

# Spezial-Test: Autos mit KATALYSATOR



Mit gebremster Kraft: Der BMW 325e leistet, trotz des für ein Kompaktauto riesigen Hubraums von 2,7 Litern maßvolle 122 PS. Dennoch vollbringt der Sechszylinder gute Fahrleistungen. Er ist so ausgelegt, daß bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen ein Großteil der Motorkraft mobilisiert wird

Der Anteil neuer Autos mit Katalysator wächst. Das Zauberwort Steuerbefreiung hat vielen Neuwagenkäufern die ursprünglichen Sorgen um höhere Verbräuche oder schwindende Leistung bei den Kat-Modellen genommen. Zu Recht? Auto Bild gibt Antwort. Ab jetzt regelmäßig im Spezial-Test: Autos mit Katalysator. 1. Folge: BMW 325e.

# Damit es unserer Umwelt bessergeht **BMW** bremst die Kraft

Ich schaue auf den Tacho und traue den Augen nicht. Die Nadel pendelt bei 150 km/h. Dabei habe ich den Eindruck, mit nicht mehr als 100 km/h über die Autobahn zu gleiten. Spielt die Anzeige verrückt? Keineswegs. Ich muß mich erst daran gewöhnen, daß der BMW 325 e so ganz und gar BMW-untypisch ist.

Von Tomas Hirschberger

Der Grund für meine Täuschung hängt unter der Haube des BMW 325 e. Ein Sechszylinder wie eine Dampfmaschine. Bauernmotor nannte man das früher und meinte damit: viel Hubraum (2,7 Liter), relativ wenig PS (122). Vorteil solcher Maschinen: Sie brauchen sich nie anzustrengen, um die geforderte Kraft zu leisten, sind dadurch praktisch von den ersten Kurbelwellenumdrehungen an voll da. Und: Wer sich so schont, lebt länger.

Um das Leben des Motors ging es den BMW-Technikern allerdings nicht vorrangig, als sie sich für ihn entschieden. Das Leben der Natur stand im Mittelpunkt. Denn durch seine niedrigen Drehzahlen produziert er eindeutig weniger Schadstoffe als seine hochdrehenden Artgenossen aus gleichem Haus. Da erscheint es fast schon als Luxus, daß die Münchner den Motor auch noch speziell für den Katalysator-Betrieb auslegten. BMW ging aber noch weiter: Den 325 e gibt es serienmäßig nur mit dem Abgasfilter. Soweit die Theorie. Wie schlägt sich der Bayer mit der reinen Weste im Alltag?

Zuerst dachte ich, BMW hätte einen Elektromotor mitgeliefert. Der

Sechszylinder läuft so leise wie eine Quarzuhr. Die Drehzahl stabilisiert sich sofort nach dem Start bei 600 Touren. Eine dicke Schaumstoffmatte an der Unterseite der Motorhaube schluckt die letzten Laufgeräusche.

Ich lege den ersten Gang ein, satt und ohne Kraftaufwand, lasse die Kupplung kommen, und schon zieht der bullige Motor kraftvoll aus dem Drehzahlkeller hoch. Noch nicht einmal zehn Sekunden brauchen wir von 0 auf 100 km/h (9,9 Sekunden).

Nächste Übung: Elastizität. Wie verhält sich der Motor, wenn im hohen Gang aus niedrigem Tempo beschleunigt wird? Spontan, ohne Murren befolgt der Münchner die Befehle meines Gasfußes und dreht sauber hoch (60-120 km/h im 4./5. Gang in 18,2/26,6 Sek.). Nerviges Herunterschalten beim Beschleunigen fällt also flach. Auch Schnellfahrer enttäuscht der 325 e nicht. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 197 km/h.

Soweit stimmt die neue Motor-Philosophie von BMW mit der Praxis überein. Doch wie sieht's mit dem Verbrauch aus? Die in der BMW-Werbung als „verbrauchsoptimiert“ gepriesene 325 e-Maschine hält sich sogar im Spritkonsum vornehm zurück: 10,7 l/100 km schlürfte sie im Testdurchschnitt. Doch die Spanne zwischen dem geringsten und höchsten Verbrauch ist enorm. Wer den 325 e vornehmlich in dem für ihn günstigsten mittleren Drehzahlbereich bewegt, kommt stets mit weniger als 10 l/100 km aus. Dauer-Vollgasfahrer müssen auf der anderen Seite mit Spitzenverbräuchen von über 13 l/100 km rechnen. Für Fahrer mit einem nervösen rechten Fuß kann damit selbst der 325 e ein recht kostspieliges Vergnügen werden.

In der Fahrwerksauslegung unterscheidet sich der saubere 3er nicht vom 320 i. Obwohl die Federdämpfer-Einheiten sportlich abgestimmt sind, bieten sie befriedigenden Komfort. Selbst auf Kopfsteinpflaster werden die Passagiere nicht durchgeschüttelt.

