlechten Straßen und dennoch sportlich genug, um auch schnelle Kurvenkombinationen flott zu durchfahren.

Einen unfreiwilligen Werkstattaufenthalt gab's am 20. April. Böse Buben hatten über Nacht die Heckscheibe eingeschlagen – Täter unbekannt. Ein Fall für die Versicherung und den BMW-Service: Schon am Nachmittag kam unser Allradler mit neuer Scheibe aus der Werkstatt.

Am 14. Mai, Kilometerstand 14 917, wollte die Hupe nicht mehr. Eine neue Sicherung brachte sie wieder in

Immer auf Achse, der 325iX. 50 000 Kilometer mußte der BMW abspulen, bevor er zerlegt wurde. Die äußerlichen Unterschiede zu seinen Dreier-Kollegen: Kunststoffverbreiterungen rundum



Fotos: Conrad Pispengung, Assmann

km fast wie neu



Auf Urlaubstouren kam der BMW fast durch ganz Europa. Auf der britischen Insel störte den Fahrer allerhöchstens der Linksverkehr

In Frankreich schrammte eine Kuh den BMW. 43,25 Mark kostete das Ausbessern des Kratzers

In Finnland gabes überhaupt keine Probleme mit dem BMW. So macht Auto-Urlaub Spaß



BMW 325iX im Dauertest

Stimmung. Dann der 24. Juli, ein schwarzer Tag für unseren Ressortchef. Er war gerade auf Dienstreise nach Frankreich unterwegs, da verabschiedete sich die Kupplung: Kilometerstand 29 505. Abschleppen bis zur nächsten Werkstatt und Pannenchek waren eins. Diagnose: Kupplungsnehmer-Zylinder defekt, Austausch auf Garantie. Am nächsten Morgen ging's weiter. Das war das einzige Mal, daß der BMW nicht mit eigener Kraft zur Werkstatt fand.

Während der Testzeit mußte der BMW fünfmal zur Inspektion, und zwar in ganz unterschiedlichen Abständen. Das hängt mit der sogenannten Service-Intervall-Anzeige im Cockpit zusammen. Solange die Lämpchen grün leuchten, heißt es freie Fahrt, alles in Ordnung. Danach zeigt ein orangefarbenes Lämpchen den nahenden Werkstatt-Termin an. Bei Rotlicht sollte der Wagen dann umgehend durchgecheckt werden. Die Preispalette reichte von 75,46 Mark für den Ölwechsel bis 876,67 Mark für die große Inspektion.

Bei Kilometerstand 30 372 quillerten die vorderen Bremscheiben ihren aufreibenden Dienst und wurden im Rahmen der großen Inspektion erneuert. „Garantiefall“ – urteilte der Werkstattleiter. Nach Ablauf der Schonzeit kostet dieser Austausch der etwas schwach dimensionierten Bremscheiben 300,96 Mark.

Das ist nicht billig. Genauso wie die Benzinkosten teuer zu Buche schlagen. Im Schnitt verbrauchte der Test-Allradler zwar nur 11,7 Liter Super auf 100 Kilometer. Das ist für einen 171-PS-Wagen angemessen. Wenn aber auf der Autobahn die Tachonadel konstant über 180 km/h pendelte (Höchstgeschwindigkeit 209 km/h), kletterte der Verbrauch über die 18-Liter-Marke. Das ist zuviel. Zumal der Serientank nur 55 Liter faßt. Da heißt es eiligfalls: Alle 300 Kilometer tanken! Und das war beim BMW insofern unangenehm,



Alle Fahrer bescheinigten dem Allrad-BMW ein gutmütiges und leicht überschaubares Kurvenverhalten

als der Tankdeckel hin und wieder nur mit Gewalt aufzuschrauben war.

Angenehm hingegen die Serienausstattung im 325iX: die sehr gute Servolenkung, die jederzeit guten Fahrbahnkontakt vermittelt; zwei Nebelscheinwerfer, das leicht schaltbare Fünfganggetriebe, Drehzahlmesser, Sperrdifferential und ein Anti-Blockier-System (ABS).

