

**Quelle: Die Zeit**

Provided by GENIOS

LEBEN, ABGEFAHREN AM START

## Standhaft trotz Fliehkraft

**ABGEFAHREN AM START IN DER KOMPAKT-KLASSE: JOSEF JOFFE, ZEIT-CHEFREDAKTEUR, IM BMW 330XD LIMOUSINE UND 330XI TOURING / Bescheiden und**

**zuverlässig bewährt sich dieser BMW: In der Kurve, auf glatten Straßen - und wenn man einen Parkplatz in den Schnee walzen will /**

**\*Josef Joffe\***

Der Käfer, wie wir Nachkriegswunderkinder ihn noch kannten, wurde gebaut bis 1974, als ihn jener Golf ablöste, nach dem später eine ganze Generation (von Menschen) benannt wurde. Aber wer weiß, dass der 3er-BMW auch seit bald 30 Jahren auf der Straße liegt? Richtig umgekrempelt wurde er nur einmal: als seine Wannenform (mehr oder weniger) dem heutigen Keil wich. Das war eine Design-Revolution, die beim Käfer dem Sprung zur ungeteilten Heckscheibe entsprach. Der Rest waren bescheidene Variationen desselben Themas.

Mag sein, dass man sich in den Käfer noch verlieben konnte, in die gewollte Rückständigkeit, die im Laufe der Jahre immer skurriler wurde. In BMWs aber, jedenfalls diesseits der Z-Klasse, verliebt man sich nicht. Oder hat Disney je Filme über einen Beemer gemacht, so wie über den Beetle? BMW, das ist die Langeweile der Perfektion (notabene nicht die Perfektion der Langenweile). Aufregung, Herzklopfen, libidinöse Zuwendung? »A geh«, würden die Bayern sagen. Und dann milde darauf verweisen, dass die heimische Firma im vergangenen Jahr umsatzmäßig mehr zugelegt hat als jeder andere deutsche Autokonzern.

Das schafft BMW offensichtlich mit unbeirrbar inkrementaler Modellpflege, nicht mit heißblütigen

Design-Volten. Nehmen wir den 330xi Touring (Kombi) und den 330xd (Limousine), die wir in diesem Winter auf passendem Terrain (Schweizer Alpen) ausprobiert haben. Diese Wagen sehen absolut BMW-mäßig, also recht brav aus. Aber sie tragen ein »x« im Typenschild, was für »Vierradantrieb« steht und die so genannte Sportlimousine (beziehungsweise den Kombi) zum »Crossover« macht. Das Ding sieht aus wie ein normaler Pkw (Kombi), versteckt aber unter biederem Habitus die freundlichen Vorzüge eines Geländewagens.

Zum Beispiel in Celerina, wo der Vorplatz der Gästewohnung mit fetten Volvo-Kombis zugeparkt war und der Letztankömmling sich auf der schmalen, steilen und schneehaufengesäumten Straße einen eigenen Parkplatz basteln musste. Kein Problem mit dem Vierradantrieb. Man fährt mit ihm so lange den Schneehaufen rauf und runter, bis er so breit getreten (gerädert?) ist, dass er eine Parkbucht hergibt. Mit einem Zweiradantrieb hätte man nur die Wahl gehabt zwischen Durchdrehen und der Fränkli-fressenden Tiefgarage im Ort.

Anders als beim Jeep der früheren Jahre, bleibt der Vierradantrieb beim 330x ständiger Begleiter. Er ist so unaufdringlich wie ein Kurschatten, aber nicht ganz so

genügsam. Einen Liter Super mehr kostet er schon pro 100 Kilometer. (Der Durchschnitt lag bei über zwölf Liter.) Und dazu 2300 Euro für das »x« (Vierrad) am Heck. Mit allen Extras, die einem Testwagen routinemäßig aufgepfropft werden, kostet die Limousine an die 50 000 Euro, der Touring (Kombi) noch einmal fast drei Große mehr. Ist's die Sache wert?

