Deutschland 14,90 € | Österreich 16,40 € | Schweiz 23,80 CHF | BeNeLux 17,20 € | Italien 20,20 € | Spanien 20,20 € | Dänemark 149,95 DKR www.auto-motor-und-sport.de

auto motor und sport EDITION



50 JAHRE



BMW Dreier

ALLE SIEBEN MODELLGENERATIONEN

Vom E21 bis zum aktuellen G20



4 198576 914909 25001

MENSCHEN. LIFESTYLE. KLASSIKER.

CLASSIC HEART | DER BMW GROUP CLASSIC PODCAST.

BMW Classic

Kennen Sie schon unseren BMW Group Classic Podcast „Classic Heart“?
Spannende Storys zu unseren Klassikern finden Sie über den QR-Code auf Spotify
und allen bekannten Podcast-Plattformen.
Mehr Informationen unter **bmwgroup-classic.com**



Uli Holzwarth
Redaktionsleiter

Dem Dreier zur Feier

Im Juni 2025 jährt sich zum 50. Mal das Debüt des BMW Dreier, der für sportlich ambitionierte Autolenker seit Jahrzehnten gleichbedeutend ist mit der Freude am Fahren. Begleiten Sie uns auf eine Zeitreise mit allen Generationen des Erfolgsmodells, das längst Automobilgeschichte geschrieben hat.

Beim Debüt war der Dreier noch eine kleine Nummer, die ein großes Erbe antrat. Viele fremdelten zunächst mit dem Nachfolger der populären 02er-Reihe. Mehr Platz zwar, aber auch mehr Gewicht ohne Mehrleistung, dazu das ungewohnt hohe, belanglos gestylte Heck – die Verkaufszahlen waren anfangs mau. Erst die Sechszylinder und die wilden Renneinsätze des 320 in den Händen des BMW Junior Teams brachten den E21 in die sportliche Erfolgsspur.

Praktisch zur Markteinführung des Baby-Benz aus Untertürkheim übergab er an die zweite, zeitlos-gefällig gestylte Dreier-Generation, die sich ob der neu erwachsenen Konkurrenz breiter aufstellte. Der E30 zeigte sich nun zugänglicher für Alltagsbelange, zuerst mit zusätzlichen Pforten für Fondpassagiere, dann als Kombi namens Touring. Außerdem öffnete sich der E30 den Frischluftliebhabern mit einem eleganten Viersitzer-Cabrio, als es diesen Luxus sonst nur für ein Vielfaches gab. Der zweite Dreier brachte uns zudem den legendären M3, erstmals Dieseltriebwerke und sogar Allradantrieb. Hinsichtlich der Varianten- und Antriebsvielfalt lieferte also schon der E30 die Blaupause für alle weiteren Dreier-Generationen – bis heute.

Der E36 folgte einem neuen Stil, adelte den Zweitürer formal erstmals zum Coupé, das als M3 nun sogar einen herrlich trompetenden Sechszylinder unter der Haube hatte. Dennoch war er sich nicht zu fein, auch etwas kürzerzutreten, um als Compact in ebendieser Klasse mit seinem Heckantrieb ein besonders dynamisches Fahrvergnügen zu bieten.

Das kennzeichnet alle Dreier, egal welches Plus an Zentimetern und Kilogramm ihnen jeder Evolutionssprung draufpackte. Die bayerischen Motorenwerker haben es halt immer gut verstanden, auch beim Antrieb nachzulegen. So gilt der Dreier seit dem ersten 323i von 1977 als Inbegriff der kompakten Sportlimousine. Coupé und Cabrio natürlich eingeschlossen, obwohl die seit 2014 aus Marketinggründen unter falschem Namen laufen.

Der Dreier bildet nicht nur das wirtschaftliche Rückgrat des Herstellers, sondern ist zugleich Herz und Seele der Marke – heute somit die größte Nummer im BMW-Zahlenkosmos. Wir gratulieren! ■

Der Dreier und der Rennsport, das gehörte von Beginn an zum Selbstverständnis der Baureihe, wie das Werbemotiv von 1977 zeigt



Titelfotos: BMW

Inhalt

Edition 50 Jahre BMW Dreier



Nach Anlaufschwierigkeiten kam der erste Dreier mit den neuen Sechszylindern richtig in Fahrt **26**



46

Mit dem Sechszylinder-Cabrio machte BMW 1986 ein einzigartiges Angebot

3 Editorial

6 Impression
Wieso wurde der Dreier so, wie er ist? Ein Erklärungsversuch

15 Übersicht BMW Dreier
Alle Generationen vom E21 bis zum G20 mit ihren jeweiligen Vierer-Varianten ab 2014 auf einen Blick

18 Test 320 (1975)
Der allererste Test der neuen Baureihe mit dem 109 PS starken Vierzylinder

26 Test 323i (1975)
Der Top-Reihensechser im Vergleich mit dem 320-Vergaser-Sechszylinder

30 BMW Junior Team (1977)
Wie drei forsche Nachwuchs-Piloten auf ihren 320 die Deutsche Rennsport-Meisterschaft 1977 aufmischten

34 Test 320i (1983)
Erster Auftritt der zweiten Generation E30 in Gestalt des 320i mit 125 PS

42 Test 323i (1983)
Der sportlichste E30-Sechszylinder bekam elf PS mehr. Deutlich spürbar?

46 Test 325i Cabrio (1986)
Wie fährt die attraktivste Variante mit dem stärksten Sechszylinder?

52 Test M3 (1986)
Beginn einer Legende: das sportliche Spitzenmodell im harten Test

58 Vergleichstest Diesel und Benziner (1988)
Welcher Dreier empfiehlt sich für den Alltag: 318i, 320i oder der 324td s?

60 Vergleichstest Zwei- und Vierventiler (1990)
Was bringt die Vierventiltechnik wirklich? Das zeigt der Vergleich des 318i mit dem 136 PS starken 318ti

63 Test 325ix Touring (1989)
Der stärkste Dreier Kombi als Allradler

64 Test 325i (1990)
Die dritte Generation legt mit dem Topmodell 325i einen starken Start hin

69 318tds Touring (1995)
Basis-Kombi mit dem kleinen Diesel

70 Vergleichstest Dreier Cabrios (1995)
Macht mehr Leistung auch glücklicher? Die vier offenen Dreier 318i, 320i, 328i und der M3 fahren es aus



152

Inbegriff kompakter Sportlimousinen: Ausfahrt mit 323i und M340 xDrive

77 Test 318ti Compact (1996)
Die Modellpflege bringt dem kurzen Dreier einen viel kultivierteren Motor

78 Test 318i (1998)
Premiere für die vierte Generation: Wie gut ist BMW der E46 gelungen?

86 Test 330xi Touring (2000)
Allradantrieb für den Spitzen-Kombi

90 Vergleichstest 330 Ci und M3 (2001)
Die beiden Coupés trennen 30 000 Mark – muss es wirklich der M3 sein?

95 Essay
E46-Liebhaber Carl Nowak nimmt Abschied von seinem 325 Ci

96 Test 320td Compact (2001)
Der Common-Rail-Diesel macht den Compact zum spaßigen Kurvenflitzer

98 Test 325 Ci Cabrio (2003)
In Ruhe gereift, präsentiert sich das Cabrio nach dem Facelift in Bestform

101 Seltene Dreier
Dreier-Raritäten aus den ersten 30 Jahren von 1975 bis 2005

102 Seltene Dreier
Die TC-Cabrios von Baur bis 1996

104 Test 330i (2005)
Die fünfte Generation startet bei auto motor und sport mit dem Topmodell





78

Beim E46-Debüt lieferte der getestete 318i eine überzeugende Vorstellung

112 Fahrbericht Dreier Touring (2005)
Welche Kombi-Variante ist die beste? Erste Ausfahrt mit allen Antrieben

115 Besondere Dreier
Die letzten 20 Jahre brachten einige spezielle M3-Modelle hervor

116 Test 335i Cabrio (2007)
Nach dem Wechsel vom Stoffverdeck auf ein faltbares Hardtop noch besser?

122 Test 320d EDE (2010)
Sparen ohne Verzicht: die Efficient Dynamics Edition mit 163-PS-Diesel

124 Impression 25 Jahre M3 (2010)
Spaßiges Toben im Achtzylinder-M3 GTS und den drei sportlichen Ahnen

130 Test 320d (2012)
Die sechste Generation beeindruckt beim ersten Test mit ihren Qualitäten

136 Vergleichstest 320d Touring und 320 GT (2013)
Sticht das Schrägheck den Kombi aus?

142 Test 435i Cabrio (2014)
Das Vierer- löst das Dreier-Cabrio ab. Ändert sich mehr als nur der Name?

144 Generationen-Treffen M340i und 2002tii (2016)
Die Konzentration auf den Fahrer eint den aktuellen Dreier mit dem Urahn

148 Vergleichstest 330i neu und alt (2016)
Gleiche Bezeichnung, aber doch ganz anders: der eine 330er mit Vierzylinder, der andere mit dem Reihensechser

151 Vergleichstest Diesel gegen Benziner (2016)
Sechszylinder-Diesel oder Vierzylinder-Benziner – welcher Antrieb ist im Alltag der angenehmere?

152 Impression M340i xDrive und 323i
Reizvolle Rückbesinnung auf die Dreier-Kernwerte mit dem ersten Sechszylinder-Star von 1977 und dem aktuellen Modell des Typs G20

158 Test 330i Touring (2020)
So fährt der aktuelle Kombi mit dem stärksten Vierzylinder-Benziner

159 Fahrbericht M440i xDrive Coupé (2024)
Erste Ausfahrt mit dem dezent überarbeiteten Vierer-Coupé

160 Fahrbericht M4 CS (2024)
Die neue, puristische Power-Variante des M4 offenbart ihre Talente

162 Essay (2020)
Jens Dralle über den BMW Dreier, der ihn schon das ganze Leben begleitet

162 Impressum

Heimat

Warum ist der BMW Dreier, wie er ist? Hätte er auch anders werden können? Oder war die Karriere als dynamischer Querdenker nicht zu verhindern? Vielleicht bringt ein Streifzug mit einem 316 E21 durch Bayern Antworten.

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** Achim Hartmann



kunde



Ein spätes Modell der E21-Baureihe, ganz klar, leicht am klobigen Außenspiegel erkennbar



Als Elemente bayerischer Folklore ließ sich die Natur Seen, der Klerus Zwiebeltürme einfallen



Rund 150 Jahre vergingen zwischen jenen Ereignissen, bei denen die Änderung einer Schreibweise bedeutende Einschnitte in der Geschichte nach sich zog. Seit Oktober 1825 schreibt sich Bayern mit „y“ statt mit „i“, von König Ludwig I. veranlasst als Ausdruck seiner Neigung zum Philhellenismus, der neuhumanistischen Strömung der Freundschaft zum Griechentum also – eine inzwischen etwas aus der Mode gekommene Bewegung. Und 1975 destillierte BMW erstmals die Rohprodukte Fahrspaß und Alltagstauglichkeit zur Ziffer „3“, im Juni startete die erste Dreier-Reihe als Nachfolger jener Modelle, deren vierstellige Typenbezeichnung auf „02“ endete. Damit folgte der Dreier der von Bob Lutz, damals BMW-Chef, ersonnenen Nomenklatur, die bereits 1972 mit dem Fünfer eingeführt wurde.

Der Dreier sollte sich in den kommenden 40 Jahren zum bislang unangefochtenen Verkaufsschlager der Marke entwickeln, allen Trends hin zu neuen Fahrzeugkonzepten zum Trotz. Wie das passieren konnte? Im Fall der ersten Generation spielte die Zeit eine erhebliche Rolle: Etwa fünf Jahre vergingen vom Startschuss bis zur Premiere – für BMW damals eher unüblich lang. Und Zeit, ja Zeit lässt sich wunderbar nutzen, dort unten im tiefen Süden der Republik, die Alpen in Sichtweite, eben dort, wo das bayerische Klischee lebt und gelebt wird.

Nur einmal angenommen, die mit der Entwicklung des Dreier betrauten Ingenieure unter Leitung von Bernhard Osswald hätten allein aus der klebrigen Postkarten-Idylle ihre Kreativität für das neue Modell bezogen, dann wäre es vermutlich nur halb so gut geworden. Denn jenseits des August und diesseits des Mai kann es eng und neblig werden zwischen Allgäu und Bayerischem Wald und damit natürlich auch dort, wohin Münchener gerne flüchten: Isartal, Tegernsee, Blaues Land, Pfaffenwinkel und Fünfseenland.

Dann stecken die Berge ihre Gipfel in die Wolken, fahrige Schleicher verschlucken die weiten Ebenen davor, Bäche schwellen an. Jetzt wäre es schön, ausbrechen zu können, sich vielleicht in ein Auto zu setzen, das einem bereits beim Einsteigen sagt: „Ich gebe dir alles, was du brauchst, um zu fahren, um das Fahrerlebnis bestmöglich zu genießen. Und zwar schon bevor du den Zündschlüssel drehst und den ersten Gang einlegst.“

Östlich von Tacho und Zeituhr

Vielleicht biegt deshalb das Armaturenbrett östlich von Tacho und Drehzahlmesser (oder Zeituhr, je nachdem) und die darunterliegende Mittelkonsole ab, wendet sich dem Fahrer zu. Anbiederei? Also bitte, ein Bayer biedert sich nicht an, zumindest nicht 1975, höchstens an sich selbst vielleicht. Im selben Jahr sagte der – von vielen nach wie vor völlig zu Unrecht gottgleich verehrte – CSU-Politiker Franz Josef Strauß aus der Opposition heraus: „Für Willy Brandt bin ich ein Sicherheitsrisiko. Aber im Haus des Gehenkten soll man ja vom Strick bekanntlich nicht reden.“

Ein Jahr später wurde Strauß Ministerpräsident und häufte als solcher schier unglaublichen Ruhm an, den bestenfalls noch König Ludwig II., Enkel Ludwigs I., erreichte. Dabei stärk-

Landestypische Meditation: Kühen beim Grasmampfen zusehen



Für TV-Junkies: die Pension Resi aus „Der Bulle von Tölz“. Für Städteplaner: Haltestellen-Häuschen als Garage

te er als Landesvater das Selbstbewusstsein der Bayern, die bislang eher als skurriles Landvolk angesehen wurden, das in einer Art Paradies leben durfte, das wiederum wunderbar zum Urlauben taugt, mehr jedoch nicht.

Bei BMW war die Beinahe-Pleite gut 15 Jahre zuvor noch nicht ganz vergessen, weshalb der Dreier die Erfolgsgeschichte der Neuen Klasse und des 02 unbedingt fortschreiben musste. Dazu sollten eine bessere Raumökonomie, mehr Federungskomfort bei unverändert hoher Agilität und effizientere Motoren beitragen – eine Mischung, die den Geschmack der Autokäufer traf. Selbst das Einstiegsmodell 316 (der 315 kam erst 1983) erfüllt die Erwartungen an die markentypische Dynamik, schließlich muss der 90 PS starke Vergasermotor nur ein bisschen mehr als eine Tonne Masse jonglieren.

Also huscht der Zweitürer bester Laune über Land, das Kloster Andechs liegt hinter, der Hohe Peißenberg vor ihm. Heute fehlt Bayern jegliche Enge, der Sommer ist da, endlich, weiß-blau der Himmel, genau so haben sich Grafiker und Fotograf das gewünscht. Oben auf dem Bayerischen Rigi, wie der Hohe Peißenberg hier gerne genannt wird, ist noch nicht viel los; bis die ersten Bundesländer ihre Sommerferien beginnen, dauert es noch etwas. Auf dem unteren Parkplatz ist die Aussicht auf die Alpenkette frei. Wer wissen möchte, worauf er da blickt, muss zur Wallfahrtskirche hochstapfen, dort steht eine entsprechende Tafel, auf der alle Gipfel verzeichnet sind.

Wir bleiben lieber hier, den Dreier überzieht gerade eine dicke Schicht Sympathie. Aus dem Hintergrund tönt ein „Mei, schau, des war mei erst's Auto!", zwei in einem modischen X4 angereiste ältere Herren geben sich Erinnerungen hin. Passiert einem das nicht nur mit einem VW Käfer? Na, wieder etwas gelernt. Übrigens: Allein bis hierhin ließ der 316 mindestens zwei Brauereien und einige prächtige Biergärten links und rechts liegen, handgemalte Holztafeln mit Einladungen zum Stadl- oder Dorffest am Straßenrand werden ebenfalls ausgeschlagen.

Bier und Brotzeit

Ob Anfang der Siebziger wohl der eine oder andere BMW-Entwickler dort saß, ein Feierabend-Bier oder eine Brotzeit genoss, über schräg gestellte Federbeine und Stabilisatoren für die Vorderachse nachdachte? Oder doch nicht? Wer hier lebt, genießt vielleicht einfach den Luxus, dort seinen Alltag zu verbringen, wo andere teils üppige Zimmerpreise abdrücken, um ein paar Tage Erholung zu finden. Allein darauf reduziert werden will

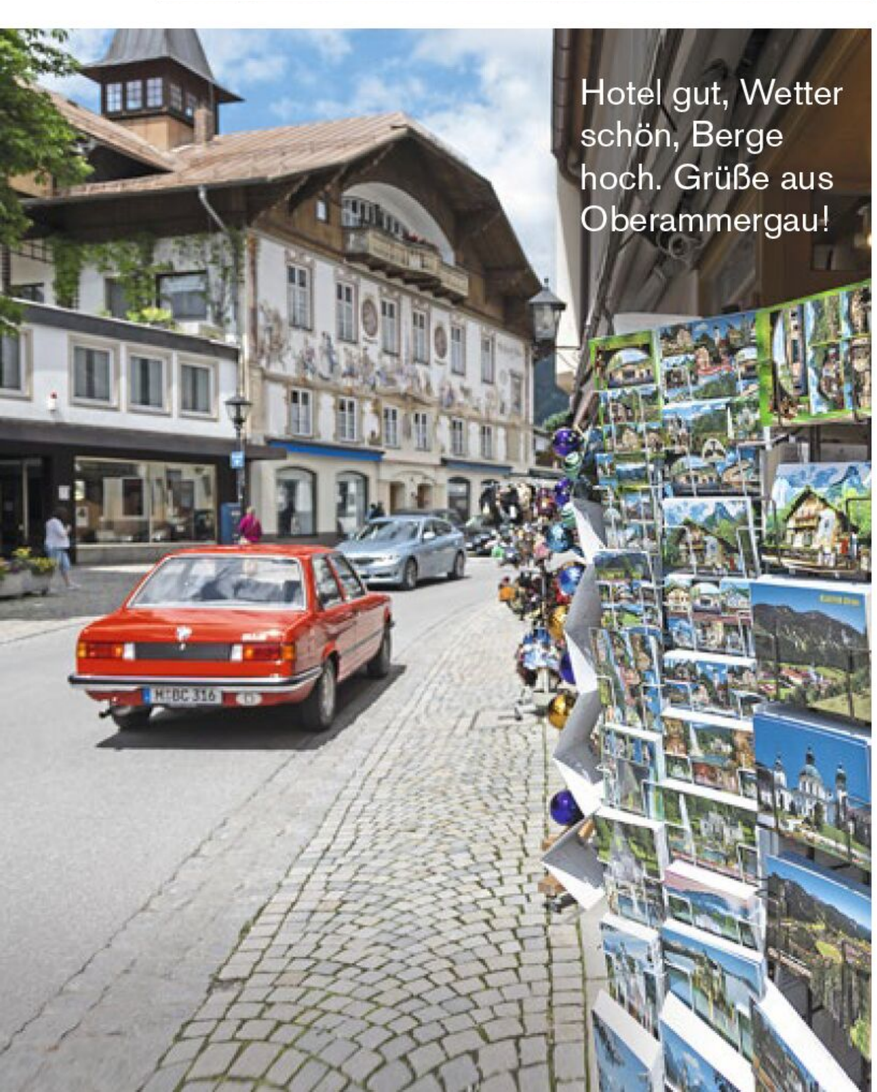

Eng geht's zu in Rottenbuch – kein Problem für den schmalen 316



Zu spät: Die Sonnwendfeier ist durch. Dafür läuft die Stadlfest-Saison noch



Der Fotograf zog dieses Gemälde dem nahen, sehr attraktiven Biergarten vor


Hotel gut, Wetter schön, Berge hoch. Grüße aus Oberammergau!


