

Ein Paar Zylinder weniger,  
dafür mit aufwendiger  
Aufladung - fertig ist der  
Verbrauchswunder-Motor.  
Doch wie sieht es mit der  
Effizienz im Auto-Alltag aus?

# KOLBEN



**BMW: 528i oder 530i?** Als 245 PS starker Vierzylinder trifft der 528i auf den Reihensechser mit 258 PS im 530i

# -FRESSER

**E**ltern kennen das: Ein vehement geäußertes „Nein“ löst bei den lieben Kleinen bestenfalls beleidigtes Schmolzen, meist jedoch eine heftige, von der Neugier getriebene Und-jetzt-erst-recht-Trotzreaktion aus.

Im Falle dieses Vergleichstests schienen die Hersteller kein Interesse daran zu haben, ihre hochmodernen, vermeintlich effizienten Downsizing-Triebwerke klare Position gegenüber großvolumigen, ähnlich starken Aggregaten beziehen zu lassen. Entsprechen-

de Testwagen-Anfragen ernteten jedenfalls ein klares „Nein“. BMW- und Fiat-Händler sehen das Thema offenbar entspannter und halfen mit entsprechenden Modellen aus. Einzig den 528i rückte BMW offiziell heraus.

In der großen Fangemeinde sorgt die Substitution des klassischen Reihensechszylinder-Saugers durch aufgeladene Vierzylinder noch immer für geradezu philosophische Diskussionen. Verkaufen die Bayern damit wirklich ihre Seele an den NEFZ-Teufel? Auf der

Vergleichsfahrt kommt tatsächlich schnell der Verdacht auf, denn das Dreiliter-Triebwerk mit siebenfach gelagerter Kurbelwelle begeistert mit seiner euphorischen Drehfreude und einer Laufkultur, die als leuchtendes Vorbild in den Motoren-Knigge aufgenommen werden muss – wenn ihn endlich einmal jemand beginnt zu schreiben. Mit großer Begeisterung schlägt die Nadel des Drehzahlmessers gern in den Bereich jenseits von 4000/min aus, was der Limousine zum einen gute

## **FIAT: 0.9 Twinair oder 1.2 8V?**

Aus zwei Zylindern schüttelt der Twinair-Motor im Panda 85 PS, der Vierzylinder entwickelt 69 PS aus 1,2 Liter Hubraum





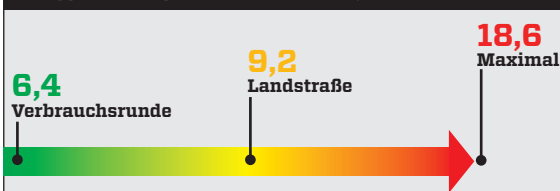
# BMW 528i/530i

## Unter Vorbehalt

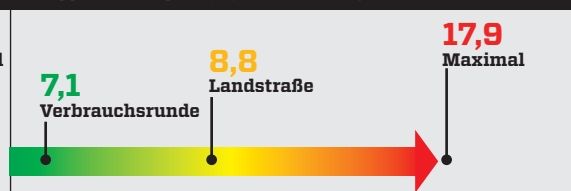
Obwohl in der aktuellen Fünfer-Preisliste neben dem 528i ein 272 PS starker 530i parkt, wollte ihn BMW nicht zur Verfügung stellen. Über den Handel war diese Variante ebenfalls nicht aufzutreiben, dafür eine Leistungsstufe mit 258 PS, die dem bis Herbst 2011 gebauten Sechszylinder entspricht und auf einigen Märkten weiterhin angeboten wird. Sie verzichtet zwar auf das Eco-Pro-Programm, nicht jedoch auf die Achtstufen-Automatik. Der Vierzylinder spart auf der Verbrauchsrunde, beschleunigt zudem besser.