Zur Erhöhung des Wohlfühl-Indexes auf jeden Fall. In mittellangen Kurven fährt es sich wie bei einem perfekten carve auf Skiern: Die Fliehkraft rüttelt nicht, man fühlt sich aufgehoben wie auf Schienen. Bei schärferen Kurven? Bekanntlich untersteuern Vorderradantriebler, derweil Hecktriebler übersteuern. Beim »x« ist alles schön verteilt. Wenn die Fliehkraft das Match gegen die Haftkraft der Reifen gewinnt, rutscht der »x« auf allen vieren zur Seite. Den Fuß vom Gaspedal zu nehmen hilft alsogleich. Freilich gilt diese Regel auch beim Vorder- und Hinterradantrieb, wiewohl mit ein wenig Gegensteuern. Das eingeschaltete ESP tut's auch, das bei BMW unter DSC (Dynamic Stability Control) läuft. Warum also ein »x« vor das »i« stellen? Weil's mehr Spaß macht, was wiederum auf dem Plus an Sicherheitsgefühl beruht, das etwas riskantere Manöver erlaubt. Zum Beispiel im Schnee: Da ist der »x« schon auf und davon, während bei einem konventionellen Gefährt,

## Quelle: Die Zeit

Provided by GENIOS

das aus dem Stand zu beschleunigen versucht, die Räder noch nervös durchdrehen. Aus pädagogischen Gründen sei hier beiläufig eingeflochten, dass ein four-wheel beim Bremsen keinen Deut besser reagiert als ein Normal-Triebler. Beide bremsen mit allen vier Rädern. Ein weiterer kleiner Vorteil: Der »x« ist einen Tick - 17 Millimeter - höher gebaut. Das mindert das hässliche Kratzgeräusch, wenn man auf Schneehaufen herumturnt. Bloß: Richtiges off-road-Fahren möge man den Jungs in den Jeep-Verschnitten überlassen. Der »x« ist kein Kriegsgerät.

Umso friedlich-freundlicher schnurrt er die Autobahn entlang, erst recht, wenn man in der Dieselsonne sitzt, die dieser Testfahrer dem Benziner vorzieht. Unglaublich, wie BMW die Nagler von ehemals gezähmt hat. Hinzu kommt, dass der 330-Diesel gar über einen Tausender weniger kostet und weniger Treibstoff verbraucht. Als die Tankanzeige auf 1/8 stand, registrierte der Tageszähler 600 Kilometer. Bis zur nächsten Tankstelle hätte man noch 100 Kilometer verstreichen lassen können.

Doch können sich nicht nur Konjunkturgeschädigte über solche Zahlen freuen. Auch verdruckte Draufgänger werden sich am »xd«

laben. Wiewohl der Benziner mit 170 kW daherkommt und der Diesel nur mit 135, könnte dieser Tester schwören, dass ausgerechnet der im Volksmund als Lahmarsch verschrieene Diesel im kritischen Bereich von 80 bis 120 km/h, also dort, wo man gern den 18-Tonner in der Kurve zu überholen gedenkt, schneller und weicher beschleunigte als der Otto-BMW.

Auf dem Papier siegt der Allrad-Benziner zwar mit 6,8 Sekunden vor dem Selbstzünder mit 8,5, doch will das der seiner Subjektivität verpflichtete Mensch nicht glauben. Der Diesel ist das größere Schmäckerl im Bayern-Stall. Und sein Drehmoment (390 Nm) ist auch größer als beim Otto-330 (300).

Probleme? Die Mercedes C-Klasse hüpfte nicht ganz so aufgeregt wie der BMW über die kurzen Bodenwellen. Absolut unverzeihlich ist es, dass die Bayern noch immer keine Getränkehalter in ihre 3er eingebaut haben. Nicht jeder kann sich schließlich einen unterwürfigen Beifahrer erlauben, der als Kaffeemohr zu dienen bereit ist - zumal während der besagten kurzen Wellen. Nerviger (und unverfrorener) ist das Park Distance Control, das im »Comfort Paket« für 1320 Euro steckt. Beim Rückwärtsfahren piepst es immer hysterischer, wenn sich das Heck

bloß einem friedlichen Busch nähert. Bei harten, kompakteren Gegenständen aber, einem Fahrradständer oder einer Bake, sagt dieses Ding kein einziges Wort. Diese Sensoren müssen noch besser erzogen werden.

Weiteres Training brauchen auch jene der automatischen Heizung. Dieser Fahrer ist fest überzeugt davon, dass die Innentemperatur bei Mitte 20 lag, obwohl er die Automatik auf 19,5 Grad verpflichtet hatte. Hübsch hingegen war das automatische Anspringen der Armaturenbeleuchtung beim Einfahren in einen der vielen Tunnel.

Wollen Sie rüpeln oder auf dem Boulevard das weibliche Fußvolk beeindrucken? Dann nehmen Sie lieber einen jener Kampfwagen, die immer mehr wie der Hummer H2, die Straßenversion des Militärtransporters, aussehen wollen und bis zu 30 Liter verbrauchen. Wer aber mit Bescheidenheit protzen und auch mal einen Schneehaufen platt machen will, kaufe sich das kleine »x« am Heck.

PS Nächste Woche am Start: Margit Stoffels, ZEIT-Autotestkoordinatorin, im Mercedes ML 400 CDI