Vor 10 000 Jahren war die Würm-Kaltzeit und damit auch der Inngletscher am Ende, der Tegernsee blieb



Ganz hinten, am Ende des Tales, steht die Zugspitze – ehrlich. Im Vordergrund: der Riegsee

Am Hohen Peißenberg darf heute mal der BMW Dreier statt des Alpen-Panoramas in den Vordergrund

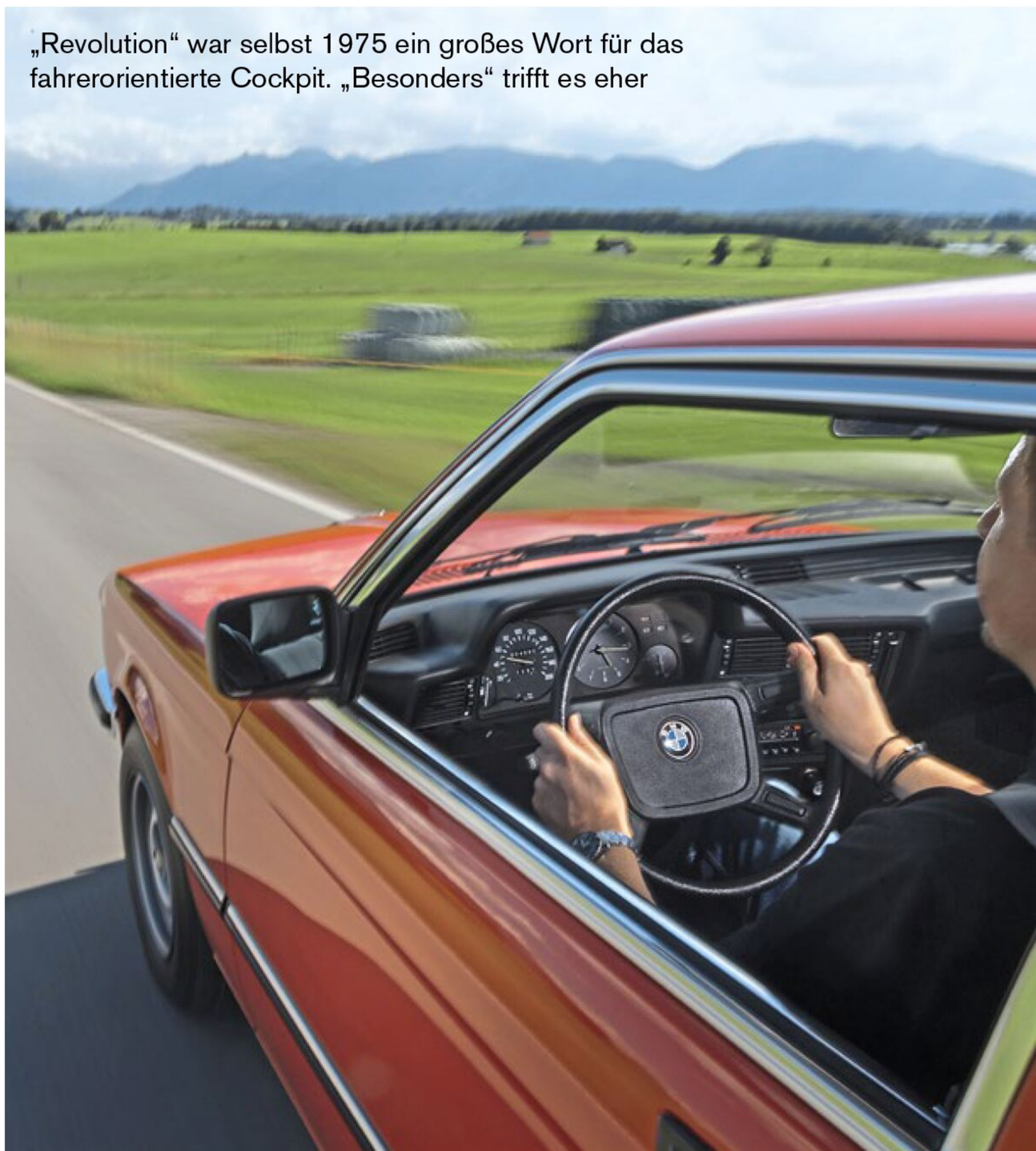


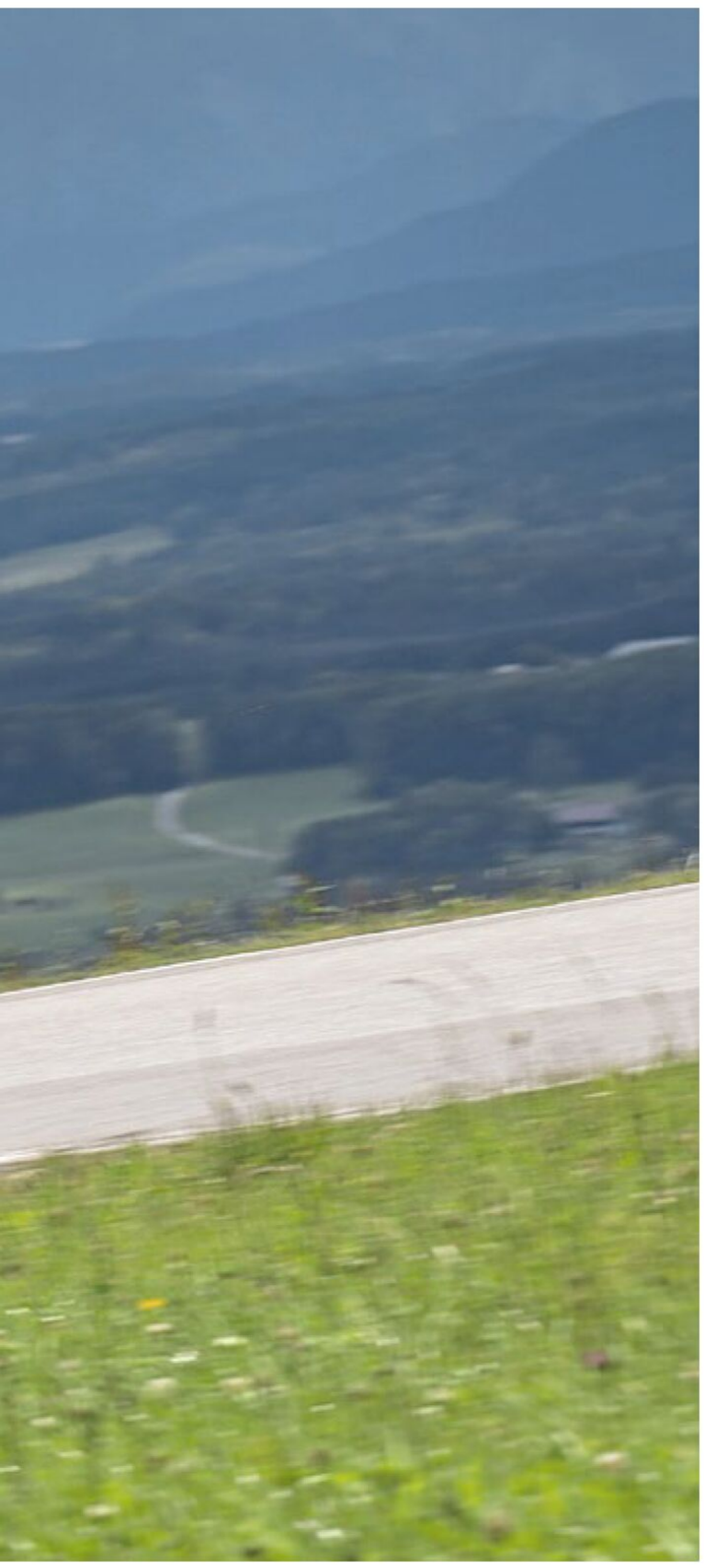


Mag sein, dass Vegetarier in Bayern gut mit Kässpatzen klarkommen. Aber so ein Schweinsbraten, mmh …



„Revolution“ war selbst 1975 ein großes Wort für das fahrerorientierte Cockpit. „Besonders“ trifft es eher







Eine Lederhose vom Trachten-Discounter? Gerne – falls man sich zweifelsfrei als Nicht-Bayer outen möchte

Bayern längst nicht mehr, der ehemalige Bundespräsident Roman Herzog sprach 1998 von der geglückten „Symbiose aus Laptop und Lederhose“ – ein Zitat, das die CSU, allen voran Edmund Stoiber, in den kommenden Jahren regelrecht ausschlachten sollte. Dabei ist gerade die Lederhose in Bayern zu einem Streitthema geworden. „Woran erkennst an Preiß’n? An der Lederhos’n“, lästern Einheimische gerne über Zugezogene oder Touristen, die sich in vermeintlicher Tracht vorzugsweise auf dem Münchener Oktoberfest herumtreiben.

Inzwischen stehen im Abstand von wenigen Kilometern irgendwelche Trachten-Outlets an den Bundesstraßen 2, 11, 13, 23 und 472, ebendort, wo die größten Touristenströme fließen. Ihnen lässt sich die oft in Fernost gefertigte Billigware problemlos andrehen. Okay, es funktioniert aber auch andersherum, schließlich verkauft sich ein Dreier heute auf den Märkten Asiens ebenfalls ziemlich gut – und sicherlich nicht zum Spottpreis.

Nein, billig war er nie, konstruktiv immer aufwendig, vor allem was Antrieb und Fahrwerk betrifft. Und dennoch war der BMW von Beginn an absolut Schwiegermutter-kompatibel, problemlos im Alltag, wenngleich nicht ausgesprochen Familien-kompatibel. Aber ein Ausflug zu viert nach Fischbachau zu Kaffee und Kuchen geht immer mit dem E21 – oder auch zum Ähndl nahe Murnau auf einen Schweinsbraten, wahlweise mit oder ohne Kruste. Leichtes Leben also? Ja, natürlich, irgendwie zumindest, vor allem wenn man sich mit Bayerns Mächten, der CSU und der katholischen Kirche, arrangieren kann. Und wenn die bierselige Volkstümelei einen doch zu sehr einengen sollte, geht es eben hinauf auf einen der reichlich herumdösenden Berge.

Ganz oben und dennoch geerdet

Sie rücken den Horizont wieder gerade, verdeutlichen die eigene, wahre Größe, ob man nun einen Laptop zur Lederhose trägt oder nicht. Denn der Mensch ist klein, kommt gegen die Gewalt der Natur nicht an, die hier in der Zugspitze gipfelt, 2962 Meter hoch. So paradox es klingt: Wenn du da oben stehst, wirst du geerdet. Und der Bayer, egal, ob Ur- oder Wahl-Bayer, steigt gerne hinauf auf seine Berge, lässt sich von ihrer Macht vielleicht nicht unterdrücken, zumindest aber beeindrucken.

Ob das ein Grund dafür sein könnte, dass der Dreier trotz einer gewissen Frechheit und Leichtigkeit kein Filou wurde? Wie auch immer, teutonische Ernsthaftigkeit zählt ebenfalls zu seinem Konzept, äußert sich in der Sachlichkeit seiner Qualitäten sowie in der Klarheit der Formensprache. Anfangs erschien sie vielen Interessenten zu glatt, sie störten sich am





Weshalb nur von einem Bräu? Karg-Weißbier im Biergarten, Dachsbräu für zu Hause

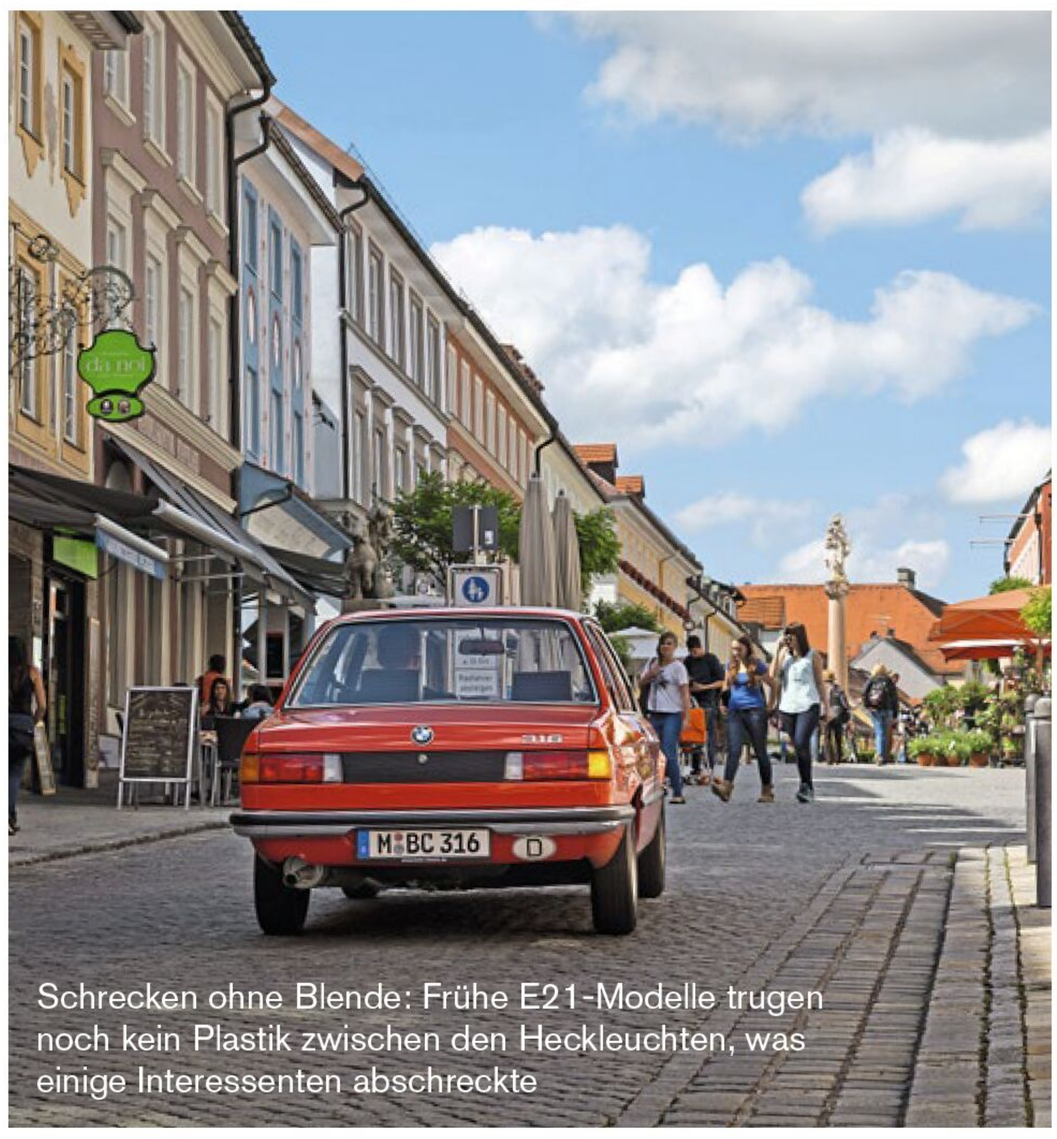




Der Kultur-Clash trifft längst auch bayerische Kleinstädte wie Murnau, ziemlich hart sogar. In Ettal hilft offenbar Humor (rechts)

nackten Blech zwischen den Rückleuchten. BMW reagierte schnell, eine geriffelte schwarze Plastikblende half – wohl nicht nur aufgrund der Farbe. Dem rostigen Traktor, der in Riegsee an der Hauptstraße in einem Bus-Wartehäuschen parkt, hilft dagegen nicht mehr viel. An den Holzplanken seines Verschlags hängen Plakate, kündigen unter anderem ein Gastspiel des Kabarettisten Helmut Schleich an. Er liefert die wohl beste Parodie auf Franz Josef selig, verpackt darin scharfe Kritik an Strauß selbst, aber auch an der aktuellen Politik.

Einige seiner Zuschauer blenden das sicher aus, wünschen sich die vermeintlich gute alte Zeit zurück, sehnen sich nach stiernackigen Sprüchen wie: „Irren ist menschlich, aber immer irren ist sozialdemokratisch.“ Strauß saß oft im Siebener, für den Dreier wäre sein Ego ohnehin zu groß gewesen. Ja, die fünfjährige Entwicklungsphase wurde von den Ingenieuren bestens genutzt, sicherlich auch, weil Bayern auf sie einwirkte. Chefkonstrukteur Osswald war übrigens Schwabe. Und Schwaben gelten laut Autor Ulrich Kienzle als pietistisch-freudlos. Daher genoss Osswald Altbayern sicher sehr, erhob die Ziffer „3“ zum kleinsten gemeinsamen Nenner von Dynamik und Nutzwert. Ob das wohl so lange Bestand hat wie das „y“ in Bayern? ■



Schrecken ohne Blende: Frühe E21-Modelle trugen noch kein Plastik zwischen den Heckleuchten, was einige Interessenten abschreckte

Alle BMW Dreier

Glückwunsch zum Fünfzigsten, Dreier! Wir zeigen alle sieben Generationen und alle Karosserievarianten, vom zunächst rein vierzylindrigen Ur-Modell bis zum M3 Competition xDrive mit 530 PS.