Lob fanden auch die Bedienungshebel und -knöpfe: Alles gut im Griff und klar erkennbar. Einziger Wunsch: die inneren Türöffner sollten weiter vorne montiert werden. So muß man sie vom Aussteigen suchen. Mangel: Kopfstützen für die hinteren Passagiere fehlen. Und wenn man gerade hinten sitzt: Die

Lesen Sie weiter auf Seite 40



Im Reihensechszylinder mit elektronischer Benzineinspritzung fanden sich selbst nach 50 000 Kilometern keine nennenswert abgenutzten Verschleißteile



Übersichtlich und ausreichend instrumentiert – das BMW-Cockpit. Ärgerlich: Wer zu schnell zum Blinker greift, schaltet oftmals gleich das Fernlicht ein



Zu den größten gehört der BMW-Kofferraum nicht (404 Liter). Aber auch auf vierwöchigen Touren hat sich keiner über Gepäckplatzmangel beschwert



Hinten finden es nur kleine Mitfahrer bequem. Große scheuern ihre Knie an der Lehne des Vordersitzes

Vielfache Sitz-Verstellmöglichkeiten im BMW. Nachteil: die Raste für die Lehnenverstellung ist zu grob

325iX

Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2484 ccm, Bohrung x Hub 84 x 75 mm, Verdichtung 9,7:1, 126 kW (171 PS) bei 5600/min, elektronische Einspritzanlage, Fünfganggetriebe, Allradantrieb über Visco-Kupplungen, Kraftverteilung 37 % auf die Vorderräder, 63 % auf die Hinterräder, Differentialsperre 25 %, Einzeldachaufhängung, vorne Ein-Gelenk-Federbeinachse mit Vor-

laufversatz, Bremsnickradulierung, hinten Schräglänker, getrennte Federn und Dämpfer, Anfahrnickausgleich, Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, ABS, Reifen 195/65 VR 14, Wendekreis 10,5 m, Kofferrauminhalt maximal 404 l, Außenabmessungen: Länge 4325 mm, Breite 1645 mm, Höhe 1360 mm, Leergewicht 1215 kg, Zuladung 460 kg, Dachlast 75 kg, Anhängelast gebremst/ungebremst 1200/500 kg, Tankinhalt 55 l.

Testwerte

Messungen bei km-Stand:	4568	48 287
0-100 km/h:	7,4 Sek.	7,5 Sek.
60-120 km/h im 4./5. Gang:	14,7/22,3 Sek.	14,6/21,7 Sek.
1 km mit stehendem Start:	28,5 Sek.	28,6 Sek.
Höchstgeschwindigkeit:	210 km/h	209 km/h

1987 mit Kat und Automatik

Das sagt BMW-Pressesprecher Richard Gaul (40) zum 325iX

AutoBild: Wie lange dauerte die Entwicklung des 325iX?

Gaul: Von der Idee, wir sollten einen Allradler bauen, bis zur Vorstellung im August 1985 vergingen etwa dreieinhalb Jahre

AutoBild: Welche Ziele hat sich BMW bei der Entwicklung des 325iX gesetzt?

Gaul: Drei Hauptmerkmale waren für uns entscheidend: Der 325iX sollte ständigen Allrad-Antrieb bekommen. Das BMW-typische Hecktriebler-Fahrverhalten sollte durch die Kraftverteilung erhalten bleiben und das Anti-Blockier-System permanent funktionsfähig sein.

AutoBild: Seit knapp einem Jahr ist der 325iX auf dem Markt. Sind Sie mit dem Verkauf zufrieden?

Gaul: Der Absatz übersteigt unsere Erwartungen. In diesem Jahr haben wir 4200 Allradler verkauft. Davon 1500 in Deutschland. Momentan hat der 325iX vier Monate Lieferfrist. Die Tagesproduktion von 50 Fahrzeugen reicht nicht mehr aus.

AutoBild: Wie sieht die Zielsetzung für 1987 aus?

Gaul: Es wird zwar im nächsten Jahr das neue Werk in Regensburg in Betrieb genommen, aus Kapazitätsgründen ist jedoch nur eine geringe Steigerung der Produktion möglich.

AutoBild: Wird es 1987 technische Änderungen geben?

Gaul: Der 325iX wird bei fast gleicher Leistung mit geregelterm Drei-Wege-Abgaskatalysator angeboten. Außerdem gibt's alternativ zum Schaltgetriebe eine Automatik-Version.

AutoBild: Kommt der Allrad-Antrieb auch in schwächer motorisierte 3er-Modelle?

Gaul: Das ist bisher nicht geplant. **AutoBild:** Bleibt der Allrad-Antrieb der 3er-Reihe vorbehalten?

Gaul: Erst einmal ja. Doch sollte sich die Nachfrage nach allradgetriebenen Pkw stabilisieren, ist es durchaus denkbar, daß 1988 der neue 5er mit Allrad kommt.