Im Fahrverhalten ist der Hecktriebler nicht ganz unproblematisch. Auf gerader Strecke benimmt er sich tadellos. Aufgepaßt jedoch bei schneller Kurvenfahrt. Er schiebt mit dem Hinterteil nach außen. Besonders bei nasser Fahrbahn bedarf der Münchner einer geübten Hand.

Mein Urteil: Der 325 e überzeugt durch seine Ausgewogenheit, die Laufruhe und die hohe Verarbeitungsqualität. Indes: Billig ist der saubere BMW mit 33 150 Mark nicht. Selbst nach Abzug der Steuerersparnis von 2187 Mark bleiben noch 30 963 Mark auf der Soll-Seite.

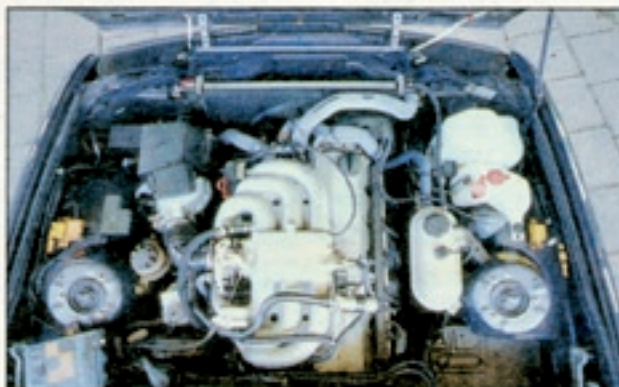


Wer den BMW 325 e mit vier Türen haben möchte, muß 950 Mark Aufpreis zahlen

## 325e

### Technische Daten

Sechszylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, eine obenliegende Nockenwelle, Hubraum 2693 ccm, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 90 kW (122 PS) bei 4250/min., max. Drehmoment 230 Nm bei 3250/min., Benzineinspritzung (Bosch-Motronic), geregelter Katalysator, Fünfganggetriebe, Heckantrieb, Einzelradaufhängung vorne, Federbeine, Querlenker, Stabilisator, hinteren Schraubenfedern, Schräglenker, Stabi, vier Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, Tankinhalt 55 l. Meßwerte: 0-100 km/h in 9,9 Sek., 60-120 km/h im 4./5. Gang in 18,2/26,6 Sek., 1 km mit steh. Start in 31,9 Sek., Höchstgeschwindigkeit 197 km/h, Testverbrauch 10,7 l/100 km (Normal bleifrei), Preis: 33 150 Mark.



Der Motorraum des BMW ist aufgeräumt. Eine elektronische Benzineinspritzung (Bosch-Motronic) sorgt für die korrekte Benzinzufuhr. Eine dicke Schaumstoffmatte an der Unterseite der Motorhaube schluckt einen Großteil der Laufgeräusche

## TEST-ZEUGNIS

<b>Schalung:</b>	Fünfgang-Getriebe serienmäßig. Die Gänge lassen sich exakt und ohne Kraftaufwand einlegen.	<b>1</b>	<b>Motor:</b>	Sehr kultiviert, leise und elastisch. Gute Durchzugswerte. Die Charakteristik ist nicht jedermanns Sache.	<b>1</b>
<b>Lenkung:</b>	Unser Testwagen hatte eine Servolenkung (Aufpreis: 1100 Mark). Sie ist leichtgängig und direkt.	<b>2</b>	<b>Verbrauch:</b>	Nur bei sportlicher Fahrweise liegt der Verbrauch über 13 l/100 km. Im Testdurchschnitt nahm er 10,7 l/100 km.	<b>3</b>
<b>Bremsen:</b>	Die vier Scheibenbremsen verzögern den BMW zuverlässig. ABS-System für 3015 Mark lieferbar.	<b>2</b>	<b>Kofferraum:</b>	Geht's mit der ganzen Familie in den Urlaub, ist der Kofferraum (480 l) zu klein. Hohe Ladekante.	<b>3</b>
<b>Fahrleistung:</b>	Die Kraft aus dem Drehzahlkeller ist erstaunlich, die Höchstgeschwindigkeit von 197 km/h gut.	<b>2</b>	<b>Reichweite:</b>	55 Liter gehen in den Tank. Bei zügiger Autobahnfahrt kommt man damit ca. 400 km weit.	<b>4</b>
<b>Fahrwerk:</b>	Sportlich abgestimmt, aber nicht unkomfortabel. Kurze Bodenwellen werden schlecht geschluckt.	<b>3</b>	<b>Kosten:</b>	Haftpflichtversicherung: 1250 Mark. Steuerbefreit für 45 Monate. Steuerersparnis 2187 Mark.	<b>2</b>
<b>Karosserie:</b>	Die Verarbeitungsqualität innen und außen ist super. Gute Übersicht vom Fahrersitz aus.	<b>1</b>	<b>Gesamturteil:</b>	Ein Auto, das durch seine Ausgewogenheit überzeugt. Die Motor-Charakteristik garantiert entspanntes Fahren.	