TEXT Johannes Köbler // **FOTOS** BMW

E21 1975 bis 1983





E21 Zweitürer

Auch der Dreier hat mal klein angefangen: 1975 als Limousine E21 mit 4,36 Meter Länge, zwei Türen und Vierzylinder ab 90 PS, ähnlich wie beim Vorgänger 02. Die beiden Sechszylinder, an den Doppelscheinwerfern zu erkennen, folgten 1977; der 2,3-Liter war mit 143 PS das Topmodell. Knapp 5000 der 1,36 Millionen Exemplare, die BMW produzierte, wurden bei Baur zu Halbcabrios umgebaut. Der Ur-Dreier lief bis Ende 1983 vom Band, zuletzt als 315 überlappend mit seinem Nachfolger – eine Strategie, die bei BMW Schule machte.

E30 1982 bis 1994





E30 Viertürer



E30 Touring



E30 Zweitürer



E30 Cabriolet

Das Design hatte nicht mehr Paul Bracq, sondern Claus Luthe gezeichnet, am Konzept änderte sich nichts. Der E30 wurde zwölf Jahre lang gebaut, und mit ihm kam die Modellreihe erst richtig in Fahrt: Zwei- und Viertürer, der erste Touring, das erste Vollcabriolet sowie eine Reihe Baur-Cabrios. Neu auch der M3, ein Vierzylinder, und – ganz neu in München – zwei Sechszylinder-Diesel. Auf Wunsch: Elektronik im Cockpit, Allradantrieb, Dreiwege-Kat und Airbag.

E36 1990 bis 2000





E36 Limousine



E36 Touring



E36 Compact



E36 Coupé



E36 Cabrio

Die leichte Keilform gefiel nicht jedem auf Anhieb – aber auch der E36 blieb lange am Markt, insgesamt zehn Jahre. Mit der neuen Einzelradaufhängung im Heck fuhr er endgültig in die Herzen sportlicher Kunden. Die zweitürige Limousine wurde durch ein klassisches Coupé ersetzt, das Baur-Cabrio entfiel 1996. Vier Jahre lang gab es den verkürzten Compact, eine Art Einser-Vorläufer mit Teilen aus dem E30. Der M3 besaß einen Sechszylinder mit bis zu 321 PS und verstellbaren Nockenwellen (Vanos) sowie optional ein automatisiertes SMG-Schaltgetriebe.

E46 1998 bis 2007





E46 Limousine



E46 Touring



E46 Compact



E46 Coupé



E46 Cabrio

Valvetronic für variable Ventilsteuerung, ESP, Navigation, Xenonlicht – in der Baureihe E46, zunächst als Limousine und Coupé aufgelegt, machte BMW den Dreier fit für das neue Jahrtausend. Neu war auch ein kultivierter und starker Vierzylinder-Diesel mit Direkteinspritzung; er avancierte zum Verkaufsschlager. Der M3, bis zu 360 PS stark, war, wie schon beim E36, auch als Cabrio zu haben, aber nicht mehr als Limousine. Ansonsten blieb das Karosserieprogramm unverändert. Auch der Compact kehrte noch einmal zurück, wenn auch nur für drei Jahre.

E90 2005 bis 2013





E90 Limousine



E91 Touring



E92 Coupé



E93 Cabrio

Als E90 wurde der Dreier ein kleiner Siebener – in der Linienführung, die auf Chris Bangle zurückging, und mit dem Bedienkonzept iDrive (nur mit Navi erhältlich). Für die großen R6-Benziner gab es eine Turboaufladung, für den M3 (auch wieder als Limousine) einen Hochdrehzahl-V8-Sauger plus Doppelkupplung. Das Cabrio erhielt ein Stahl-Klappdach. Neu waren zudem die Radaufhängungen sowie die Aktivlenkung mit tempoabhängiger Übersetzung.

F30 2011 bis 2019



3er



F30 Limousine



F31 Touring



F34 GT

4er



F32 Coupé



F33 Cabrio



F36 Gran Coupé

Mit dem F30 sortierte BMW sein Programm in der Mittelklasse völlig neu. Als Dreier liefen nur noch Limousine und Touring, beide um fast zehn Zentimeter verlängert, sowie der neue GT. Das Cabrio, das Coupé und das ebenfalls neue Gran Coupé erhielten die Ziffer 4 zugeordnet. In der ganzen Baureihe, den M3 eingeschlossen, gab es nur noch Turbomotoren vom Dreizylinder an aufwärts, die Automatikgetriebe hielten acht Gänge bereit. 2012 schob BMW das erste Hybridmodell nach, 2016 den ersten Plug-in-Hybrid.

G20 seit 2019





G20 Limousine



G21 Touring



G22 Coupé



G23 Cabrio



G26 Gran Coupé

Die aktuelle Dreier-Generation, die nunmehr siebte, beschränkt sich auf Limousine und Touring; alle anderen Varianten hat BMW als Vierer-Modelle höher positioniert. Der M3 ist erstmals mit Allradantrieb und als Kombi erhältlich; das GT-Modell und der Dreizylinder-Benziner sind wieder entfallen. Sechs- und Vierzylinder, Letztere auch als PHEVs, übernehmen den Antrieb, Allrad gibt's ab 184 PS. 2022 und 2024 erhielt die Dreier-Reihe Facelifts, die sich vor allem auf das digitale Cockpit konzentrierten. Gut, dass der iDrive-Controller dabei erhalten blieb.

M3 seit 1986



E30 Zweitürer



E30 Cabrio

Am Anfang der M-Story stand ein frei saugender Vierzylinder im E30, der aus 2,3 Liter Hubraum 195 PS holte. In der G80-Reihe von heute – seit 2014 tragen die M-Modelle einen eigenen Werkscode – tobt ein Sechszylinder-Biturbo mit bis zu 551 PS.



E36 Limousine



E36 Coupé



E36 Cabrio



E46 Coupé



E46 Cabrio



E90 Limousine



E92 Coupé



E93 Cabrio



F80 Limousine



F82 Coupé / **F83** Cabrio



G80 Limousine



G81 Touring



G82 Coupé / **G83** Cabrio

Neuer Mittelklasse-BMW für gehobene Ansprüche.

Bayern drei

TEXT Gert Hack // **FOTOS** Hans Peter Seufert



Trotz umfangreicher passiver Sicherheitsmaßnahmen blieb der neue 320 auch im Aussehen ein echter BMW

Nachfolger haben es nicht leicht. Dies gilt im Automobilbau vor allem dann, wenn ein ausgesprochenes Erfolgsauto abgelöst werden soll. Dass der „kleine“ BMW 02 ein solches Erfolgsmodell war, ist unbestritten. Über 750 000 Exemplare wurden im Laufe seiner neunjährigen Bauzeit abgesetzt, und als 1502 soll dieses Auto noch eine ganze Weile weitergebaut werden – sozusagen als preiswertes Trittbrett für den Einstieg in die BMW-Palette.

Der Modellwechsel kam außerdem zu einem Zeitpunkt, da sich der Typ 02 reger Nachfrage erfreute, und mancher Kaufwillige mußte bereits im Frühsommer enttäuscht zur Kenntnis nehmen, dass der nun schon fast klassische „kleine“ BMW nur noch in relativ schwacher Ausführung als 1502 zu haben war. Die stärkeren Modelle der 02-Reihe waren bereits ausverkauft.

So werden denn auch viele BMW-Fans diesen Modellwechsel mit einem lachenden und einem weinenden Auge betrachten, gilt doch speziell der 2002 mit dem leistungsstarken Zweiliter-Motor als Inbegriff der sportlichen Limousine. Es erhebt sich daher die Frage, inwieweit die Nachfolger, je nach Hubraum und Leistung als 316, 318 und 320 bezeichnet, diesen spezifischen BMW-Charakter bewahrt haben.

Karosserie: komfortabel und sicher

Zweifellos stand Sportlichkeit nicht unbedingt im Vordergrund bei der Entwicklung der Dreier-Reihe. Hingegen sollte der Neue all das haben, was bisher beim 02 am meisten vermisst wurde: Komfort und (passive) Sicherheit. Für beide Kriterien ist in erster Linie die Karosserie zuständig.

Hier zeigt sich denn auch der Fortschritt am allerdeutlichsten. Abgesehen von der neuen Form bietet die Karosserie eine Fülle von technischen Details, die in erster Linie der passiven Sicherheit dienen. So sorgen längere Knautschzonen, verformungsfreudige Hauben, eine steifere Dachkonstruktion und der unter die Rücksitze verlegte Tank für größere Überlebenschancen und geringeres Verletzungsrisiko der Insassen im Falle einer Kollision.

Auch bei Innenraumgestaltung und Ausstattung wurde der Sicherheitsgedanke konsequent weitergeführt. Dreipunkt-Automatikgurte halten

AUF EINEN BLICK

Kompakte Sportlimousine der Mittelklasse mit ausreichend Platz für vier Personen. Reichhaltige und durchdachte Ausstattung, solide Verarbeitung, gute Sitze. Sichere Fahreigenschaften bei insgesamt gutem Federungskomfort. Vierzylindermotor mit ausgezeichneter Laufkultur und guter Leistung. Gute Beschleunigung, befriedigende Höchstgeschwindigkeit (175 km/h). Relativ günstiger Verbrauch (13,0 l/100 km, Normalbenzin).

Nicht alle Perspektiven des 320 sind gleich gut gelungen. Das Heck wirkt kahl und kleinwagenmäßig, die Nummer unter der Stoßstange deplatziert





die Frontinsassen zurück, für die Fondpassagiere sind Automatikgurte auf Wunsch (Aufpreis 169 Mark) lieferbar. Armaturenbrett und Lenksystem sind so gestaltet, dass sie sich bei einem Aufprall definiert verformen und zumindest bei niedrigen Geschwindigkeiten dadurch ernste Verletzungen verhindern.

Trotz dieser passiven Sicherheitsvorkehrungen ist aus dem neuen 320 kein unförmiger Sicherheitspanzer geworden. BMW-spezifische Styling-Elemente konnten beibehalten werden, und in der Länge wuchs der Neuling gegenüber dem 02 nur um neun Zentimeter. Mit einer Gesamtlänge von 4,35 Metern ist damit auch der Dreier ein äußerst kompaktes Auto, das sich zudem in gefälliger Verpackung präsentiert. Lediglich das Heck findet keinen ungeteilten Beifall, da es vielen Betrachtern zu kahl und zu kleinwagenmäßig erscheint. Zudem führt das Nummernschild unter der Stoßstange ein ziemlich unmotiviertes Schattendasein.

Bei der Gestaltung des Innenraums wurde größter Wert auf Funktionalität gelegt. Durch die bogenförmige Anordnung des Armaturenbretts sind für den Fahrer alle Bedienungshebel mühelos erreichbar. Da diese zudem logisch angeordnet sind, bedarf es keines langen Studiums, um sich im Cockpit zurechtzufinden. Die gut ablesbaren Rundinstrumente und Kontrollleuchten liegen vorbildlich im Blickfeld des Fahrers. Einziger Schönheitsfehler: Die Leuchtkraft der Kontrolllampen ist zu schwach.

Auch im Platzangebot macht sich der Fortschritt bemerkbar. Fahrer und Beifahrer fühlen sich in den gut geformten Sitzen bestens aufgehoben, und das Raumgefühl, das der neue BMW dabei vermittelt, hat echtes Mittelklasseformat. Der Verstellbereich der Liegesitze ist so reichlich bemessen, dass auch groß geratene Personen eine passende Position finden. Für ausgesprochene Sitzriesen sind zudem Vordersitze mit tieferer Sitzfläche lieferbar.

Auf den Rücksitzen geht es naturgemäß etwas enger zu. Doch zeigt ein Sitztiefe-Knieraum-Vergleich mit anderen Mittelklasse-Konkurrenten, dass der kompakte BMW hier keineswegs so schlecht ist wie sein Ruf. Auch der Einstieg nach hinten ist dank der breiten und weit öffnenden Türen recht bequem.

Mit Nachdruck verweist BMW auf das wesentlich verbesserte Heizungs- und Lüftungssystem. Für die Heizleistung und für die durchsetzbare Luftmenge mag dieses Eigenlob zutreffen – für die Regulierbarkeit nicht. So ist es beispielsweise nicht möglich, Menge und Verteilung der beheizbaren Luft getrennt zu regeln. Zudem ist der Luftdurchsatz zu stark von der gefahrenen Geschwindigkeit abhängig, sodass der Fahrer gezwungen ist, beim Tempowechsel die Temperatur nachzuregulieren.

Eine zusätzliche Sommerbelüftung, für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellbar, erfüllt ebenfalls nicht ganz den ihr zugedachten Zweck: Der größte Teil der Frischluftmenge zieht nutzlos über die Köpfe der Passagiere hinweg, während der Fußraum kaum noch belüftet wird. An sehr heißen Tagen lässt sich daher ein Öffnen der Seitenfenster nicht vermeiden, wobei man sich wehmütig der vorderen und hinteren Ausstellfenster seines Vorgängers erinnert.

Auch die Scheibenwischer (zwei Stufen, Intervall) befriedigen nicht voll. Bei höheren Geschwindigkeiten hebt der Wischerarm auf der Fahrerseite ab und eröffnet damit dem Piloten nur noch trübe Aussichten. Im übrigen machen

AUSSTATTUNG

Fahrzeugtyp	BMW 320	BMW 318	BMW 316
Automatikgurte vorn	●	●	●
Bremskraftverstärker	●	●	●
Bremskraftregler hinten	●	●	●
Heizbare Heckscheibe	●	●	●
Liegesitze mit Kopfstützen	●	●	●
Rückfahrscheinwerfer	●	●	●
Stahlgürtelreifen	●	●	●
Hohlraumkonservierung	●	●	●
Unterbodenschutz	●	●	●
Handschuhfach abschließbar	●	●	●
Tankverschluss abschließbar	●	●	27 DM
Lenkungsdämpfer	●	●	○
Drehzahlmesser	●	210 DM	210 DM
Halogen-Doppelscheinwerfer	●	○	○
Halogen-H4-Scheinwerfer	○	●	95 DM

● serienmäßig ○ nicht lieferbar

MESSWERTE

Fahrzeugtyp	BMW 320	BMW 318	BMW 316
Beschleunigung s			
0 – 40 km/h	2,6	2,6	2,9
0 – 60 km/h	4,6	4,6	5,4
0 – 80 km/h	7,3	7,5	8,6
0 –100 km/h	11,0	11,7	13,2
0 –120 km/h	15,6	17,0	19,8
0 –140 km/h	22,8	25,5	30,9
0 –180 km/h	35,4	–	–
1 km mit stehendem Start	32,8	33,6	35,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	175,6	170,6	163,6
Elastizität (im IV. Gang) s			
40 – 60 km/h	4,9	5,4	7,0
40 – 80 km/h	10,3	11,5	14,5
40 –100 km/h	15,6	17,5	21,7
40 –120 km/h	18,4	24,1	30,7
40 –140 km/h	29,9	33,0	42,9
40 –160 km/h	40,2	–	–
1 km ab 40 km/h	35,1	36,6	39,5
Geschwindigkeitsbereiche km/h			
I. Gang	bis 47	bis 45	
II. Gang	12 bis 87	11 bis 85	
III. Gang	19 bis 133	19 bis 129	
IV. Gang	28 bis 177*	28 bis 171*	
Innengeräusch dB(A)			
Leerlauf im Stand	49	48	47
Bei 50 km/h	61	63	65
Bei 80 km/h	68	68	68
Bei 100 km/h	71	72	70
Bei 120 km/h	76	77	74
Bei 140 km/h	78	79	78
Bei 160 km/h	82	85	81

*theoretische Werte

BMW 320

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR (Werte für 318 und 316 in Klammern)
Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 89 x 80 (89 x 71, 84 x 71) mm, Hubraum 1990 (1786, 1573) cm^3, Verdichtungsverhältnis 8,1 : 1 (8,3 : 1), Leistung 109 PS bei 5800/min (98/5800, 90/6000), spezifische Leistung 55,1 (55,9, 57,6) PS/Liter, maximales Drehmoment 16,0 mkg bei 3700/min (14,5/4000, 12,5/4000), mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,5 (13,7, 14,2) m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Steuerkette), Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlsysteminhalt ca. 7 Liter, Druckumlaufschmierung mit Hauptstromölfilter, Ölinhalt 4,25 Liter, ein Solex-Fallstrom-Stufenvergaser 32-32 DIDTA, mech. Benzinpumpe, 52 Liter-Tank, Batterie 12 V 44 Ah (38 Ah), Lichtmaschine 630 W.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Antrieb auf die Hinterräder, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen I. 3,784, II. 2,022, III. 1,320, IV. 1,0, R. 4,098, Achsantrieb 3,9 (4,1).

FAHRWERK
Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Federbeinen, vorn und hinten hydraulische Stoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 21,1:1, hydraulisches Zweikreis-Bremssystem, Bremskraftverstärker, Bremskraftregler an der Hinterachse, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5 J x 13, Reifen Pirelli P3, Reifengröße165 SR 13.

ABMESSUNGEN
Radstand 2583 mm, Spur 1364/1377 mm, Außenmaße 4355 x 1610 x 1380 mm, Innenbreite vorn 1320 mm, hinten 1320 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 915 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 480 mm, Knieraum hinten 135–360 mm, vier Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 352 Liter.

GEWICHTE
Eigengewicht vollgetankt 1060 kg (davon Vorderachse 590 kg, Hinterachse 470 kg), Gewichtsverteilung vorn/hinten 55,7/44,3 %, zulässiges Gesamtgewicht 1440 kg, Zuladung 380 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 500 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 9,7 kg/PS, bei Belastung mit 4 Personen und Gepäck (340 kg) 12,8 kg/PS.