NEU: TEST-MARATHON 50 000 Kilometer

Fortsetzung von Seite 38

Beinfreiheit ist nichts für lange Kerls. Bemängelt wurde durchweg der Preis: 45 200 Mark für die Allradlimousine in der Grundausstattung ist nicht wenig.

Dennoch: Am Tag der Wahrheit, als der Wagen komplett zerlegt wird, zeigt der BMW, daß er sein Geld wert ist. Die 50 000 Kilometer sind fast spurlos an ihm vorübergegangen. Sicherlich: Einerseits hängt es mit den offenbar sorgsam ausgesuchten Motorteilen zusammen. Aber andererseits haben sich die BMW-Sechszylinder mittlerweile zu wahren Langstrecken-Triebwerken gemauert. Das alte Problem mit den schwachen Zylinderköpfen hat BMW in den Griff bekommen. Jetzt laufen die Motoren seidenweich und ohne Mühe so, als ob sie auch 150 000 oder mehr Kilometer ohne



Da will man morgens zur Arbeit fahren und dann so was: Rowdies haben die Heckscheibe zertrümmert

größere Probleme überstehen könnten.

Fazit: Der BMW 325iX ist ein Spitzenmodell der Dreier-Reihe, das durch sein ausgeklügeltes Allrad-Konzept und ABS ein großes Plus in Sachen Sicherheit mit sich bringt. Die gute Verarbeitung und der niedrige Verschleiß sprechen für ihn. Nur der hohe Preis und der Maximalverbrauch lassen zu wünschen übrig. **wd**

Auto Bild-Leser sind sich einig: Mit unserem 325iX fahren wir gut



„Besonders das ausgeglichene Fahrwerk hat es mir angetan: Bis zur Höchstgeschwindigkeit fahr' ich wie auf Schienen. Da würden sogar ein paar PS mehr den Wagen nicht überfordern. Auch die Servolenkung paßt gut zum Auto. Nur die Standard-Sitze mußten raus. Die Sportsitze geben mir mehr Halt in Kurven.“ **“** Pannen? „Keine.“

Hans Joachim Schwich (30), kfm. Angestellter, 7000 km. Verbrauch: 11,5 bis 12 l/100 km



„Ich habe mir mein Stück Sicherheit gekauft. Allrad und ABS, das lob' ich mir. Ich bin jetzt schon 8000 Kilometer gefahren. Nur die Serien-Sitze gefielen mir nicht. Deshalb habe ich die Recaro CS-Sitze einbauen lassen für 1100 Mark.“ Wünsche: „Mehr Kniefreiheit hinten und eine bessere Geräuschdämmung. Ein Mercedes ist leiser.“ **“** Probleme? „Keine.“

Hans Joachim Pfau (35), Im- und Export-Kaufmann. Verbrauch: 12 bis 14 l/100 km



„Ich bin beruflich viel unterwegs, seit Mai 10 000 Kilometer. Früher fuhr ich Mercedes. Aber da hatte ich auf Schnee immer Probleme. Das ist jetzt vorbei. Meinen BMW habe ich sogar auf Glattis gut im Griff.“ Kritik? „Die Klimaanlage (2950 Mark Aufpreis) veräst schnell.“ Probleme? „Bei Kilometerstand 7000 mußten die Bremscheiben erneuert werden.“ **“**

Egon Saß (49), Handelsvertreter. Verbrauch: 12 bis 14 l/100 km (Autobahn)



„Ich kenne auch andere Allradler. Aber so sicher wie in meinem Allrad-BMW hab' ich mich in keinem anderen gefühlt. Am besten gefällt mir, daß ich in meinem Wagen viel gelassener fahre als früher. Ich weiß eben, daß mein Auto den meisten anderen überlegen ist. Mein Wunsch-Auto wäre ein Fünfer-BMW, am liebsten als Kombi, mit mehr Leistung.“ **“**

Peter Siewert (40), Techniker, seit April dieses Jahres 21 500 Kilometer gefahren

Das kostet der BMW 325iX

Im Fahrtenbuch wurde alles genau notiert: So teuer waren 50 000 Kilometer im BMW 325iX

Kilometerstand bei Testbeginn:	3 876 km
Kilometerstand bei Testende:	54 435 km
Gefahrene Test-Kilometer:	50 559 km

