Lukas, Carin und die Wohnmaschine

"Guck mal, Papa, der BMW hot sogaren Fernseher," ruft der kleine Lukas verzückt. Der Vater macht sich derweil an der Motorhaube des 530d zu schaffen; mehr als das Navigationssystem, das den 6jährigen Filius offenbar so in Bann schlägt, interessiert ihn der Hightech-Diesel unter der Haube. Auch BMW hat sich jetzt für die Common-Rail-Technik entschieden, und das muß man sich mal anschauen.

Von unserem Redakteur Gerhard Reischmann

Doch denkste: Statt der ausgelagerten Hochdruckleitung nebst elektronikgesteuerten Einspritzdüsen – sechs an der Zahl – schaut dem Technikgucker eine schwarze Abdeckung entgegen. Schade, die Autobauer von heute haben es offenbar nicht mehr nötig, das Ergebnis ihrer Ingenieurskunst ins rechte Licht zu rücken.

Wenn der Diesel sich schon nicht zeigen will, dann soll er wenigstens zeigen, was in ihm steckt. Der Papa wendet sich zielstrebig dem Cockpit zu, in dem es sich die lieben Kleinen schon gemütlich gemacht haben, und denkt allmählich ans Losfahren.

"Guck mal, Papa, der Fernseher," rufen die Kids unisono. In der Tat: Lukas, Simon und Hannah haben bewegte Bilder am Laufen, die Sache schaut fraglos nach Fernsehen aus. Das kann ja heiter werden, denkt das TV-kritische Familienoberhaupt und legt die Stirn in Falten.

"Guck mal, Papa, da ka ma Dosen neistella" – "Und die vielen Lämple!" – "Und, da, ein Telefon." – "Und das schöne Leder." – Die Elogen aus Kindermund gipfeln in dem Spruch: "Papa, des isch jo wia a Haus, des fahre ka." Wirklich, was die Leute von BMW da auf die Räder gestellt haben, ist eher eine fahrbare Wohnmaschine denn ein ordinäres Automobil, denkt auch der Vater, der sich inzwischen mit der Memoryfunktion seines Sitzes vertraut macht und immer noch über den Ölbrenner da vorne unter der Haube sinniert, der so gutmütig sein soll wie ein Teddybär und so bullig-brachial



"Des isch jo wie a Haus, des fahre ka."

wie ein Grizzly. Der schlaue Sitz übrigens kann sich die optimale Position von dreierlei Leuten merken: Auf Knopfdruck stellen sich Außenspiegel, Lenkrad und Sitz auf den jeweiligen Fahrer ein.

"So, Kinder, jetzt schalten wir den Fernseher mal aus. Das ist ein N-a-v-i-ga-t-i-o-n-s-s-y-s-t-e-m und keine Flimmerkiste." Der Papa versucht sich nun selbst an dem Guckkasten, zwecks Navigation, versteht sich, und jener Bildschirm, der soeben noch eine dieser Vorabend-Suppen kredenzt hatte, liefert jetzt habhafte Verkehrsinformationen. "Los, wir fahren nach Leutkirch, in die Redaktion." Das Ziel ist rasch einprogrammiert, geht ja kinderleicht, und wie von Zauberhand geleitet führt uns "Carin", so heißt dieses Wunderwerk, nach Leutkirch/Allgäu. Auf dem Schirm erscheint die Route, und eine freundliche Stimme sagt, "in hundert Metern rechts halten" und dergleichen mehr. Allerdings führt uns Carin nur bis zur "Wangener Straße", die "Rudolf-Roth-Straße" (wo die SZ ihren Sitz hat) kennt unsere Carin nicht.

Übrigens, Fernsehen während der Fahrt, das hat das Familienoberhaupt schnell herausgefunden, ist nicht drin. Das wird unterdrückt, auf daß der Fahrer nicht abgelenkt werde. Recht so.

"Kommt, m'r spielet der Carin en Streich." Ein neues Ziel wird eingegeben. Der Navigationsdame zum Possen schlagen wir einen Haken und fahren in die andere Richtung. "Wenn möglich, bitte wenden", säuselt da die die wohlbekannte Stimme. Die Kinder sind begeistert. Und ihr Vater vermerkt: Das Ding ist nicht schlecht.