VERBRAUCH
Autobahn Normalbenzin

Schnitt ca. 140 km/h	14,4 l/100 km
Schnitt ca. 105 km/h	11,1 l/100 km
Landstraße Schnitt ca. 75 km/h	11,7 l/100 km
Kurzstrecke	10,5–14,0 l/100 km
Testverbrauch	13,1 l/100 km
Verbrauch nach DIN	10,0 l/100 km

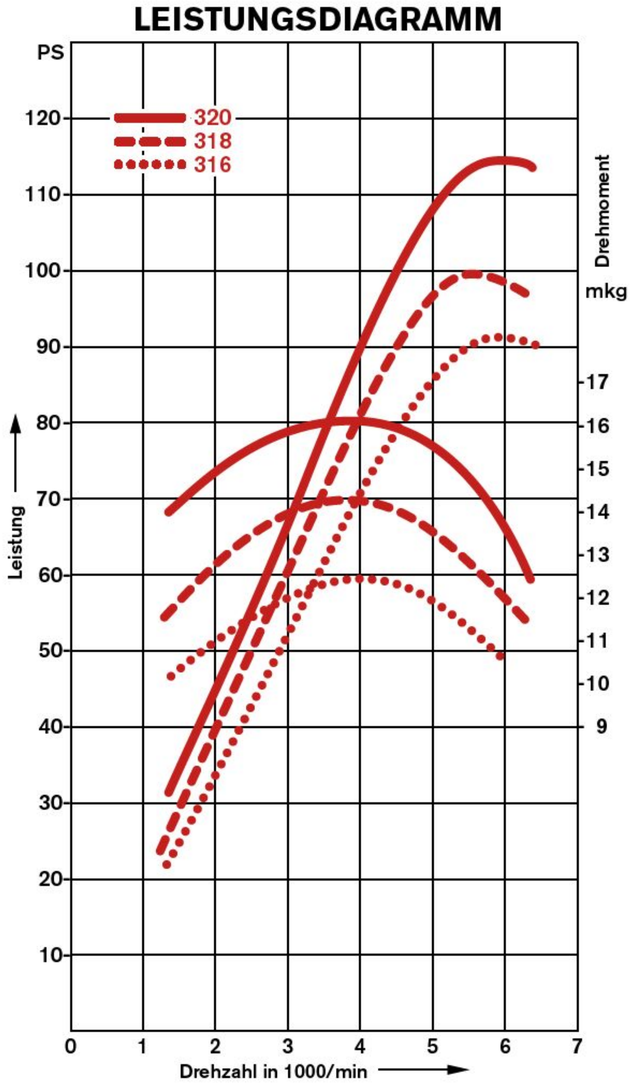
WARTUNG

Inspektion	alle 15 000 km
Ölwechsel	alle 7500 km

RICHTPREISE (1975)

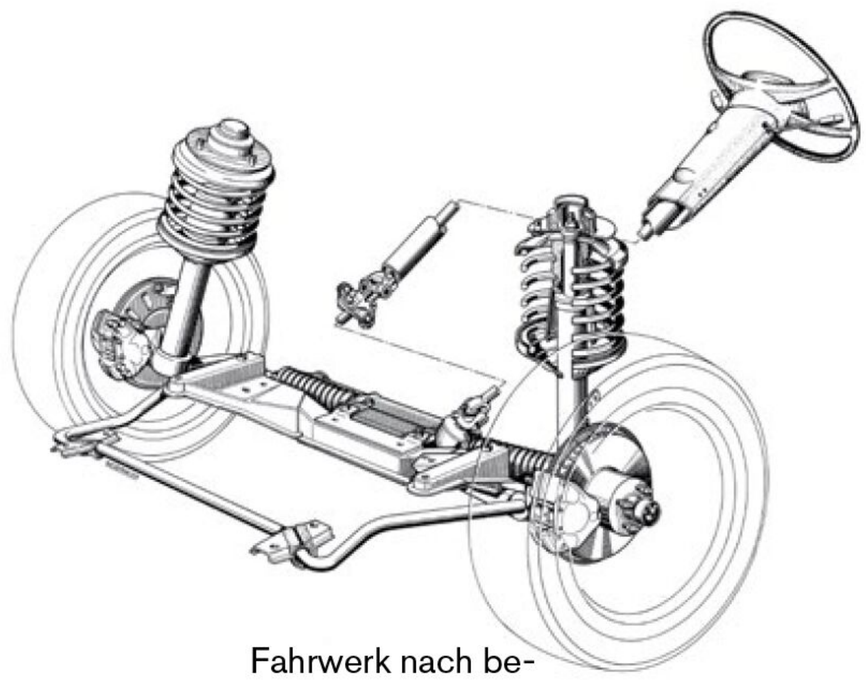
BMW 320	DM 15 330,–
BMW 318	DM 14 420,–
BMW 318	DM 13 800,–

LEISTUNGSDIAGRAMM

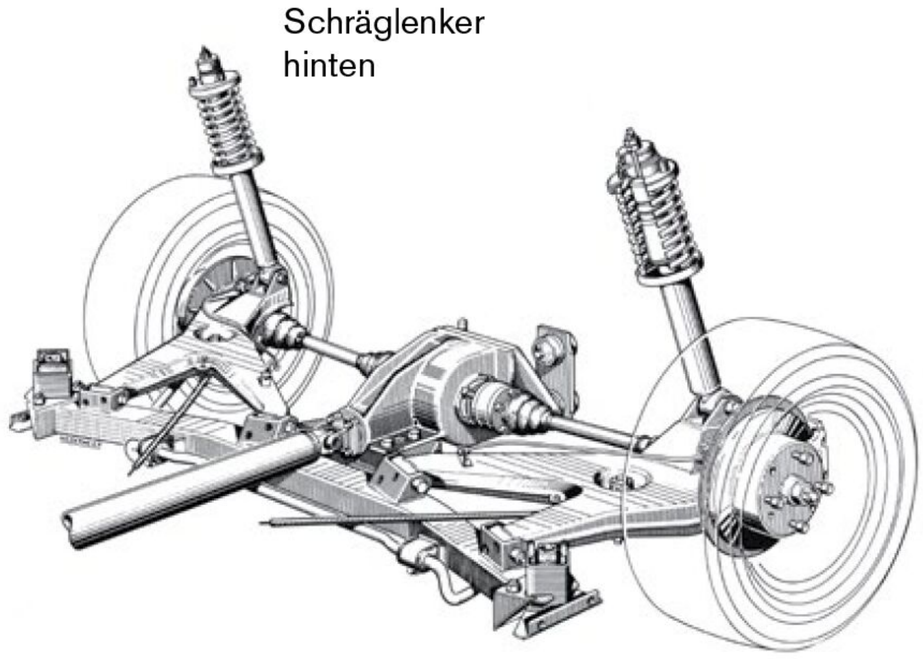


BEINFREIHEIT

Fahrzeugtyp	Knieraum (mm)	Sitztiefe (mm)
BMW 320	135-360	480
Audi 80	110-345	490
Alfa Romeo Alfetta	125-220	450
Ford Taunus	155-325	505
Opel Rekord	120-260	470



Fahrwerk nach bewährtem Muster: Federbeine vorn, Schräglenker hinten



ZUM VERGLEICH

Fahrzeugtyp		BMW 320	BMW** 2002	Alfa Romeo Alfetta	Audi 80 GT	Ford Taunus 2300
Hubraum	cm^3	1990	1990	1779	1588	2274
Leistung	PS bei 1/min	109/5800	100/5500	121/5500	100/6000	108/5000
Drehmoment	mkg bei 1/min	16,0/3700	16,0/3500	17,0/4400	13,4/4000	18,0/3000
Testverbrauch	l/100km	13,1*	13,2	12,8	11,2	12,5
Preis DM		15 330,–	(14 640,–)	15 659,–	12 995,–	13 840,–
Beschleunigung	s					
0 – 60 km/h		4,6	4,7	4,7	4,6	4,9
0 – 80 km/h		7,3	7,4	7,0	7,4	7,8
0 – 100 km/h		11,0	10,8	10,5	11,0	11,8
0 – 120 km/h		15,6	16,6	14,7	16,0	17,5
0 – 140 km/h		22,8	24,3	20,5	25,0	27,1
0 – 180 km/h		35,4	–	29,0	–	–
1 km mit stehendem Start	s	32,8	32,7	31,4	32,9	33,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	175,6	174,8	185,6	171,4	173,9

* Normalbenzin ** wird nicht mehr gebaut

Karosserie und Verarbeitung einen soliden, durchdachten Eindruck.

Fahrwerk: handlich und schnell

Schon nach den ersten Metern Fahrt wird deutlich, dass der Dreier ein echter BMW ist. Obgleich das neue Konzept fraglos mehr Komfort und weniger Sportlichkeit offeriert, vermittelt auch der 320 sehr viel fahrerisches Vergnügen. Dass diese Freude am Fahren selbst bei niedrigeren Geschwindigkeiten erhalten bleibt, ist in erster Linie der mühelosen und nahezu spielerischen Bedienung zu verdanken. Lenkkräfte und Pedaldrücke sind jedenfalls erfreulich gering. Der Eindruck hervorragender Handlichkeit wird noch unterstützt durch den kleinen Wendekreis und die gute Übersicht, die der Fahrer aus der üppig verglasten Karosse genießt.

Aber auch Liebhaber zügiger Fahrweise kommen hier auf ihre Kosten, wenn sie bereit sind, den wesentlich verbesserten Federungskomfort als ein nicht unbedingt unsportliches Attribut zu akzeptieren. So neigt sich der Wagen bei schneller Kurvenfahrt wegen der relativ weichen Federung ungewohnt stark, ohne dass dabei Abstriche an

Alle Hebel gut im Griff: zum Fahrer angewinkeltes Armaturenbrett

Kaum verkleideter Kofferraum, aber mit Bordwerkzeug

Mehr Platz und Komfort hinten als im Vorgänger 02

der erreichbaren Kurvengeschwindigkeit gemacht werden müssten.

Nur bei schnellen Wechselkurven (etwa beim Wedeln) kann sich die weiche Querfederung des Aufbaus störend bemerkbar machen. Deshalb bietet BMW für die Dreier-Reihe einen härteren Vorderachsstabilisator in Verbindung mit einem zusätzlichen Stabilisator für die Hinterachse an. Die 98 Mark Aufgeld sind bei bevorzugt sportlicher Fahrweise gut angelegt.

Insgesamt sind die Fahreigenschaften des 320 weitgehend neutral und sicher, mit einer leichten Neigung zum Übersteuern im Grenzbereich. Die neue Zahnstangenlenkung, die sich besonders durch ihre Leichtgängigkeit und Exaktheit auszeichnet, hat an der Handlichkeit und guten Beherrschbarkeit des Wagens wesentlichen Anteil. Ohne Lenkungsdämpfer freilich, der beim Basismodell 316 zunächst eingespart wurde, jetzt aber serienmäßig ist, wirkt die Lenkung stößig und unkultiviert.

Darüber hinaus zeigt der Dreier einmal mehr, dass der Fahrkomfort eines Automobils im wesentlichen von der Härte der Federung und vom Innengeräusch bestimmt wird. Größere Federwege und eine ziemlich weiche Abstimmung der Vorderachse machen den 320 zu einem gut gefederten Auto, das in seiner Klasse kaum Konkurrenz zu fürchten braucht. Der Abrollkomfort ist ausgezeichnet, die Federung absorbiert fast alle Unebenheiten klaglos – nur starke Bodenwellen erzeugen bei hoher Geschwindigkeit an der relativ hart gefederten Hinterachse einen Katapulteffekt, der nicht in das positive Gesamtbild passt. Die Vorderachse quittiert Querfugen mit Stuckern und zeigt außerdem eine ausgeprägte Empfindlichkeit gegen Reifenunwucht.

Rund 37 Kilogramm an schallschluckendem Dämmmaterial und die in solide Rahmen gefassten Seitenfenster sorgen dafür, dass der Innengeräuschpegel in angenehmen Grenzen bleibt. Tatsächlich ist der 320 gefühlsmäßig ein wesentlich ruhigeres Auto als der alte 2002. Die nur relativ geringe Verbesserung nach Messwerten hängt in erster Linie damit zusammen, dass der Motor des 320 wegen der kürzeren Übersetzung bei gleicher Geschwindigkeit höher dreht.

Auch zeigen die modifizierten Motoren im oberen Drehzahlbereich (ab 5800/min) eine verstärkte Brummneigung, die unter anderem mit den geänderten Brennräumen zusammenhängt. Dennoch bietet der 320 in seiner Klasse einen insgesamt so guten Gesamtkomfort, dass auch lange Reisen nicht zur Strapaze ausarten.

Motor: kultiviert und lebendig

Während die Motoren fast aller anderen Automobilhersteller wegen der schlechteren Kraftstoffqualität und der verschärften Abgasgesetze an akutem PS-Schwund leiden, sind die Triebwerke der neuen Dreier-Reihe (mit Ausnahme des Einspritzers) durchweg stärker geworden. Dieser Umstand ist umso erstaunlicher, als sich alle Vergasermotoren nunmehr mit Normalbenzin zufriedengeben.

Um dieses Ziel – höhere Leistung bei geringeren Kraftstoffansprüchen – zu erreichen, mussten sich die bewährten Vierzylinder-Aggregate einige Modifikationen gefallen lassen. Zum einen wurde das Verdichtungsverhältnis reduziert (8,1:1 statt 8,5:1 beim 2002), zum anderen die Brennraumform so umgestaltet, dass der Oktanzahlbedarf erheblich absank. Zur Kompensierung der damit verbunde-



Einfachscheinwerfer für 316/318, im 318 mit H4-Lampen bestückt



Nur beim 320 serienmäßig: Halogen-Doppelscheinwerfer

nen Leistungseinbußen wurden alle Triebwerke anstelle des bisherigen Einfachvergasers mit einem Solex-Stufenvergaser ausgerüstet. Auch die Auspuffanlage – obwohl deutlich leiser – wurde leistungsfreundlicher ausgelegt.

Das Ergebnis ist bekannt: Die Leistung der drei Vierzylinder-Vergasermotoren wuchs um fünf (316) bis neun PS (320), wenngleich bei leicht erhöhtem Drehzahlniveau. Dass auch die Laufkultur deutlich anstieg, ist wohl in erster Linie auf die sorgfältige Abstimmung des Solex-Stufenvergasers zurückzuführen. Besonders im unteren Drehzahlbereich gibt sich der 320 so elastisch, dass der Schalthebel im Stadt- oder Bummelbetrieb nur äußerst selten betätigt werden muss.

Ungeachtet dessen haben die spontane Kraftentfaltung und das Drehvermögen der Vierzylinder nicht gelitten. Bei 6500/min verhindert ein Drehzahlbegrenzer unabsichtliches Überdrehen, das wegen der Drehfreudigkeit des Triebwerks ohne weiteres möglich wäre. Kaltstart und Startverhalten waren, soweit man dies in der warmen Jahreszeit beurteilen kann, stets tadellos, und der Tritt aufs Gaspedal wird so spontan mit Beschleunigung beantwortet, wie sich dies BMW-Fahrer nur wünschen können.

Kein Wunder also, dass die Fahrleistungen des 320 alles andere als phlegmatisch sind, obwohl das leise Motorgeräusch und die weichere Federung eher einen anderen Eindruck erwecken. Sowohl in der Beschleunigung wie in der Höchstgeschwindigkeit erreicht der schwerere Neue annähernd die gleichen Werte wie der gute alte 2002, und auch bei den schwächeren Modellen sind keine signifikanten Unterschiede feststellbar.

Verbrauch: Normal statt Super

Dabei wird das um rund 40 Kilogramm gestiegene Gewicht der Dreier-Reihe teils mit der höheren Leistung, beim 320 zudem mit einer gegenüber dem 2002 um zirka sieben Prozent kürzeren Achsantriebsübersetzung ausgeglichen. Auf der Landstraße erspart sie Schaltarbeit und sorgt zweifellos für eine größere Lebendigkeit, doch auf der Autobahn erreicht der 320 bei Rückenwind sogar in der Ebene die Abschaltdrehzahl, was beim Testwagen einem Tempo von genau 180 km/h entsprach. Weil höhere Geschwindigkeiten damit selbst auf Gefällestrecken nicht realisierbar sind, erscheint die gewählte Achsantriebsübersetzung des 320 als etwas zu kurz, zumal BMW als Dauerdrehzahl nur 6000/min zulässt, was einer Geschwindigkeit von zirka 165 km/h entspricht.

Hohe Literleistung und geringer Oktanzahlbedarf sind offensichtlich keine unvereinbaren Gegensätze – das hat schon Porsche bewiesen. Doch darf nicht übersehen werden, dass die Entscheidung für Normalbenzin nicht aus technischen, sondern mehr aus marktpolitischen Gründen getroffen wurde. Denn die BMW-Motorentechniker sind sich durchaus im Klaren, dass die Verwendung von Superkraftstoff (auch der Qualität 1976) einen noch wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen würde – und das bei höherer Leistung.

Trotzdem sind die neuen BMW beileibe keine Säufer. Der 320 verbrauchte im Durchschnitt 13,1 Liter auf 100 km, die schwächeren Modelle begnügen sich mit noch etwas weniger. Selbst bei vollem Leistungseinsatz steigt der Verbrauch selten über 15 Liter/100 km an. So gestattet der 52 Liter fassende Tank bei normaler Fahrweise einen Aktionsradius von rund 400 km, was nicht gerade üppig, aber akzeptabel ist.

Ganz ohne Zweifel wird der neue BMW 320 höheren Ansprüchen gerecht als sein Vorgänger. Aber auch in der Mittelklasse nimmt er eine anspruchsvolle Stellung ein und lässt der Konkurrenz nur noch die Möglichkeit, ihn vom Preis her zu unterlaufen. Dies ist freilich relativ leicht möglich: Mit weit über 15 000 Mark ist der 320 in eine Preisregion gerückt, die ihn für viele zum Traumauto werden läßt.

Dennoch ist er seinen Preis wert, weil es sonst kaum ein Auto in dieser Kategorie gibt, das so viele erstrebenswerte Eigenschaften in sich vereinigt. Die bayerische Synthese von Leistung, Komfort und Sicherheit ist fraglos auch bei dieser neuesten Baureihe wieder sehr gut gelungen. ■

TESTZEUGNIS BMW 320

Prüfpunkt	Bewertung*
AUSSTATTUNG Gute und reichhaltige Serienausstattung (u.a. heizbare Heckscheibe, Automatikgurte, Bremskraftverstärker). Heizung und Lüftung mit großer Wärmekapazität und hohem Durchsatz, jedoch schlecht regulierbar.	2
BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Funktionelle und logische Anordnung aller Schalter und Hebel, große, sehr gut ablesbare Instrumente. Außerordentlich niedrige Pedalkräfte. Leichtgängige und präzise Lenkung, kleiner Wendekreis.	1
FAHRSICHERHEIT Gute Richtungsstabilität und relativ geringe Windempfindlichkeit. Weitgehend neutrales Fahrverhalten mit leichter Übersteuerneigung im Grenzbereich. Gute Beherrschbarkeit. Mäßige Winterfahreigenschaften.	2
KAROSSERIE Kompakte zweitürige Karosserie mit ausreichend Platz für vier Personen. Gute Verarbeitung. Großer, gut zugänglicher Kofferraum. Ausreichende Übersichtlichkeit.	2
KOMFORT Recht guter Federungskomfort, wenig Abrollgeräusche. Gut profilierte, bequeme Sitze. Relativ niedriger Innengeräuschpegel.	2
LEISTUNG Gute Beschleunigung durch geringeres Leistungsgewicht. Befriedigende Elastizität. Höchstgeschwindigkeit 175,5 km/h	2
MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Vibrationsarm und kultiviert laufender Vierzylindermotor. Richtig abgestuftes, leicht schaltbares Getriebe, Achsantriebsübersetzung etwas kurz.	2
WIRTSCHAFTLICHKEIT Hoher Anschaffungspreis, durchschnittliche Unterhaltskosten Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr ..... 33,0 Pf/km 20 000 km/Jahr ..... 26,4 Pf/km 30 000 km/Jahr ..... 24,3 Pf/km Ausreichend lange Ölwechselintervalle (alle 7500 km), Inspektion alle 15 000 km. Unbeschränkte Garantie für 1 Jahr. Relativ geringer Krafststoffverbrauch, Testverbrauch 13,1 Liter Normal/100 km.	3

* 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft



auto motor und sport
Ausgabe 18/1975,
30. August 1975

Sechs Richtige

Zwei neue BMW-Modelle mit kleinen Sechszylindermotoren.