Preise und Wertverlust

BMW 325iX Februar 1986:	43 900 Mark
Testwagen (inkl. Sonderzubehör) Februar 1986:	49 665 Mark
BMW 325iX November 1986:	45 200 Mark
Testwagen (inkl. Sonderzubehör) November 1986:	51 060 Mark
Schätzpreis DAT nach 50 000 km:	31 692 Mark
Schätzpreis DEKRA nach 50 000 km:	30 894 Mark
Wertverlust:	18 372 Mark

Fixkosten pro Jahr

Steuer:	540,00 Mark
Haftpflichtversicherung (100%):	1519,40 Mark
Vollkaskoversicherung TK 32 mit 650 Mark Sb:	3514,40 Mark
Teilkaskoversicherung TK 36 ohne Sb:	422,10 Mark
Fixkosten gesamt mit/ohne Vollkasko:	5573,80 / 2481,50 Mark

Unterhaltskosten

Durchschnittsverbrauch:	11,7 l/100 km
Minimalverbrauch:	9,8 l/100 km
Maximalverbrauch:	18,9 l/100 km
Benzinverbrauch (Super verbleit) über 50 000-Test-km:	5920 Liter
Benzinkosten gesamt:	6216 Mark
Ölverbrauch gesamt:	3,8 Liter
Durchschnittsverbrauch:	0,07 l/1000 km
Ölkosten gesamt (Leichtlauföl = 12 DM/Liter):	48 Mark
Unterhaltskosten gesamt:	6264 Mark

Inspektionskosten (inkl. Ölwechsel)

11 521 Kilometer:	161,36 Mark
28 385 Kilometer:	149,42 Mark
30 372 Kilometer:	876,67 Mark
42 799 Kilometer:	75,46 Mark
49 817 Kilometer:	435,32 Mark
Inspektionskosten gesamt:	1698,23 Mark