Bei 1750 Umdrehungen ...

Auf der B 465 gibt der Papa dem Grizzly mal einen Tritt: Bei 17-, 1800 Umdrehungen wacht der Kerl auf, holt tief Luft und tritt an: Heissa, der hat Biß. Bei ernsthaften Testfahrten – diesmal ohne das Publikum im Fond – zeigt sich: Der bärenstarke Sechszylin-



Platz zum Liegen: Das Laderaumvolumen des Ser-Touring umfaßt bis zu 1525 Liter (nach VDA-Norm). Der Laderaumboden ist bei umgeklappten Sitzen nicht ganz eben, die Ladekante ist niveaugleich.

> SZ-Stichwort

Common-Rail-Technik

Bei der Common-Rail-Technik erzeugt eine Hochdruckpumpe einen extrem hohen Einspritzdruck (bis 1350 bar) und stellt ihn einer Speicherleitung, die parallel zur Zylinderreihe verläuft, zur . Verfügung (engl.: common rail = gemeinsame Leitung). An dieser Speicherleitung hängen die elektronisch gesteuerten Einspritzventile, Injektoren genannt (je einer pro Zylinder), die den Kraftstoff direkt in den Zylinderbrennraum einspritzen - und zwar bedarfsgerecht in Abhängigkeit von der jeweiligen Drehzahl und der Belastung des Motors. Sowohl Einspritzmenge und Einspritzdruck als auch Einspritz-

zeitpunkt werden von der Motorelektronik optimal gesteuert und nicht mehr von mechanischen Systemkomponenten bestimmt. So werden die eingespritzten Kraftstofftröpfchen im Zylinder besser verteilt und wesentlich sauberer verbrannt. Durch eine Voreinspritzung (Piloteinspritzung) wird der Verbrennungsprozeß zusätzlich optimiert und das Verbrennungsgeräusch deutlich reduziert. Das entscheidend Neue am Common-Rail-Prinzip ist also die Entkoppelung von Druckerzeugung und Einspritzung (im Gegensatz zu herkömmlichen Systemen, bei denen die Hochdruckpumpe sowohl den Druckaufbau als auch den Einspritzvorgang bestimmt).



Lukas und sein BMW.

SZ-Fotos (2): Reischmann

der-Diesel (3 Liter Hubraum, 184PS) ist ein Dampfhammer, hat Zug bis über 3000 Umdrehungen hinaus. Man fährt – dieseltypisch – schaltfaul und – diesel-atypisch – sportlich zugleich. In 8,3 Sekunden wuchtet das Kraftwerk im Bug den nicht eben leichten Wagen (1,76 Tonnen) von 0 auf 100.

Noch interessanter ist die Zwischenspurttauglichkeit: Binnen 7,6 Sekunden sprintet der 530d von 80 km/h auf 120 km/h (im 4. Gang; zum Vergleich: Der 528i – wie der 530d in der Kombi-Version "touring" – braucht hierfür trotz seiner 193 benzintrinkenden Pferdchen 8,4 Sekunden). Die – von uns nicht ausgereizte Spitzengeschwindigkeit – gibt BMW beim 530d mit 222 km/h an. Auch bei hohen Geschwindigkeiten sind kaum Windgeräusche zu hören – was auf sehr gute Verarbeitung schließen läßt.

Im SZ-Test: 8,2 Liter

Da rümpfe noch einer die Nase über einen Diesel. Beschleunigung, Laufkultur, sogar Geräuschdämpfung – auf allen Feldern kann sich dieser Selbstzünder mit den vergleichbaren Benzinern messen. Und beim Verbrauch zeigt er sowieso, was Sache ist: 7,4 Liter Diesel pro 100 Kilometer gibt BMW für den 530d touring an, 9,8 Liter für den entsprechenden Benziner 528i (jeweils Schaltwagen; bei Automatikversionen ist es ein knapper Liter mehr). Im SZ-Test wurden die 7,4 Liter nicht ganz erreicht: 8,2 Liter schluckte unser 530d.