TEXT Gert Hack // **FOTOS** Hans Peter Seufert

Wir wissen genau, warum wir keinen Fünfzylindermotor bauen, und wir wissen auch, warum wir keinen V-Motor, sondern einen Reihen-Sechszylinder entwickelt haben.“ Was Eberhard von Kuenheim, wortgewandter Vorstandsvorsitzender der Bayerischen Motoren Werke, bei der Premiere des neuen kleinen BMW-Sechszylinders aussprach, sollte nicht nur die eigene Leistung ins rechte Licht rücken, sondern auch auf „Fehlleistungen“ der Konkurrenz hinweisen. Denn mit einem schwingungstechnisch voll ausgeglichenen Reihen-Sechszylinder



auto motor und sport
Ausgabe 25/1977,
7. Dezember 1977

lassen sich zweifellos hohe spezifische Leistung und überdurchschnittliche Laufruhe perfekt miteinander kombinieren.

Leistung und Laufruhe waren bei diesem Motor zweifellos auch die primären Entwicklungsziele der BMW-Techniker. Sie waren zugleich jene Attribute, welche die einer sportlichen Fahrweise frönenden Eigner der Modelle 320 und 320i am meisten vermissten. Denn abgesehen vom charakteristischen Brummton, den die alten Zweiliter-Vierzylindermotoren speziell in der Dreier-Karosserie überdeutlich hören ließen, waren die

Fahrleistungen zwar gut, aber für BMW-Maßstäbe kaum berauschend. Ähnliche oder gar bessere Fahrleistungen wurden von vielen Konkurrenzmodellen offeriert, meist zu einem wesentlich günstigeren Preis.

So drohte den Bayern in der Klasse der sportlichen Kompaktlimousinen, die jahrelang von den BMW-02-Modellen beherrscht wurde, ein empfindlicher Image-Verlust. Denn kompakt waren die Dreier zwar, jedoch nach Meinung vieler Kritiker bei weitem nicht sportlich genug.

Der neue Sechszylindermotor, als klassische Hochleistungsmaschine konzipiert, soll dem Manko an Sportlichkeit zumindest auf der Antriebsseite begegnen. Er soll zugleich den BMW-Fahrern neue Perspektiven eröffnen, nämlich die wunderbare Laufkultur von sechs Zylindern in den unteren Hubraumklassen. Konsequenterweise hat sich BMW weitgehend vom Vierzylinder verabschiedet. Er wird in der Dreier-Reihe nur noch bei den Modellen 316 und 318 eingebaut.

Das neue Vergnügen, sechs Zylinder unter der kurzen Motorhaube zu haben, bekommen BMW-Käufer schon mit dem 320 geboten. Exakt 122,4 PS (90 kW) und ein maximales Drehmoment von 163 Nm entwickelt der Zweiliter-Vergasermotor. Er hat damit genug Kraft, um aus dem 1150 kg wiegenden BMW 320 ein äußerst lebendiges Auto zu machen. Nur knapp mehr als 10 Sekunden benötigt er, um auf 100 km/h zu beschleunigen, und die mit 185,6 km/h recht beachtliche Höchstgeschwindigkeit wird schon nach relativ kurzem Anlauf erreicht.

Doch ist gerade beim 320 weniger die Höhe der Leistung als die Art und Weise, wie sie erbracht wird, überzeugend. Nahezu vibrationsfrei dreht die kleinvolumige Maschine seidenweich bis zur Höchstdrehzahl hoch, mit einem kernigen Sechszylinderton, ohne jedoch in irgendeiner Situation aufdringlich zu wirken.

Die zierlichen Zylindereinheiten und der ausgesprochen kurze Hub (66 mm) bieten dafür die denkbar besten Voraussetzungen. Aber auch im untersten Bereich des nutzbaren Drehzahlbandes herrscht absoluter Rundlauf. Selbst aus Leerlaufdrehzahl lässt sich der Motor mit Vollgas ruckfrei beschleunigen, doch sollte man dabei berücksichtigen, dass erst ab etwa 3000/min genügend Zugkraft vorhanden ist.

Diese Laufkultur ist mit ein Verdienst des gut abgestimmten Solex-4-A 1-Vergasers, der auch für einwandfreien Kaltstart und Kaltlauf sorgt. Nicht zufriedensteIlend war hingegen das Startverhalten bei warmer Maschine.

Mit einem Preis von rund 17 980 Mark ist der neue BMW 320 ganz gewiss kein besonders preiswertes Auto. Doch gemessen an der zusätzlichen Leistung und Laufruhe, die der Sechszylindermotor diesem Modell beschert hat, ist der Mehrpreis von rund 700 Mark gegenüber dem Vorgänger gerechtfertigt – zumal dann, wenn man die nun serienmäßigen Breitreifen (185/70 HR 13) auf 5 ½-Zoll-Felgen mit ins Kalkül zieht.



Sparsam und stark: Einspritzmotor



Auch innen kompakt: Rücksitzraum

Noch mehr muss freilich investieren, wer das Spitzenmodell der Dreier-Reihe sein Eigen nennen möchte. Knapp über 20 000 Mark werden für den ab Frühjahr 1978 lieferbaren BMW 323 i verlangt. Geboten wird dafür ebenfalls der neue Sechszylindermotor, jedoch mit 2,3 Litern Hubraum und einer Höchstleistung von knapp 143 PS (105 kW).

Altem BMW-Brauch entsprechend verfügt das Top-Modell der Dreier-Reihe über eine Benzin-Einspritzung (Bosch K-Jetronic), die in Verbindung mit dem größeren Hubraum, dem geringfügig erhöhten Verdichtungsverhältnis und der nach dem Vorschalldämpfer geteilten Auspuffanlage für die Mehrleistung von über 20 PS verantwortlich ist.

Die beiden links und rechts außen am Heck austretenden Auspuff-Endrohre geben dem 323 i nicht nur ein charakteristisches Aussehen, sondern auch einen spezifischen Klang. Speziell im Leerlauf, aber auch beim Beschleunigen aus niederen Drehzahlen ähnelt die Auspuff-Akustik mehr einem Acht- als einem Sechszylinder.

Von diesen mehr im ästhetischen Bereich liegenden Unterschieden abgesehen, dokumentiert

Vorzüge
+ hohe Motor-Laufkultur
+ gute Fahrleistungen
+ günstiger Verbrauch
+ gute Handlichkeit

Nachteile
– nicht voll befriedigender Federungskomfort
– ungenügende Traktion
– schlecht regulierbare Heizung und Lüftung



320



Zwei Liter und ein Auspuff

323i



2,3 Liter und Doppel-Auspuff

Der BMW 323i ist die stärkste und teuerste Modellvariante der Dreier-Reihe



Unverändert funktionell: Instrumentierung und Cockpit des 320/323i

ZUM VERGLEICH

Fahrzeugtyp		BMW 320	BMW 323 i	Alfa Romeo Alfetta 2000	Audi 100 5E	VW Golf GTI
Hubraum	cm^3	1990	2315	1962	2144	1588
Leistung	PS bei 1/min	122/6000	143/6000	121/5300	136/5700	110/6100
Testverbrauch	l/100 km	13,2 S	13,4 S	13,8 S	13,9 S	9,9 S
Preis	DM	17 980,–	20 350,–	18 490,–*	16 774,–	14 435.–
Beschleunigung	s					
0 – 60 km/h		4,3	4,1	4,0	4,4	4,4
0 – 80 km/h		6,8	6,1	6,5	6,5	6,6
0 – 100 km/h		10,1	8,9	9,6	9,5	9,4
0 – 120 km/h		15,1	13,0	14,1	13,6	13,7
0 – 140 km/h		21,4	18,0	20,2	18,8	19,0
0 – 160 km/h		33,5	26,1	30,5	27,3	29,8
0 – 180 km/h		–	44,3	–	41,3	–
1 km mit stehendem Start	s	31,9	30,4	31,4	30,6	31,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	185,6	194,6	185,5	193,5	184,6

*viertürig

der 2,3-Liter-Einspritzmotor seine Anwesenheit durch kräftigen Antritt und überzeugende Leistung. In noch nicht einmal neun Sekunden sprintet der 323 i aus dem Stillstand auf 100 km/h und reiht sich mit einer Höchstgeschwindigkeit von über 190 km/h in die kleine Gruppe der ganz schnellen Limousinen ein.

Die im Vergleich zum Zweiliter des 320 bessere Elastizität erlaubt eine mühelose und zügige Fahrweise, ohne allzu oft den Schalthebel bemühen zu müssen, was jedoch im Bedarfsfall stets ein Vergnügen ist. Weniger vergnüglich ist hingegen die Tatsache, dass die Kraft, welche die beiden neuen Sechszylinder in so ansprechender Weise entfalten, bei glatter Fahrbahn oder schneller Kurvenfahrt nur schwer auf die Straße zu bringen ist. Die zu geringe Hinterachslast (Gewichtsverteilung 56,3 : 43,7) lässt zumindest beim 323 i den Einbau einer Differentialsperre geraten erscheinen. Beim 320 lautet die Verteilung 55,7:44.3.

Das nur im Detail modifizierte Fahrwerk der neuen Dreier ist in seiner Abstimmung nach wie vor etwas unausgewogen. Zwar konnte die Stoßempfindlichkeit der Vorderachse durch die härter aufgehängten Sechszylindermotoren deutlich reduziert werden, doch teilt die Hinterachse auf welliger Bahn unnötig harte Stöße aus und mindert so den insgesamt befriedigenden Komforteindruck beträchtlich.

An den BMW-typischen Fahreigenschaften haben auch die Sechszylindermotoren nichts geändert. Wie bisher lassen sich die übersteuernd ausgelegten Limousinen schnell und relativ unproblematisch bewegen, wobei der Eindruck guter Handlichkeit erhalten blieb. So ist die auf Wunsch erhältliche Servolenkung zwar nicht unbedingt erforderlich, im Interesse einer leichteren Bedienbarkelt (bei häufigem Stadtverkehr beispielsweise) jedoch durchaus empfehlenswert.

Angenehm überrascht haben uns die neuen Sechszylinder-Modelle von BMW durch ihre Genügsamkeit. Mit einem Testverbrauch von 13,2 Litern/100 km für das Zweiliter-Vergasermodell und 13,4 Litern/100 km (jeweils Superkraftstoff) für den leistungsstarken 323 i bewiesen die BMW-Techniker, dass es möglich ist, auch kleinen Sechszylindern Wirtschaftlichkeit anzuerziehen.

Dabei zeigte sich der Einspritzer im unmittelbaren Vergleich um etwa einen Liter/100 km genügsamer als der 320. Der geringfügig höhere Testverbrauch des 323 i ist allein das Resultat der höheren Leistung, die im Testbetrieb weitgehend ausgenutzt wurde.

So stellen die neuen Modelle der Dreier-Reihe nicht nur eine rundum erfreuliche Bereicherung des BMW-Programms dar, sondern eine des Automobilangebotes schlechthin. Zugleich garantieren sie BMW wieder jenen Vorsprung auf dem Motorensektor, dem die Marke einen ganz wesentlichen Teil ihres Erfolges verdankt. ■

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp		320	323 i
Bauart/Zylinderzahl		Reihe/6	Reihe/6
Bohrung x Hub	mm	80,0 x 66,0	80,0 x 76,8
Hubraum	cm^3	1990	2315
Verdichtungsverhältnis		9,2 : 1	9,5 : 1
Leistung	PS bei 1/min kW bei 1/min	122/6000 90/6000	143/6000 105/6000
Spezifische Leistung	PS/l kW/l	61,5 45,2	61,7 45,4
Maximales Drehmoment	mkg bei 1/min Nm bei1/min	16,3/4000 160/4000	19,4/4500 190/4500
Art der Ventilsteuerung		ohc*	ohc*
Gemischaufbereitung		Vergaser Solex 4 A 1	Einspritzung Bosch K-Jetronic
Achsantrieb		3,64 : 1	3,45 : 1
Leergewicht	kg	1150	1180
Zulässiges Gesamtgewicht	kg	1550	1570
Gewichtsverteilung v./h.	%	55,7 : 44,3	56,4 : 43,6
Beschleunigungswerte und Höchstgeschwindigkeit siehe Vergleichstabelle			
Elastizität (im IV. Gang)	s		
40 – 60 km/h		6,8	6,4
40 – 80 km/h		13,4	12,5
40 –100 km/h		20,5	18,7
40 –120 km/h		28,4	25,1
40 –140 km/h		38,2	33,0
40 –160 km/h		–	42,8
1 km ab 40 km/h		38,1	36,6
Innengeräusch	dB(A)		
Leerlauf im Stand		49	50
Bei 50 km/h		62	62
Bei 80 km/h		66	67
Bei 100 km/h		70	69
Bei 120 km/h		73	73
Bei 130 km/h		74	75
Bei 140 km/h		78	78
Bei 180 km/h		80	80
Testverbrauch (Super)	l/100 km	13,2	13,4
Preis (1977)	DM	17 980,–	20 350,–

* ohc (over head camshaft) = oben liegende Nockenwelle

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Viergang-getriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen: I. 3,764, II. 2,022, III. 1,320, IV. 1,0, R. 4,096, Geschwindigkeit bei 1000/min im IV. Gang, 320: 30,2 km/h, 323 i: 31,5 km/h

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Federbeinen, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulische Zweikreisbremse, Bremskraftregler, Scheibenbremsen vorn und hinten (320: hinten Trommelbremsen), mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 5,5 J x 13, Reifengröße 185/70 HR 13, Stahlgürtelreifen, Michelin XVS (320), Continental TS 772 (323i) .

ABMESSUNGEN

Radstand 2563 mm, Spur v./h. 1386/1399 mm, Außenmaße L x B x H 4355 x 1610 x 1380 mm, Innenbreite vorn 1320 mm, hinten 1320 mm, Innenhöhe über die Sitzhinterkante vorn 915 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 480 mm, Knieraum hinten 135–360 mm, Normknieraum 120 mm, vier Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumvolumen nach auto motor und sport-Norm 352 Liter.

Startrampe

TEXT Philipp Körner // **FOTOS** BMW



Jung, wild, revolutionär: Als kongeniales Duo eroberten das BMW Junior Team und der Dreier 1977 die Strecken der DRM – und die Herzen der Fans. Über ein Projekt, das aus der Not geboren wurde, Legenden schuf und den 02-Nachfolger in die Spur brachte.

Jochen Neerpasch sieht keine Probleme, er sieht Lösungen. Nachdem der Gründervater der BMW M GmbH Anfang 1976 in einer Bereichsleiter-Sitzung Klagen der Kollegen über die miesen Verkaufszahlen des Dreiers vernommen hatte, kam er ins Grübeln. „Es herrschte Alarmstufe Rot, denn der E21 wurde von Händlern und Kunden als nicht sportlich genug angesehen. Der 2002 zuvor war im Rennsport sensationell, dazu gab es die Turbo-Variante – eine Benchmark“, erinnert sich der frühere Sportchef. „Außerdem gab es das stilistische Problem mit dem Heck, das als erste Maßnahme umgestaltet wurde.“

Der passende Ausweg aus BMWs Bredouille lag wenig überraschend in der Hochgeschwindigkeitsversion des Marketings: Motorsport. „Wir waren damals mit dem 3.0 CSL in der Gruppe 2 unterwegs, parallel existierte die Gruppe 5, die wesentlich mehr Freiheiten bot. Ich schlug vor, den Dreier dort an den Start zu schicken.“ Dabei hatten er und seine Mannen einen großen Vorteil.

Batmobil liefert Technik

Aus dem CSL konnten unter anderem die Achsträger und das Getriebe übernommen werden. Innerhalb von weniger als einem Jahr entstand so der allererste Renn-Dreier. „Das war uns aber nicht genug. Weil die Gruppe 5 zur zweiten Division der Deutschen Rennsport-Meisterschaft (DRM) gehörte, die weniger Aufmerksamkeit erhielt, wollten wir durch ein neues Konzept mehr Interesse wecken. Dabei handelte es sich um einen eigenen Wettbewerb. Wir schufen das BMW Junior Team und stellten dafür die Werksrenner. Die Seniorpiloten Hans-Joachim Stuck, Ronnie Peterson und David Hobbs wurden bei den Tunern untergebracht.“ Damit war die Basis für einen rennsportlichen Generationenkonflikt der heftigen Art gelegt.

Das damals revolutionäre Förderprogramm verband gleich mehrere Lehren, die Jochen Neerpasch in seinen zwei Leben als Rennfahrer und Motorsportmanager gesammelt hatte. Lange bevor sportliche Ertüchtigung die Norm gewesen ist, etablierte er beispielsweise Höhentraining für seine schnellen Schützlinge. Die Bedeutung einer guten Physis lernte er nach einem schweren Unfall kennen. Zudem war ihm wichtig, dass die Fahrer sich mit der Technik auskannten. Über den Winter gab es für den Kader entsprechend viel zu tun.

Das Junior Team war anfangs ein Duo. Der US-Amerikaner Eddie Cheever und der Schweizer Marc Surer hatten sich durch gute Leistungen im Formelsport qualifiziert. Dann setzte sich ein bekannter Name für eine späte Ergänzung ein. „Norbert Haug kam zu uns und hat auf Manfred Winkelhock aufmerksam gemacht. Er fuhr damals einen Scirocco im VW-Junior-Cup. Das Problem: Wir hatten kein Budget mehr übrig“, erzählt Jochen Neerpasch. Dank der Unterstützung des Schraubenspezialisten Würth fand sich trotzdem

ein Weg ins Junior Team. Laut dem heute 85-Jährigen legte BMW dabei größten Wert auf die Gleichbehandlung der drei Talente.