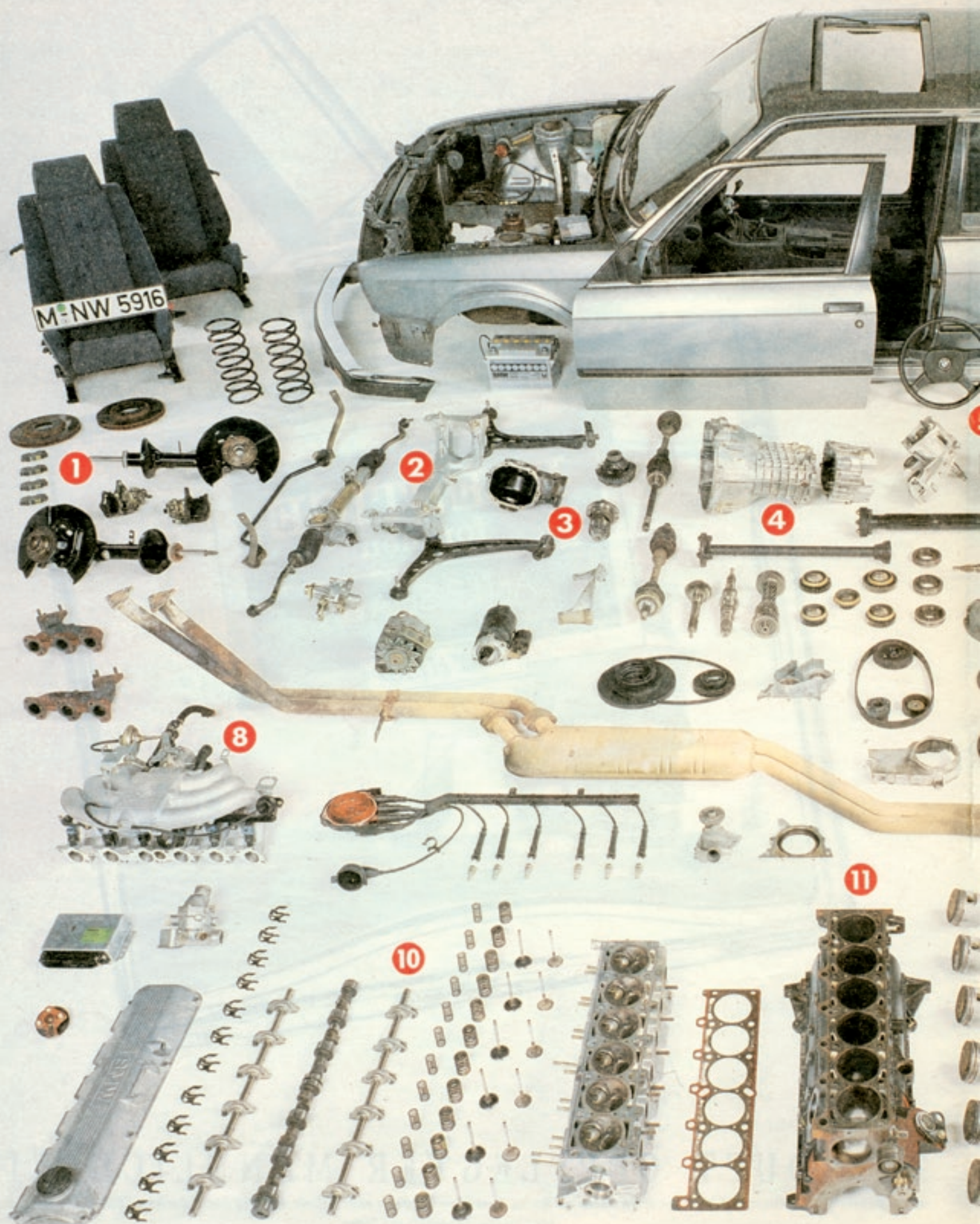
Reparaturkosten

29 505 km Kupplungsnehmer-Zylinder ausgetauscht:	Garantie
30 372 km Bremscheiben vorne erneuert:	Garantie
30 372 km Nebelscheinwerfer vorne links erneuert:	Garantie
43 711 km Kratzer an Radlauf-Leiste ausgebessert:	43,25 Mark
49 817 km Reifen vorne links erneuert:	296,25 Mark
Reparaturkosten gesamt:	339,50 Mark

Betriebskosten

Während 50 559 km Dauertest (inkl. Teilkasko-Vers.):	10 147,73 Mark
Kosten pro Kilometer im Dauertest ohne Wertverlust:	0,20 Mark
Kosten pro Kilometer im Dauertest mit Wertverlust:	0,57 Mark

NEU: TEST-MARATHON 50 000 Kilometer



BMW 325iX am Ziel

Stunde der Wahrheit für jeden Auto Bild-Dauertestwagen: der Zerlegetermin. Genau 50 559 Kilometer absolvierte der BMW 325iX. Danach wurde er in seine

Einzelteile zerlegt. Es galt, auch versteckte Mängel aufzufinden. Beim BMW war das gar nicht so einfach. Lesen Sie, was der Fachmann dazu zu sagen hat



Hundertstelmillimetergenau überprüft Kfz-Meister Wolf Gudlat (47) alle Einzelteile des zerlegten BMW

① Vordere Federbeine, Bremsen: vordere Bremsscheiben und -klötze wurden bei km-Stand 30 372 erneuert. An den neuen Teilen ist der Verschleiß minimal. ② Vorderachse, Lenkung: kein Verschleiß an Schwingarmen und Servolenkung. ③ Vorderes Differential, Seitenantriebswellen: Keine Mängel zu erkennen. ④ Schaltgetriebe: Die speziell beschichteten Synchronringe waren neuwertig, selbst an den meistbenutzten Gängen (zweiter, dritter). ⑤ Allrad-Verteilergetriebe: Planetensatz okay, Gliederantriebskette kaum gedehnt. ⑥ Hinterachse, Bremsen: Beide hinteren Bremsscheiben zeigen Riefen, müssen bei der nächsten Inspektion ausgetauscht werden. Die Handbremsbacken sind ungleichmäßig abgenutzt. ⑦ Hinteres Differential, Antriebswellen: ohne Beanstandung. ⑧ Ansaugsammlerrohr mit Einspritzdüsen: Drosselklappe und Düsen einwandfrei. ⑨ Kupplung, Schwungscheibe: Kupplungsnehmerzylinder wurde bei 29 505 Kilometern auf Garantie ausgetauscht. ⑩ Zylinderkopf, Ventile, Nockenwelle: Hohe Laufleistung ist kaum erkennbar. Toleranzwerte entsprechen den Angaben für Neuwagen. ⑪ Motorblock, Kolben, Kolbenringe: So sehen die Teile bei anderen Fahrzeugen schon nach etwa 25 000 Kilometern aus. ⑫ Pleuellwelle, Pleuellager: kein Verschleiß.



Rost an den Handbremsbacken ist vorprogrammiert, wenn sie nur zum Parken benutzt werden



Eine der wenigen Schwachstellen: die Kipphebelwellen zeigen Einlaufspuren, Riefen



Der Kupplungsbelag reißt an den Niet-Stellen ein. Ein Zeichen für starke Beanspruchung