### BMW 528i: Verbrauch in Litern



### BMW 530i: Verbrauch in Litern



**Tipps für den Fahrer** Im Eco-Pro-Modus erteilt der 528i Spar-Ratschläge und gibt die dadurch gewonnene Reichweite an



## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		BMW 528i	BMW 530i
<b>Motorbauart/Zyl.-Zahl</b>		Reihe/4	Reihe/6
<b>Hubraum</b>	cm³	1997	2996
<b>Leistung</b>	kW (PS) bei 1/min	180 (245) 5000	190 (258) 6600
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	350 bei 1250	310 bei 2600
<b>Leergewicht</b>	kg	1780	1720
<b>Beschleunigung</b>	s		
0 – 40 km/h		1,8	2,0
0 – 80 km/h		4,6	5,0
0 – 100 km/h		6,6	7,3
0 – 120 km/h		9,0	9,7
0 – 130 km/h		10,4	11,3
0 – 140 km/h		12,0	12,9
0 – 160 km/h		15,6	16,8
<b>Höchstgeschw.</b>	km/h	250	250
<b>Testverbrauch</b>	L/100 km	10,8	11,5
min. (ams-Verbrauchsrd.)		6,4	7,1
maximal		18,6	17,9
Reichweite	km	648	608
<b>NEFZ-Verbrauch</b>	L/100 km	Superbenzin	Superbenzin
Stadt		8,6	11,3
über Land		5,3	6,1
gesamt		6,5	8,0
<b>Grundpreis</b>	Euro	47 200,-	k.A.

Fahrleistungen beschert, zum anderen jedoch die Sorge um den Verbrauch wachsen lässt – zurecht.

Im Testdurchschnitt verlangte der mit 12,0:1 verdichtete Direkteinspritzer nach 11,5 L/100 km. Das Zweiliter-Turbo-Aggregat des 528i kommt auf 10,8 L/100 km – ein interessanter Unterschied. Anders die Verbrauchsrunde, dort ist er mit 6,4 L/100 km klar im Vorteil. Hier schwappt der Vierzylinder auf seiner Drehmoment-Welle von 350 Nm dahin, die sich bereits bei 1250/min auftürmt (530i: 310 Nm bei

2600/min). Mit steigendem Tempo, das aus dem 120-km/h-NEFZ-Rahmen fällt, steigt der Verbrauch jedoch kräftiger an als beim Sechszylinder.

Allerdings: Der 528i schlägt sich bei den Fahrleistungen besser als der 530i, beschleunigt in 6,6 statt 7,3 Sekunden von null auf 100 km/h. Zudem erweist er sich als ausreichend kultiviert und drehfreudig, knackt locker die 6500/min-Marke. So weit, so emotional. Und der Sound? So niederschmetternd banal wie ein Besuch beim Kreisverwaltungsreferat München II.

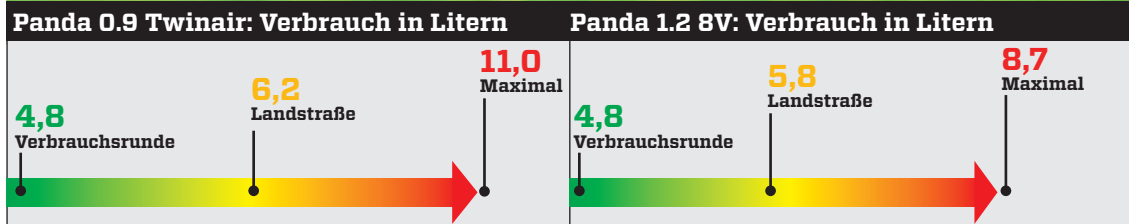
Dem Fiat Panda 0.9 Twinair fehlt es dagegen nicht an einem eigenständigen Klangbild, sehr wohl jedoch an Laufkultur. Die einen finden es sympathisch, weil es an ihren geliebten Aufsitz-Rasenmäher zu Hause erinnert, die anderen schlicht nervtötend.

Tatsache ist: Das mit 10,1:1 verdichtete Motörchen geht entschlossen zu Werke. Beim Standardsprint beträgt die Differenz zwischen den beiden Fiat fast drei Sekunden, und in der Elastizitätsmessung reicht der Vorsprung des Zweizylinders,