Das transatlantische Trio durfte sich über ein weiteres Privileg freuen. In Sachen Action setzte ihm keiner Grenzen – ganz im Gegenteil. Als Cheever, Surer und Winkelhock beim Saisonauftakt im belgischen Zolder harte blau-weiße Bandagen auspackten, staunte das Publikum nicht schlecht. „Während des ersten Trainings legte der Eddie gleich einen Totalschaden hin. Wir hatten aber Ersatz." Marc Surer gewann von der Poleposition aus, Winkelhock kam als Dritter ins Ziel. Und der mit gerade einmal 19 Jahren extrem junge Crashpilot Cheever kämpfte sich im Ersatzauto auf Rang fünf vor. Die erbitterte Konkurrenz von Ford und Co. lästerte zwar über „Neerpaschs Krabbelgruppe", musste aber schnell einsehen, dass sie damit ein Problem bekommen wird – ein gewaltiges.

Rennsport wird zur Materialschlacht

Weiter ging es mit der ultimativen Herausforderung des Motorsports. Auf der Nordschleife profitierten die „Altherren" von ihrer Erfahrung, doch die Youngster hielten dank Wagemut – vielleicht aber auch Übermut – mit. Der 1977 gleichzeitig in der Formel 1 fahrende Peterson schüttelte über seine Markenkollegen nur den Kopf – sie seien „completely crazy". Diese Verrücktheit zahlte sich allerdings in Form von immer mehr Podestplätzen aus. Obendrauf explodierte die Fanschar der „Krabbelgruppe", welche nun, in Anspielung auf den Spieker-Spielfilm, als „Wilde Reiter GmbH" tituliert wurde. Vom angeblich sportlichen Defizit des Dreiers war da längst keine Rede mehr.

Beim Saisonhöhepunkt auf dem Norisring eskalierte dann die Situation. Vor allem Marc Surer ließ es unter den Augen Hunderttausender Zuschauer besonders krachen. Nach einem zeitfressenden Boxenstopp legte er sich als Schützenhilfe für Winkelhock mit den Ford-Piloten an, die Rempeleien arteten zu einem regelrechten Zerstö-



Ursprünglich waren nur der US-Amerikaner Eddie Cheever (Mitte) und der Schweizer Marc Surer (rechts) eingeplant, doch durch Hilfe von Norbert Haug stieß Manfred Winkelhock (links) zum Trio

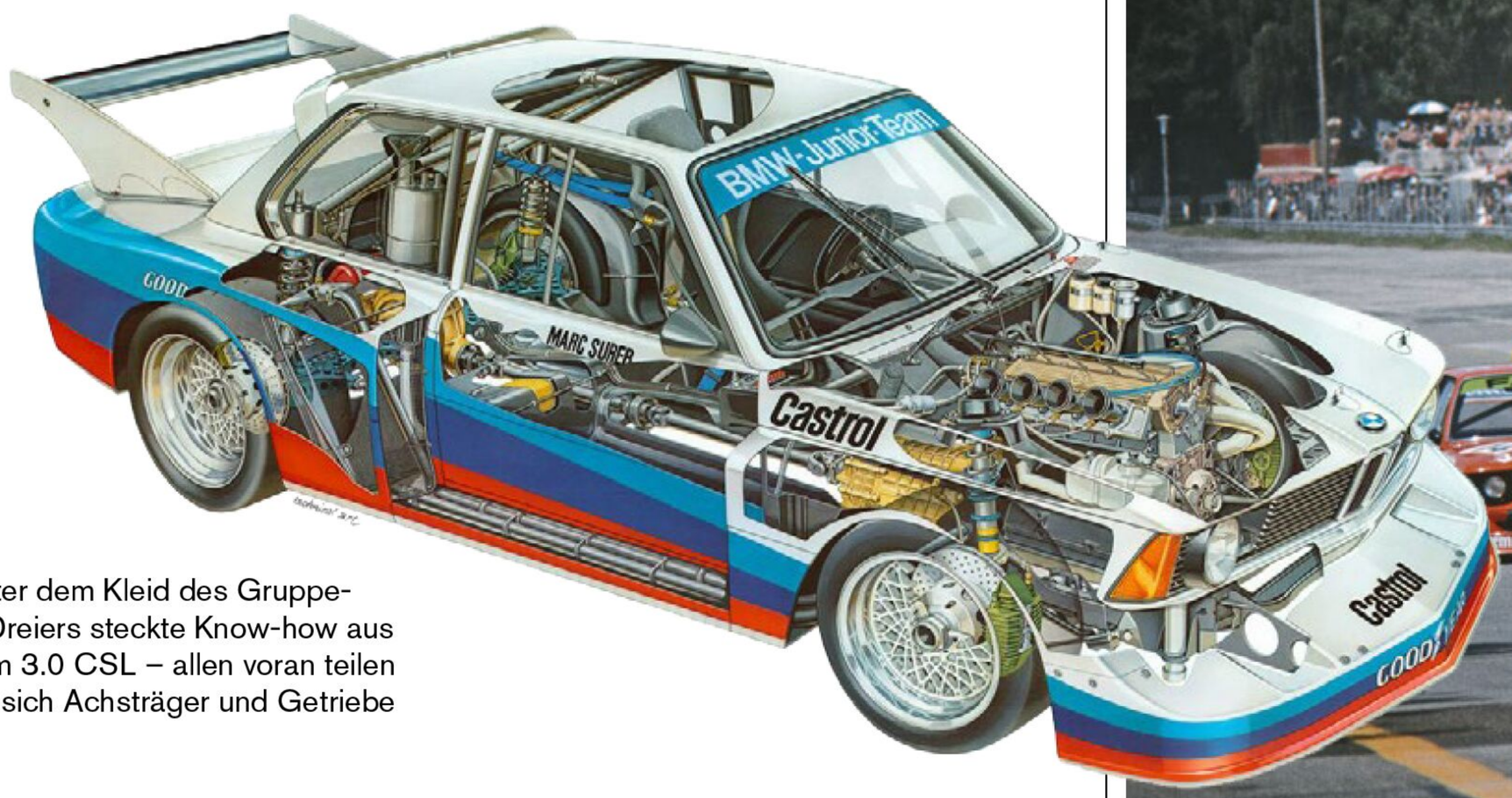
„Ohne meine Aufnahme in das BMW Junior Team hätte ich keine Chance gehabt, weiter Motorsport zu betreiben"

Marc Surer





Zerfledderte Dreier des BMW Junior Teams waren kein seltenes Bild in der Deutschen Rennsport-Meisterschaft 1977. Damals perfekt für die Imageförderung der Straßenbrüder – und wichtig für die Legendenbildung



Unter dem Kleid des Gruppe-5-Dreiers steckte Know-how aus dem 3.0 CSL – allen voran teilen sie sich Achsträger und Getriebe





NEUAUFLAGE DES BMW JUNIOR TEAMS

Drei Youngster träumen von Le Mans

Im Januar 2020 fand die Legende ihre Fortsetzung. Kurz vor dem Ausbruch der Pandemie erklärte BMW Motorsport das Comeback des Junior Teams. Die zweite Fassung blieb Basics wie der sportlichen, technischen und zwischenmenschlichen Ausbildung treu. Sie entwickelte das Konzept des ebenfalls wieder eingespannten Erfinders Jochen Neerpasch jedoch in den Details weiter. Der Brite Dan Harper, der US-Amerikaner Neil Verhagen und der Deutsche Max Hesse (v.l.n.r.) traten auf der Langstrecke an, wo sie sich die Autos teilten. Obendrauf lebten sie zusammen in einer WG nahe dem Nürburgring. Besonders auf dem Eifel-Kurs begeisterte das Trio mit wilden Ritten – in bester Tradition ihrer Vorgänger. Zuletzt vergrößerte sich das aktuelle BMW Junior Team zu einem Quartett. Unter dem Slogan „Gen2K“ stieß der belgische Youngster Charles Weerts hinzu. Das zweite Team und er träumen von baldigen Einsätzen im neuen BMW-Le-Mans-Prototyp.









Am Norisring trieb es das Trio zu bunt und sorgte für einen handfesten Skandal. Besonders Marc Surer lieferte sich mit den Ford-Rivalen ein Scharmützel. Die Folge: Alle drei mussten ein Rennen aussetzen

„Wir haben sie selbst nach dem Norisring-Rennen im Glauben gelassen, dass sie mit ihrer Fahrweise weitermachen dürfen“

Jochen Neerpasch

Zur 40-Jahr-Feier des wildesten aller Junioren-Programme trafen Eddie Cheever und Marc Surer nicht nur auf ihren alten Rennwagen, sondern auch auf ihren Mentor Jochen Neerpasch

rungskampf aus. Unter dem Druck der Sportpresse verordnete Neerpasch dem Trio eine Zwangspause, die Senioren mussten übernehmen. Heute erklärt er: „Wir haben sie im Glauben gelassen, dass sie weitermachen dürfen – aggressiv, aber fair.“

Beginn einer oktanreichen Reihe

Im Anschluss an die Diepholz-Auszeit nutzten die Jungs das Vertrauen. Der 1985 tödlich verunglückte Manfred Winkelhock wurde schlussendlich Gesamtdritter und Punktbester in seiner Division. Cheever und der nach FIA-Ärger begnadigte Surer teilten sich punktgleich Rang fünf. Letzterer zeigt sich bis heute dankbar: „Ohne meine Aufnahme ins Junior Team hätte ich keine Chance gehabt, weiter Motorsport zu betreiben. Das Gute war, dass wir absolut frei fahren konnten, ohne Vorgaben. Wir sind uns zwar manchmal gegenseitig in die Autos gefahren, trotzdem hatten wir Freiheiten.“

Alle drei krönten ihre Karriere später in der Formel 1: Cheever schon 1978, Surer 1979 und Winkelhock 1982. Das Konzept des BMW Junior Teams schien nach dem grandiosen Erfolg am Ziel, doch die Jugendförderung lief auch danach weiter. Der größte Triumph des ersten BMW Junior Teams war rückblickend jedoch, dass das wilde Trio den Dreier als Renn-Ikone etablierte – mit dem DTM-E30 oder dem M3 GT2 als stolze Erben. ■



Grand mit Dreien

Was kann die Neuauflage der sportlichen Kompakt-Limousine besser als der Vorgänger?

TEXT Werner Schruf // **FOTOS** Hans Peter Seufert



Gute Fahrwerksqualitäten fördern das Fahrvergnügen im 320i

Ein erfolgreiches Modell durch ein besseres zu ersetzen, gehört zu den schwierigsten Aufgaben im Automobilbau. Und der Dreier von BMW war, gemessen an der Produktionskapazität der Bayerischen Motorenwerke, ein sehr erfolgreiches Auto.

Seit seinem Debüt im Jahr 1975 rollte er immerhin in einer Auflage von 1,3 Millionen Exemplaren von den Fließbändern. Da zudem über die Hälfte der Gesamtproduktion auf den Kleinsten entfällt, hängt das Wohl und Wehe der Münchener Autobauer ganz entscheidend davon ab, wie sich das neue Kompaktmodell auf dem Markt durchsetzen wird. Gutes Zeichen: Eine Erhöhung des Tagesausstoßes um 50 Prozent von 800 auf 1200 Einheiten ist bereits geplant.

Die Verkaufsstrategen von BMW jedenfalls sind sehr selbstbewusst und guter Dinge. Und das nicht nur, weil sie sich in Anbetracht ihrer langjährigen Präsenz im Segment sportlicher Limousinen einen Vorteil gegenüber neuen Konkurrenten ausrechnen, sondern auch, weil sie auch beim Dreier konsequent auf jene Karten setzten, die sich bereits beim Vorgänger als Trümpfe erwiesen haben: Harmonie, Dynamik und Sportlichkeit.



auto motor und sport Ausgabe 1/1983, 12. Januar 1983





Die neue Dreier-Generation bleibt dem Stil des Vorgängers treu

Das dokumentiert schon das Erscheinungsbild des neuen Zweitürers, das in keiner Weise unter den etwas knapperen Abmessungen (Länge minus drei Zentimeter) gelitten hat. Dank seiner properen Rundungen, der flacheren Bug- und etwas angehobenen Heckpartie kommt der neue BMW dynamisch daher und hinterlässt optisch einen sehr ausgewogenen Eindruck. Allerdings wirkt die serienmäßige Niederquerschnitts-Bereifung (195/60-14) für die beiden Sechszylinder-Modelle 320i und 323i doch ziemlich klein und schmal. Zwischen Reifenlaufflächen und Radhaus bleibt viel Freiraum, so dass sich schon aus ästhetischen Gründen 15-Zoll-Räder als attraktivere Alternative anbieten.



Strömungsgünstige Fronthaube

Im übrigen folgt die Karosserie, obwohl völlig neu gestaltet, in Stil und wesentlichen Merkmalen dem Vorgänger. Das gilt auch für das Raumangebot, wenngleich pingelige Vergleiche mit Hilfe eines Maßbandes dem Neuen in Länge und Breite einen geringfügigen Zuwachs bescheinigen. In der Praxis freilich werden so minimale Vorteile bedeutungslos, und Freunde des kleinen BMW sind gut beraten, ihre Erwartungen in diesem Punkt nicht höherzuschrauben.

Einzig das Plus an Kofferraumvolumen verdient Beachtung. Durch die platzsparende Hinterachskonstruktion mit separaten, klein bauenden Tonnenfedern und die Anhebung des Heckabschlusses um zwei Zentimeter bietet der Neue ein um fünf Prozent größeres Gepäckabteil (425 Liter nach VDA-Norm) als sein Vorgänger.

Für die Passagierzelle bleibt es dagegen beim gewohnten, etwas engen Raumgefühl, was freilich kein Nachteil zu sein braucht. Hier wird kein Platz verschenkt und demzufolge auch nicht unnötig spazierengefahren. Auf den vorderen Sitzen existiert ausreichend Bewegungsfreiheit, und im Fond finden bei ganz zurückgeschobenen Vordersitzen zumindest Halbwüchsige noch genügend Platz. Erwachsene werden jedoch die mangelnde Kopffreiheit und vor allem den knapp bemessenen Knieraum bemängeln.

Vier Türen gibt es ab Herbst

Dass man bei BMW sehr wohl an die Hinterbänkler gedacht hat, zeigen diverse Einstiegserleichterungen. So fährt beim Vorklappen der vorderen Rückenlehne der ganze Sitz automatisch um zehn Zentimeter nach vorn, so dass mehr Platz zum Entern des Fonds entsteht und die Automatikgurte den Passagieren nicht mehr als Fußangeln ins Gehege kommen. Zudem finden sie vorbildlich aufgeräumte Gurtschlösser in speziellen Halterungen vor, und ab Herbst liefert BMW seine kleine Baureihe erstmals auf Wunsch optional als Viertürer – nicht zuletzt eine Reaktion auf den neuen Konkurrenten von Mercedes, der grundsätzlich mit vier Portalen aufwartet.

Weit mehr als um die Mitfahrer haben sich die BMW-Männer freilich um das Wohl des Fahrers gekümmert, indem sie ihm beispielsweise eine gute Sitzposition – die beste in allen aktuellen BMW-Modellen – gegönnt und einen deutlich besser profilierten Sitz spendiert haben. Damit lässt sich auch auf längeren Strecken eine entspannte Haltung bewahren, was früher nie so recht gelang. In Anbetracht dieses längst überfälligen Fortschritts wiegt es nicht ganz so schwer, dass selbst bei den neu gestalteten Sitzlehnen die Schulterunterstützung weiter verbesserungswürdig erscheint.



Rundliche Bugpartie mit Doppelscheinwerfern



Kennzeichen nun zwischen den Rückleuchten



Neu profilierte Vordersitze mit serienmäßiger Höhenverstellung



Die Instrumente sind klar gezeichnet und gut ablesbar



Kleine Doppelscheinwerfer



Neu gestaltete Rückleuchten

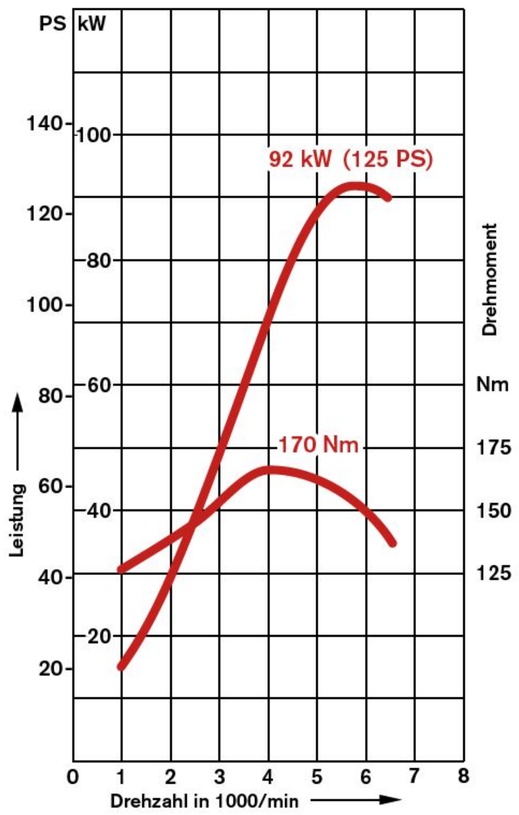
Gleiches gilt für die Verstellmöglichkeiten. Zwar bewirkt die Sitzhöhenverstellung automatisch eine Neigungsänderung des Sitzkissens, doch ist es kaum möglich, sie während der Fahrt zu regulieren. Erschwerend kommt hinzu, dass die Neigung der Rückenlehne mit dem gleichen Hebel variiert werden kann wie die Sitzhöhe und bei einem Fehlgriff möglicherweise die Lehne sofort nach hinten fällt. Abgesehen davon lässt der kleine BMW in der Bedienung und Gestaltung des Cockpits kaum Wünsche offen. Das vorbildlich gestylte Armaturenbrett mit klar gezeichneten, sehr übersichtlichen Instrumenten und praxisgerecht platzierten Bedienelementen gehört zweifellos zu seinen besonderen Vorzügen.

Außerdem verfügt der 320i über einige markentypische Ausstattungsdetails wie Drehzahlmesser, Verbrauchsanzeige und eine Check-Control mit Service-Intervall-Anzeige, dazu eine neue Heizung mit luftseitiger Regelung, die sich durch gute Wirksamkeit auszeichnet. Beim Testwagen ließ sich auch die Warmluft mit etwas Fingerspitzengefühl zufriedenstellend dosieren, was bei sehr frühen Exemplaren nicht immer möglich war. Die Befächelung mit frischer Luft über die vier walzenförmigen Gitter im Armaturenbrett lässt insofern zu wünschen übrig, als bei eingeschalteter Heizung nur temperierte Luft zur Verfügung steht.