Ja, sogar bei der Anschaffung schlägt der 530d touring die hausinterne Konkurrenz von der Benziner-Fraktion. Ab 71 800 Mark kann man 530d fahren, für den vergleichbaren 528i muß man 76 300 Mark auf den Tisch des Hauses legen. Allerdings: Wer zum ohnehin stolzen Grundpreis noch ein paar nette Zutaten ordert, 'der kann durchaus (wie unser Testwagen) an die 100 000-Mark-Grenze herankommen. Da wären also: Klimaauto-

matik (1450 Mark), eventuell sogar eine Standheizung mit Fernbedienung (2700 Mark), Navigationssystem mit TV und Bordmonitor (7600 Mark), Autotelefon (1850 Mark), Seitenairbags hinten (660 Mark; vorne serienmäßig), Xenonscheinwerfer (1640 Mark), Nappa-Lederausstattung (bis zu 6710 Mark), Niveauregulierung (gerade beim Kombi empfehlenswert; 1500 Mark), eine Anhängerkupplung (1390 Mark), die Dachreling (490 Mark), den ausziehbaren Ladeboden (750 Mark; sehr praktisch) und so manch andere Annehmlichkeit mehr.

Für das Geld baut mancher Ami drüben in Kentucky oder Idaho ein ganzes Haus. Das allerdings nicht fahren kann.

Straßenlage, Fahrwerk, Handling? Es ist ein BMW und kein Schiff. Straff, satt auf der Straße liegend kommt der 5er daher, da schwimmt nichts. Die Lenkung ist direkt, präzise, nicht zu leichtgängig, gerade so, daß der Bär da vorne nicht an der langen Leine geht. Nicht so doll ist die Rundumsicht; die starken Holmen schränken die Übersichtlichkeit doch spürbar ein. In

Datenblatt

BMW 530d touring

Motor

Turbodiesel mit Direkteinspritzung in Common-Rail-Technik; Vierventiltechnik; Ladeluftkühlung; 6 Zylinder in Reihe; 2926 ccm Hubraum

Leistung

135 kW (184 PS) bei 4000 U/min max. Drehmoment: 390 Nm (bei 1750 U/min bis 3200 U/min)

Kraftübertragung

Hinterradantrieb; 5-Gang-Schaltgetriebe

Fahrleistungen

222 km/h Höchstgeschwindigkeit 8,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h (Werksangaben)

Tankvolumen 70 Liter kniffligen Ecken kann da die Einparkhilfe PDC nützlich sein (700 Mark).

Übrigens: Ab September '99 werkelt unser Sechszylinder-Diesel auch in der neuen Dreier-Baureihe. Er heißt dort 330d und schießt den "kleinen BMW" bei unveränderter technischer Auslegung (3 Liter Hubraum, 184 PS) in 7,8 Sekunden von 0 auf 100.

Der erste Diesel mit acht Töpfen

Das Drehmoment von 390 Nm im 530d war bis vor kurzem noch Weltrekord. Jetzt hat BMW noch einen draufgesetzt: Der brandneue Superdiesel in der Siebener-Baureihe (740d) holt aus acht (!) Zylindern und einem Hubraum von 3,9 Litern sage und schreibe 560 Newtonmeter heraus. Bei 4000 Umdrehungen werden 245 PS mobilisiert, was eine Spitzengeschwindigkeit von 242 km/h ermöglicht. Der heiße Ofen kostet 130 000 Mark.

Die Diesel-Offensive der Bajuwaren, das steht fest, bleibt nicht ohne Antwort: Nächsten Sommer kommt der Achtzylinder-Common-Railer von Daimler. Natürlich in der S-Klasse.

Verbrauch (nach EU-Norm)

7,4 Ltr. Diesel/100 km (Werksangabe) 8,2 Liter/100 Kilometer (SZ-Test) Kohlendioxid-Ausstoß

197 Gramm/Kilometer

Gewichte

leer: 1760 kg, max. Zuladung: 550 kg Anhängerlast (gebremst/ungebr.) 2000 kg/750 kg

Gepäckraum

410 bis 1525 Liter (VDA)

Abmessungen (Länge/Breite/Höhe) 4,775 m/1,80 m/1,435 m

Radstand: 2,83 m

Versicherung

Haftpflicht: Typklasse 22

Vollkasko: 29

Teilkasko: 36

Preise

ab 71 800 Mark (mit Automatik: ab 75 700 Mark); der 530d als Limousine kostet 67 600/71 500 Mark (A)