# FIAT PANDA 0.9 Twinair/1.2 8V

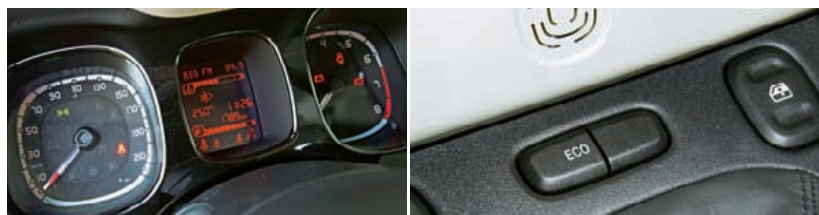


**Unter Zugzwang** Bei den ohne Eco-Modus absolvierten, unterschiedlichen Verbrauchsfahrten kann der Panda mit aufwendigem Zweizylinder-Triebwerk keinen Verbrauchsvorteil für sich verbuchen. Dafür klappt jedoch eine große Lücke zwischen den Fahrleistungen der beiden Kleinwagen – der Twinair beschleunigt zum Teil erheblich besser als der Vierzylinder, bietet vor allem einen kräftigeren Durchzug. Doch das erkauft der Fahrer mit einem heftigen Anstieg beim Kraftstoff-Konsum, der auf der Autobahn erst bei 11,0 L/100 km endet.



## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		Fiat Panda 0.9 Twinair	Fiat Panda 1.2
<b>Motorbauart/Zyl.-Zahl</b>		Reihe/2	Reihe/4
<b>Hubraum</b>	cm³	875	1242
<b>Leistung</b>	kW (PS) bei 1/min	63 (85) 5500	51 (69) 5500
<b>max. Drehm.</b>	Nm bei 1/min	145 bei 1900	102 bei 3000
<b>Leergewicht</b>	kg	990	970
<b>Beschleunigung</b>	s		
0 – 40 km/h		2,6	3,7
0 – 80 km/h		8,2	10,1
0 – 100 km/h		12,4	15,3
0 – 120 km/h		18,9	23,9
0 – 130 km/h		25,1	33,0
<b>Elastizität</b>	s		
60 – 100 km/h (IV./V. G.)		10,1/14,0	16,1/23,2
80 – 120 km/h (IV./V. G.)		12,8/17,1	19,9/32,0
<b>Höchstgeschw.</b>	km/h	177	164
<b>Testverbrauch</b>	L/100 km	6,9	7,2
min. (ams-Verbrauchsrede.)		4,8	4,8
maximal		11,0	8,7
Reichweite	km	536	513
<b>NEFZ-Verbrauch</b>	L/100 km	Superbenzin	Superbenzin
Stadt		5,0	6,7
über Land		3,8	4,3
gesamt		4,2	5,2
<b>Grundpreis</b>	Euro	12 890,-	11 490,-



**Fessel für den Motor** Um den Verbrauch zu drücken, kann per Eco-Taste die Leistung des Turbomotors auf 78 PS reduziert werden



um schnell noch ein Cornetto zu naschen, bis der vierzylindrige 69-PS-Panda von 80 auf 120 km/h im fünften Gang – naja – gespart ist.

Ach, in dieser Fahrzeugklasse interessiert das nicht? Mag sein. Und siehe da: Beim Verbrauch scheint sich das Blatt zu wenden. Speziell bei Volllast verlangt er nach einem kräftigen Expresszuschlag, der kaum noch in Relation zum Temperament steht – der Unterschied von vier Zehntel auf der Landstraße dagegen schon (6,2 zu 5,8 L/100 km).

Falls der Kleinwagen jedoch überwiegend in der Stadt umherrollen soll, punktet das mit variabler Einlassventil-Steuerung ausgerüstete Turbo-Triebwerk wiederum: 7,2 L/100 km stehen 8,6 L/100 km in der eigens gefahrenen Stadtrunde gegenüber – obwohl alle Disziplinen ohne Berücksichtigung der Eco-Taste gefahren wurden. Sie begrenzt die Leistung auf 78 PS und das Drehmoment auf 100 Nm. Doch auch ohne diesen Trick sprechen am Ende die Daten für den Zweizylinder, der übrigens ohne Direkteinspritzung aus-

kommt: Testverbrauch 6,9 Liter gegenüber 7,2 L/100 km, die zudem mit dem zähen Temperament eines norditalienischen Maultiers einhergehen.

Fazit: Bei BMW fällt im Auto-Alltag der Vorsprung des Downsizing-Motors bei Fahrleistungen und Verbrauch nicht ganz so deutlich aus wie beim Fiat. Der bietet deutlich bessere Fahrleistungen bei nur geringem Mehrverbrauch.

**Text:** Jens Dralle

**Fotos:** Karl-Heinz Augustin, Arturo Rivas