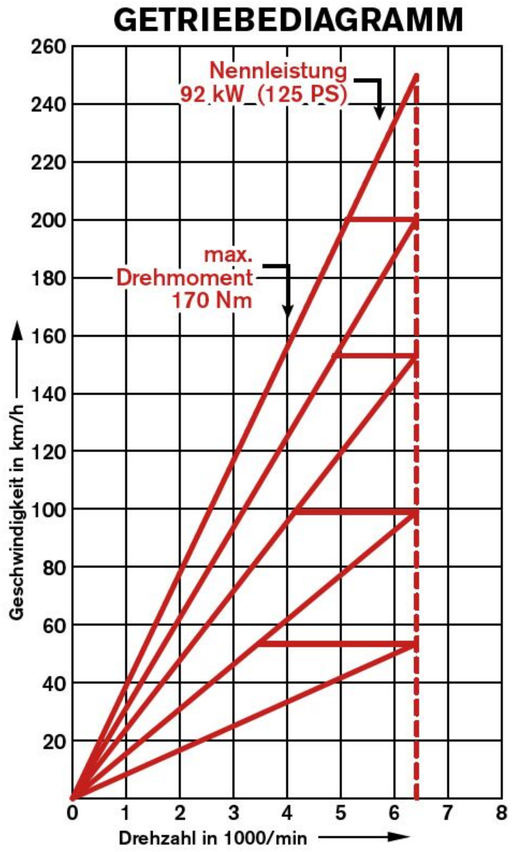
Immerhin sind bei der Verarbeitung gewisse Fortschritte erkennbar. Die Karosserie des Testwa-

BMW 320i

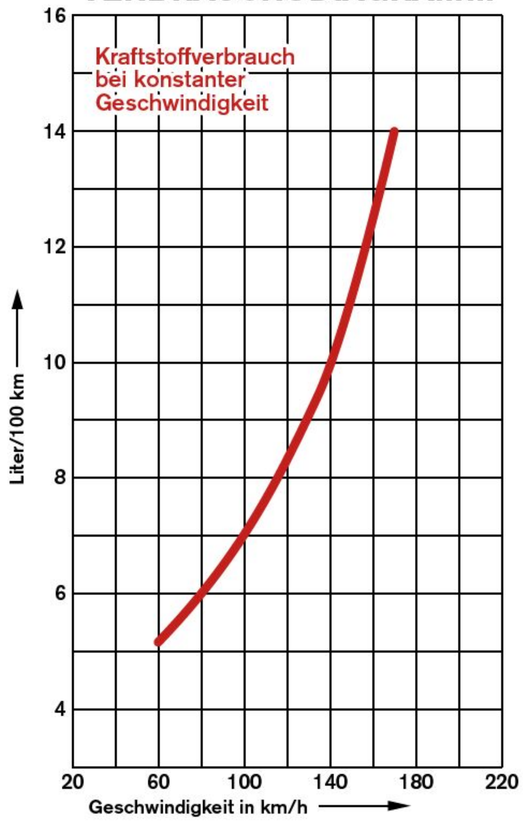
LEISTUNGSDIAGRAMM



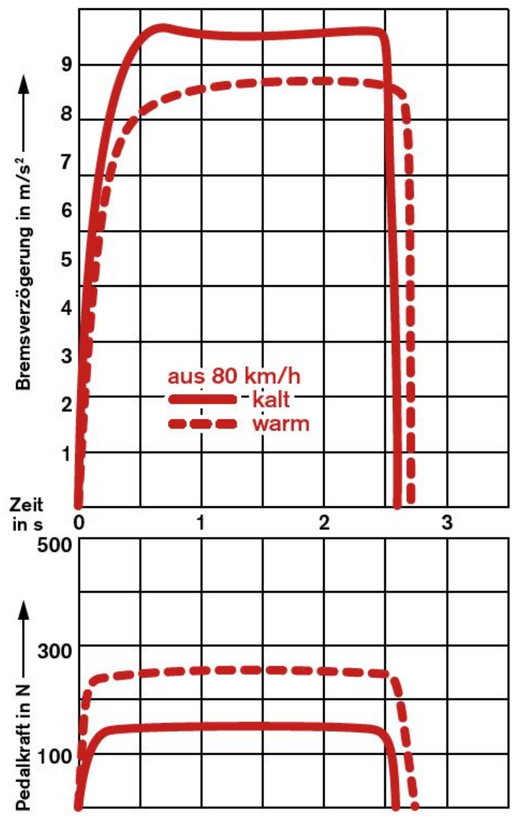
GETRIEBEDIAGRAMM



VERBRAUCHSDIAGRAMM



BREMSDIAGRAMM



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Kipphebel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch LE-Jetronic).
Leistung 92 kW (125 PS) bei 5800/min, spezifische Leistung 46,2 kW/l (62,8 PS/l), Hubraum 1990 cm³, Bohrung x Hub 80,0 x 66,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,8 : 1, maximales Drehmoment 170 Nm bei 4000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 12,8 m/s, Ölinhalt Motor 4,3 l, Kühlsysteminhalt 12,0 l, Batterie 12 V 44 Ah, Drehstromlichtmaschine 910 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, hydraulisch bestätigte Einscheiben-Trockenkupplung.
Übersetzungen: I. 3,72, II. 2,02, III. 1,32, IV. 1,0, V. 0,81, R. 3,45, Achsantrieb 3,45 : 1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 39,0 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK

Fünfsitzige Limousine mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie. Lufwiderstandsindex (c_w x A) 0,73 m², Einzelradaufhängung vorn mit Federbeinen, Querlenkern, Stabilisator, Einzelradaufhängung hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern, Stabilisator, hydraulische Teleskopstoßdämpfer vorn und hinten, Zahnstangenlenkung, Lenkübersetzung 21,4 : 1, hydraulische Zweikreisbremse, Scheibenbremsen vorn und hinten (vorn innenbelüftet), Feststellbremse auf zusätzliche Trommeln an der Hinterachse wirkend, Felgengröße 5,5 J x 14, Reifengröße 195/60 HR 14.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Innenbreite vorn/hinten 1350/1410 mm, Sitztiefe vorn/hinten 480/470 mm, Normknieraum 200 mm, Wendekreis rechts/links 10,4/10,4 m, 4,25 Lenkradumdrehungen, Lenkraddurchmesser 360 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 425 l, Tankinhalt 55 l, Leergewicht 1084 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 54,8/45,2 %, zulässiges Gesamtgewicht 1510 kg, Zuladung 426 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 500 kg, Dachlast 75 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6400/min) ..... 200 km/h

Beschleunigung

0 – 60 km/h	4,5 s
0 – 80 km/h	6,8 s
0 – 100 km/h	9,8 s
0 – 120 km/h	14,4 s
0 – 140 km/h	20,3 s
0 – 160 km/h	31,3 s
400 m mit stehend. Start	17,1 s
1 km mit stehend. Start	31,6 s

Elastizität

40 – 100 km/h (IV. Gang)	21,4 s
60 – 120 km/h (V. Gang)	35,2 s

TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	effektiv
50 km/h	44 km/h
100 km/h	93 km/h
130 km/h	123 km/h
140 km/h	133 km/h
180 km/h	170 km/h

Kilometerzählerabweichung .. 3,4 %

INNENGERÄUSCHE

bei 50 km/h	59 dB(A)
bei 100 km/h	69 dB(A)
bei 130 km/h	73 dB(A)
bei 140 km/h	74 dB(A)
bei 160 km/h	76 dB(A)
bei 180 km/h	79 dB(A)

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Normverbrauch DIN 70030 (Liter/100 km)

bei 90 km/h im V. Gang	6,2
bei 120 km/h im V. Gang	8,1
Stadtverkehr	11,9

VERBRAUCHSWERTE IM TEST (Liter/100 km)

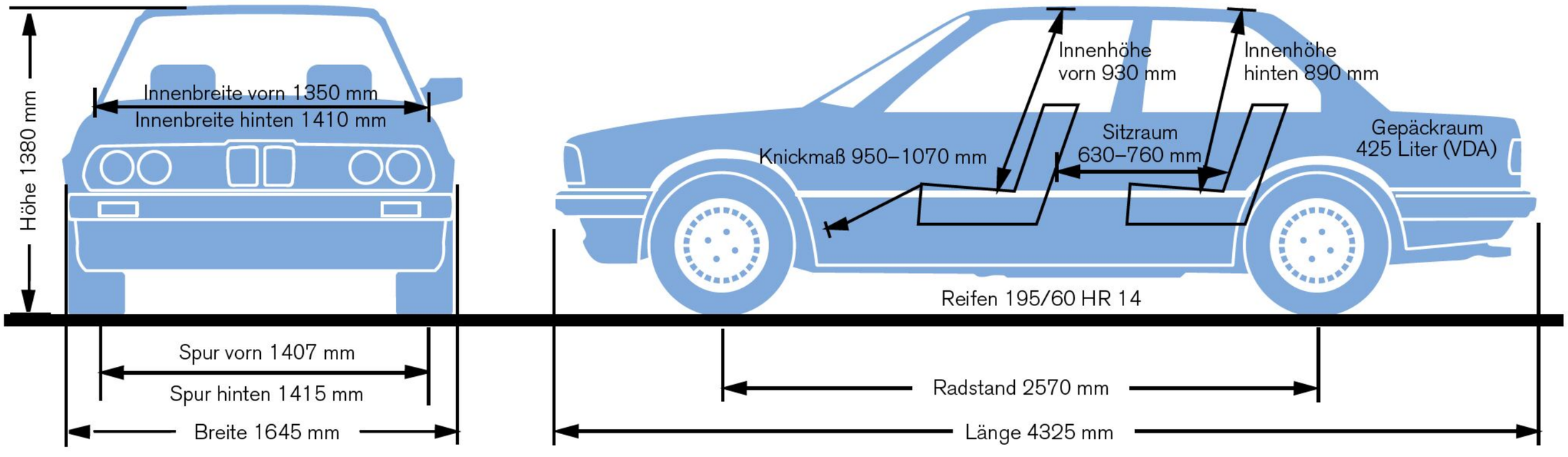
Minimalverbrauch	10,1
Maximalverbrauch	15,7
Landstraße Ø ca. 80 km/h	12,8
Autobahn Ø ca. 120 km/h	11,6
Testverbrauch	12,3
Kraftstoffart	Super

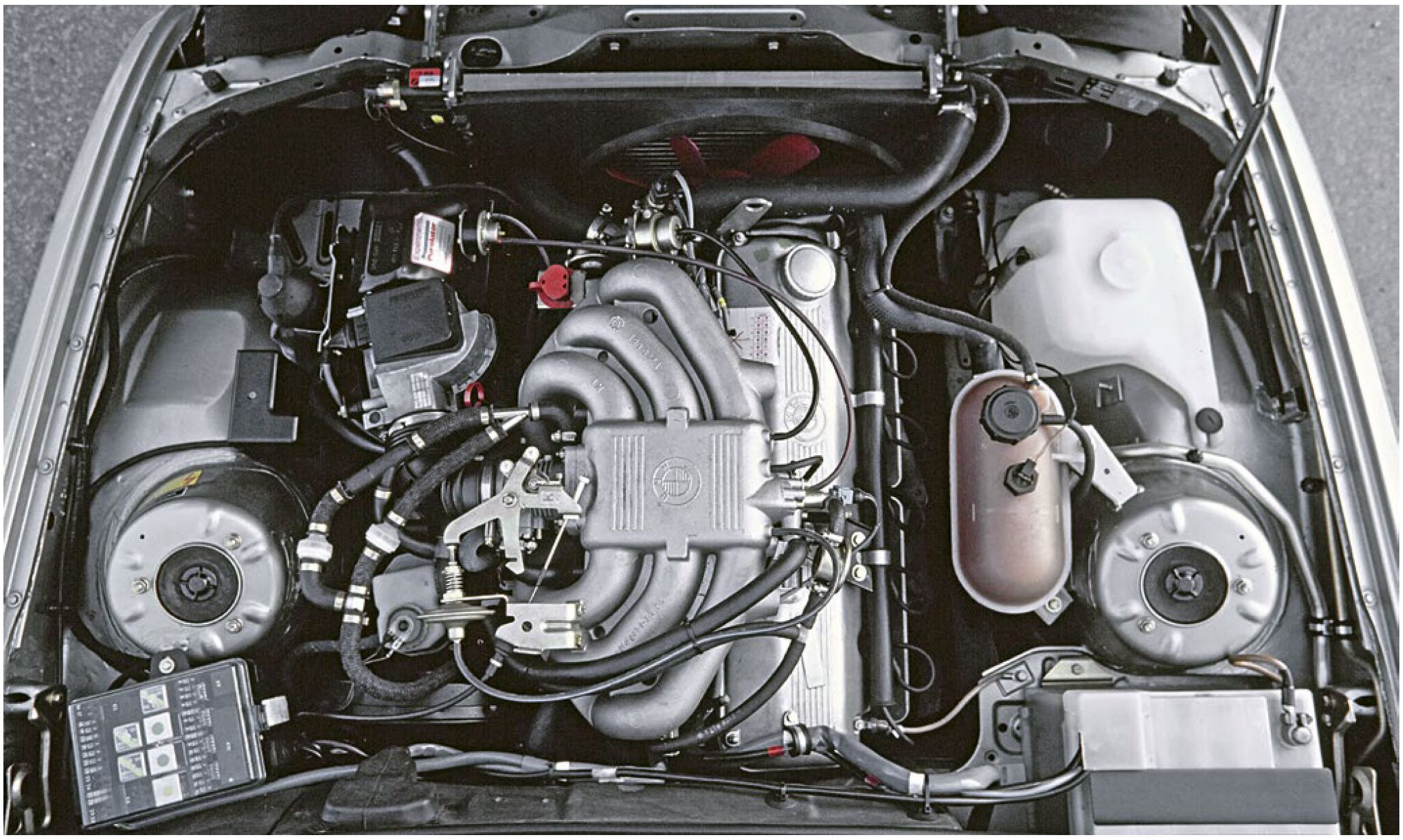
LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand	111 N
Lenkung bei Fahrt	44 N
Kupplungspedal	150 N
Gaspedal	50 N
Bremspedal bei 80% Verzögerung	170 N

Wartung

Inspektion und Ölwechsel nach Service-Intervallanzeige





Der Zweiliter-Sechszylinder arbeitet sehr kultiviert, aber etwas durchzugsschwach

AUSSTATTUNG UND PREISE

BMW 320i

GRUNDPREIS (1983) DM 24550,–

SERIENAUSSTATTUNG

- Außenspiegel elektrisch einstellbar
- Automatikgurte vorn und hinten
- Check-Control
- Drehzahlmesser
- Fünfganggetriebe
- Halogenscheinwerfer
- Heckscheibe heizbar
- Kofferraumbeleuchtung
- Kraftstoffverbrauchsanzeige
- Sitzhöhenverstellung
- Serviceintervall-Anzeige
- Verbundglas-Frontscheibe
- Zeituhr

ZUSATZAUSSTATTUNG	DM
Antiblockiersystem	1050,–
Fensterheber elektr. betätigt	726,–
Kopfstützen hinten	187,–
Leichtmetallräder	1070,–
Metallic-Lackierung	718,–
Scheinwerferreinigungsanlage	553,–
Schiebedach mechanisch betätigt	931,–
Servolenkung	1050,–
Wärmedämmendes Glas	145,–
Zentralverriegelung	380,–



gens hinterließ einen soliden Eindruck, die Windgeräusche waren deutlich geringer als beim Vorgänger. Die bei Autos der ersten Serien an den C-Säulen aufgetretenen Windgeräusche (Entlüftung) wurden mittlerweile durch konstruktive Maßnahmen beseitigt.

Spürbar verbessert wurde auch das Fahrwerk. Grundsätzlich ist es den BMW-Technikern gelungen, das zwar prinzipiell fast unveränderte, aber völlig neu entwickelte Fahrwerk so abzustimmen, dass zumindest sportive Fahrer kaum noch über mangelnden Komfort klagen dürften. Bei sehr schneller Gangart offenbart die Federung allerdings sehr deutlich die Grenzen ihres Schluckvermögens.

Hinzu kommen in schnell gefahrenen Kurven leichte Wankbewegungen des Aufbaus, die aber der Fahrsicherheit in keiner Weise abträglich sind. Im Kurvenverhalten wirken sich die serienmäßigen Breitreifen positiv aus, solange die Straße trocken ist. Der Grenzbereich, in dem der 320i leicht und gut kontrollierbar zu übersteuern beginnt, ist im Vergleich zum Vorgängermodell in höhere Geschwindigkeitsbereiche verlagert, in die man normalerweise auch bei forcierter Fahrweise nur sehr selten vorstößt.

Anders verhält es sich dagegen bei Nässe: Hier zeigt der 320i seinem Lenker wesentlich früher durch einen plötzlichen Schwenk mit dem Heck, wenn zu schnell gefahren wird. Die Haftung der Hinterräder reißt dann ziemlich abrupt ab. Auch

Lastwechsel bei schneller Kurvenfahrt und nasser Straße bleiben nicht ohne Reaktion.

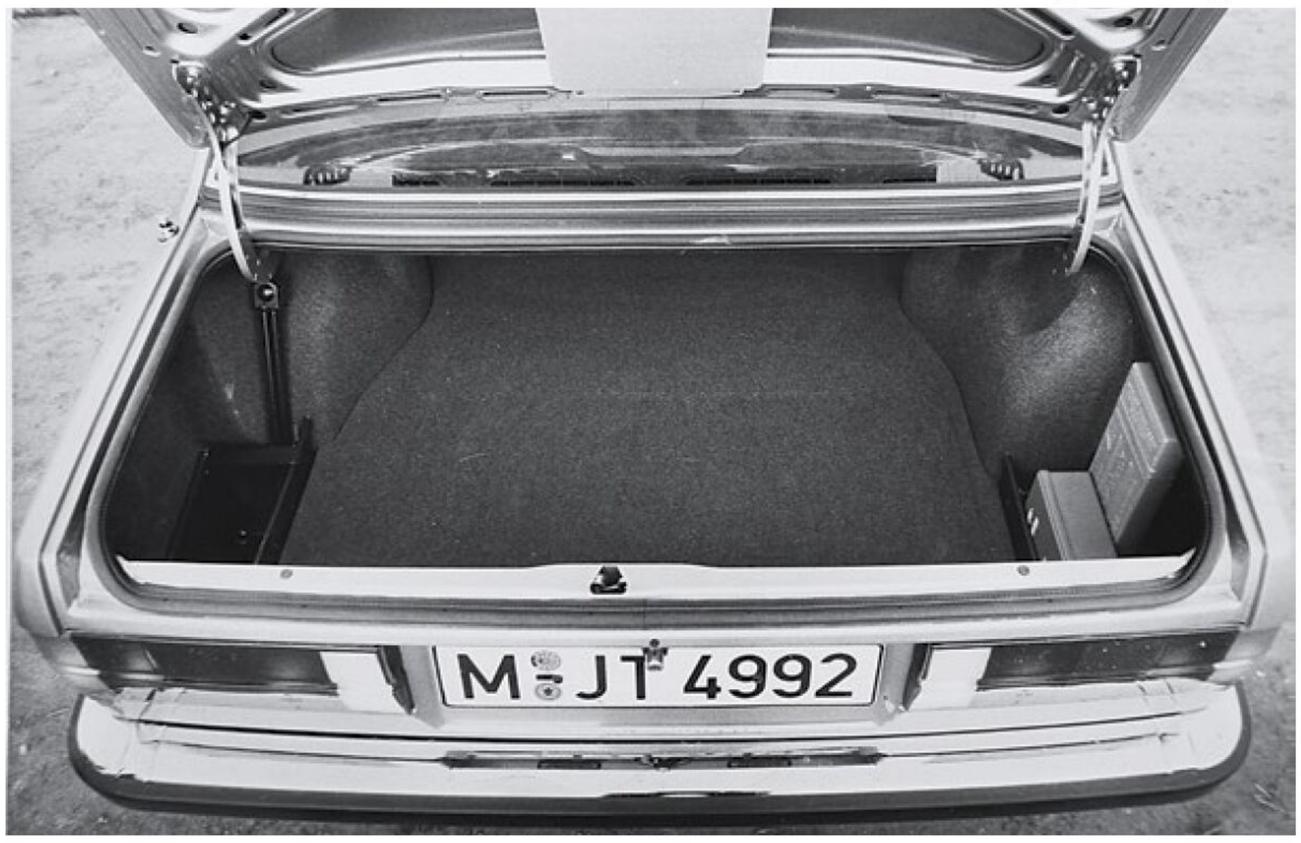
Diese Eigenarten ändern wenig daran, dass der 320i speziell auf Landstraßen ein hohes Maß an Fahrfreude vermittelt. Dazu tragen nicht zuletzt die Fading-unempfindlichen Bremsen, die deutlich reduzierte Neigung des entlasteten Antriebsrades, in engen Biegungen durchzudrehen, sowie die guten Fahrbahnkontakt vermittelnde Lenkung bei. Sie arbeitet auch ohne Lenkhilfe beim Fahren leicht genug, um dem BMW im Handling eine gute Note einzubringen. Anlässlich unvermeidlicher Rangiermanöver im Schrittempo wünscht man sich jedoch gerade bei den schwereren Sechszylindermodellen die leichtgängigere Servolenkung, die Handling und Handlichkeit nachhaltig verbessert, aber immerhin 1050 Mark Zuzahlung verlangt.

Motorisch erscheint gerade der 320i von der Papierform her als besonders harmonische Antriebsquelle für das neue Dreier-Modell. Er ist wie der stärkere Sechszylinder im 323i (139 PS) neuerdings mit der LE-Jetronic-Einspritzung von Bosch ausgerüstet und durch zahlreiche Detailmodifikationen auf besseres Drehmoment bei niedrigeren Drehzahlen und günstigen Verbrauch getrimmt. Seine Nennleistung stieg im Zuge dieser Verfeinerung um 3 PS auf 125 PS (91 kW), das maximale Drehmoment erhöhte sich um genau 10 Newtonmeter auf 170 Nm bei 4000/min.

Mit diesem Reihenmotor ist den BMW-Technikern ein Triebwerk erster Güteklasse gelungen, das so samtig und seidig bis in höchste Drehzahlregionen läuft wie kaum ein anderer Sechszylinder. Die überragende Laufkultur und Geräuscharmut sind es zudem, die das Fahren mit dem 320i zu einem besonderen Vergnügen werden lassen. Darüber hinaus ist der kleine Reihenmotor auch noch sehr leistungsfähig, wie die überdurchschnittlichen Beschleunigungswerte und die ermittelte Höchstgeschwindigkeit von exakt 200 km/h dokumentieren.

VORZÜGE
+ sehr kultivierter, leiser Motor
+ sehr gute Fahrleistungen
+ kompakte Karosserie
+ vorbildliches Cockpit
+ gute Handlichkeit

NACHTEILE
– geringes Durchzugsvermögen
– zu hoher Benzinverbrauch
– wenig Platz im Fond
– unpraktische Sitzverstellung



Um rund 20 Liter größer geworden: Kofferraum



Auf der leicht profilierten Rückbank geht es eng zu

Mangelnder Durchzug im Keller

Allerdings fallen bei einem so mustergültig kultivierten Triebwerk, wie es der Zweiliter-Reihensechser ist, Schwächen naturgemäß besonders deutlich auf. Dass die Leerlaufdrehzahl mit 1000/min in Anbetracht der aufgewendeten Elektronik zu hoch ist, zählt ebenso zu den Schönheitsfehlern wie das leichte Ruckeln bei 1200/min, wenn die Schubabschaltung außer Aktion tritt. Gravierender sind jedoch zwei andere Nachteile: das mangelnde Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen, das häufig zum Schalten in den nächstniedrigen Gang und zum Mobilisieren hoher Drehzahlen nötigt, sowie der dadurch verursachte relativ hohe Benzinverbrauch von durchschnittlich 12,3 Liter pro 100 Kilometer.

Der schlappe Eindruck des Motors wird zweifellos durch die lang gewählte Achsübersetzung und das serienmäßige Schongang-Getriebe verstärkt, denn seine Höchstgeschwindigkeit erreicht der 320i nicht im fünften, sondern im vierten Gang. Selbst zum zügigen Erklimmen von Autobahnsteigungen muss er bemüht werden, was dank der exakten Schaltung wenig Mühe bereitet. Möglicherweise trägt zu diesem schlappen Eindruck bei niedrigen Drehzahlen auch die Erwartungshaltung bei. Sie ist natürlich beim kleineren, leichteren und sportlicheren Dreier höher als beispielsweise beim 520i, der den gleichen Motor besitzt und diesen Mangel nicht in gleicher Deutlichkeit offenbart.

Abgesehen von dieser motorischen Schwäche, die sich schon durch eine kürzere Achsübersetzung ausgleichen ließe, ist der 320i ein ausgesprochen gelungenes und harmonisches Auto. Sportlich veranlagte Fahrer, vor allem aber Freunde der weißblauen Marke werden an ihm ihre helle Freude haben. ■

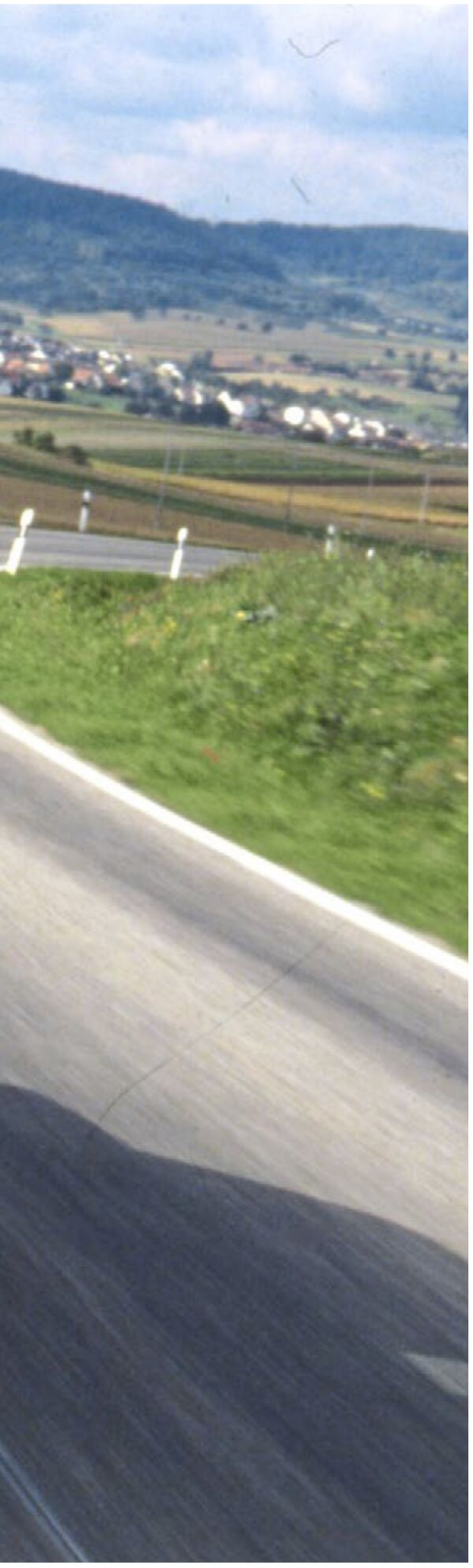

320i
M JT 4992



Kleine Stärkung

Der Sechszylinder des sportlichsten Dreier-Modells erhielt elf PS mehr Leistung.

TEXT Werner Schruf // **FOTOS** Hans Peter Seufert



Keine besonders glückliche Hand hatten die BMW-Techniker bei der Programm-Abstufung ihrer Sechszylinder-Modelle der neuen Dreier-Reihe.

Der 320i und die sportlichste Version, der 323i, waren im Vergleich zu ihren Vorgängern leistungsmäßig dichter zusammengerückt. Trennten sie ursprünglich 21 Pferdestärken, so schrumpfte die Differenz anläßlich des im Herbst letzten Jahres vollzogenen Modellwechsels auf nur noch 14 PS zusammen, wozu die Leistungsverringerung des 2,3-Liter-Einspritzmotors von 143 auf 139 PS den größeren Anteil beisteuerte. Eingefleischte und an Leistungszuwachs gewöhnte BMW-Fahrer empfanden diesen Rückschritt als herbe Enttäuschung.

Knapp ein Jahr später erfolgt jetzt eine Art Wiedergutmachung: Die Nennleistung des stärksten Dreiers wurde nach den Werksferien zum Modelljahr 1984 auf nominell 150 PS (110 kW) angehoben. Zu dieser Maßnahme trugen keinesfalls nur die Wünsche leistungsbegieriger Kunden und wachsender Konkurrenzdruck bei, vielmehr bewirkte auch die größer werdende Leistungsstreuung der 2,3 Liter-Motoren eine Korrektur.

„Mit zunehmender Produktion“, begründet Dr. Karlheinz Lange, Chef der Motorenkonstruktion bei BMW, die Aufstockung, „schießt sich die Fertigung immer besser ein. Die Folge ist – und das gilt für fast jeden Motor – ein geringes Leistungsplus gegenüber Exemplaren aus den ersten Fertigungsserien.“

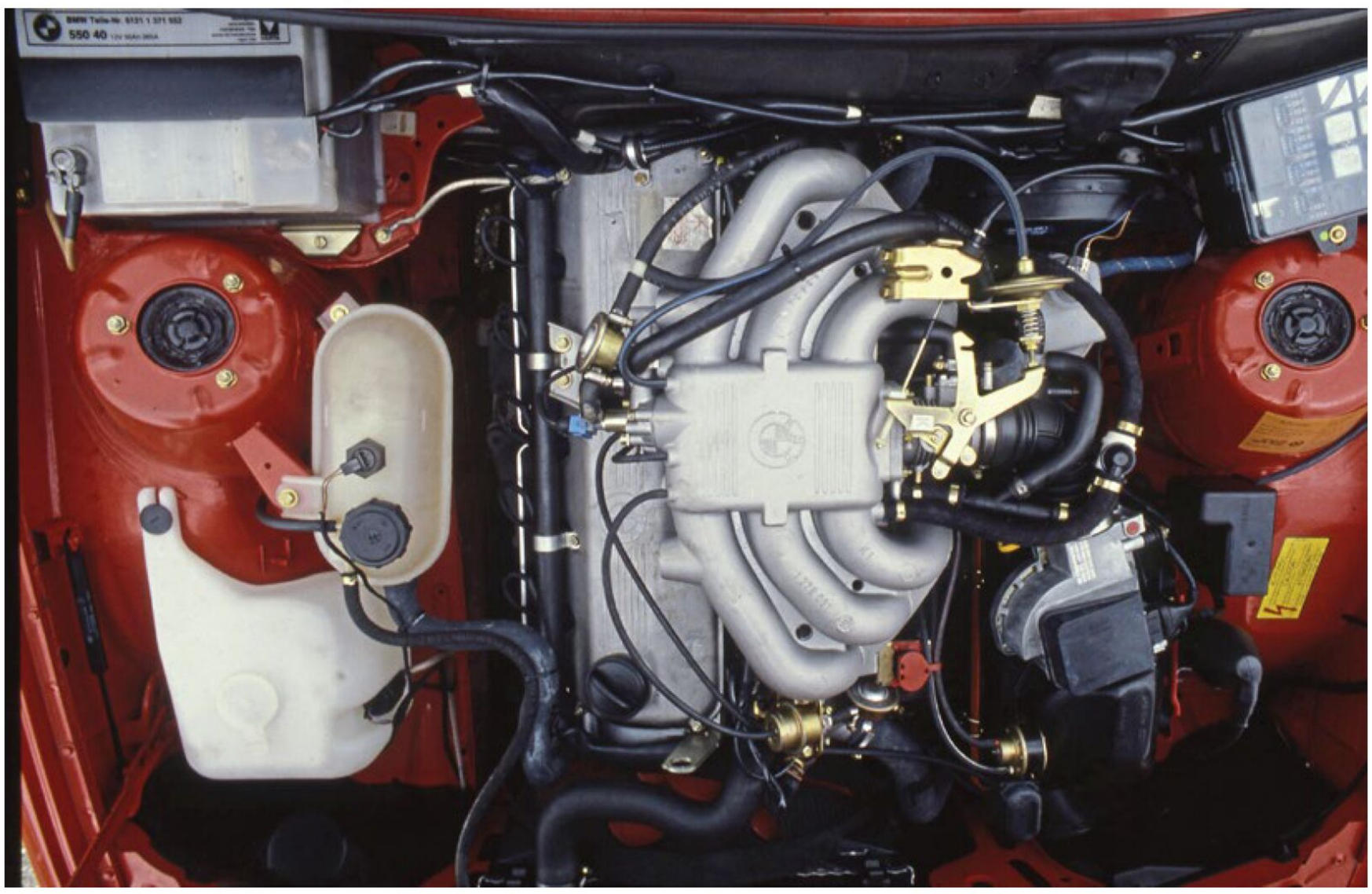
Der 2,3-Liter-Einspritzer drohte gar das gesetzlich festgelegte Leistungs-Toleranzband von plus/minus fünf Prozent nach oben zu sprengen. Um bei der fälligen neuerlichen Typisierung des 323i eine runde Leistungsziffer ausweisen zu können, wurden kurzerhand 150 PS zum erstrebenswerten Ziel erklärt. Als einfache und preisgünstige Möglichkeit, die dazu noch fehlenden vier bis fünf Pferdestärken zu mobilisieren, bot sich nach mehreren Versuchen schließlich die Vergrößerung des Auspuff-Hosenrohrs an – jenes doppelläufigen Gebildes, das die Auspuffkrümmer mit dem ersten Schalldämpfer der Abgasleitung verbindet.

Unbeeindruckt von gesteigerter Fertigungsqualität und durchsatzfreudigerer Auspuffanlage blieb das maximale Drehmoment des Sechszylinders, das wie gehabt mit 205 Newtonmeter bei 4000/min beziffert wird. Die um elf PS (acht kW) angehobene Nennleistung fällt jetzt deutlich später an, nämlich bei 6000 Touren anstatt bei 5300 Kurbelwellenumdrehungen.

Macht sich der Leistungszuwachs beim Fahren bemerkbar? Subjektiven Empfindungen zufolge sind kaum Unterschiede spürbar, was mit darauf zurückzuführen ist, dass auch schon die ersten 323i gut im Futter standen. Aber auch objektiv hat sich nicht viel getan. Ein Blick auf die ermittelten Fahrleistungen (siehe Tabelle „Der BMW 323i und seine Konkurrenten“) zeigt, dass die Differenzen zugunsten der neuen Ausführung nur marginal sind. Auch der aktuelle 323i ist ein sehr gut beschleunigendes und schnelles Auto.

Mehr fühlbare Dynamik, und auf die kommt es BMW ja besonders an, erzielten die Münchner ebenfalls durch eine geänderte Achsübersetzung. Waren sie bei den ersten Sechszylindern der neuen Dreier-Generation, und hier speziell beim

Leistet jetzt 150 PS: Sechszylinder-Einspritzmotor des 323i





auto motor und sport
Ausgabe 21/1983,
19. Oktober 1983

320 i, durch die Wahl langer Achsen zwecks Reduzierung des Benzinverbrauchs über das Ziel hinausgeschossen, so erfolgt nun die fällige Korrektur. Beim 323i bewirkt die um etwa sechs Prozent kürzer ausgelegte Übersetzung des Achsantriebs eine geringfügige Verbesserung des Beschleunigungsvermögens im großen Gang. Sie trägt immerhin mit dazu bei, dass man die über eine Schongang-Charakteristik verfügende fünfte Fahrstufe häufiger einlegt und sie ganz unbewusst beispielsweise an Autobahnsteigungen länger benutzt, als das beim Vorgänger der Fall war. Auf den Benzinverbrauch bleibt diese Modifikation ebenso ohne nachteiligen Einfluss wie die Stärkung des Motors: Mit einem Testverbrauch von 12,3 L/100 km bewegt sich der 323i auf gewohntem Niveau, das absolut gesehen allerdings keinesfalls als vorbildlich bezeichnet werden kann.

Mustergültige Tugenden hat der 2,3-Liter-Einspritzer dagegen in anderen Disziplinen zu bieten, und dies nicht zu knapp. Er gehört nach wie vor zu den besten Sechszylindern, die man überhaupt kaufen kann. Der Reihenmotor dreht turbinenartig mühelos bis über 6000 Touren, reagiert in kaltem und warmem Zustand ruckfrei und spontan auf Gaspedalbewegungen, lässt über den gesamten Drehzahlbereich keinerlei Vibrationen spüren und läuft so samtig und leise, dass es eine wahre Freude ist. Bezüglich der Kultiviertheit, nicht aber in der Art und Weise der Leistungsentfaltung, kann ihm allein die Zweiliter-Maschine des 320i das Wasser reichen. Als einziger Mangel fällt das leichte Rucken im Schiebebetrieb auf, wenn die Schubabschaltung der L-Jetronic-Einspritzung bei 1200 Touren passiv wird und die Benzinzufuhr wieder einsetzt.



In Kurven verhält sich der sportliche Dreier weitgehend unproblematisch



Vorbildlich gestaltete Instrumente



Wenig bequeme Sitze

Vorzüge

+ Sehr gute Fahrleistungen
+ Sehr kultivierter Motor
+ Geringer Innengeräuschpegel
+ Gute Handlichkeit

Nachteile

– Verbesserungswürdigerr Federungskomfort
– Knappes Raumangebot

Mit der Antriebseinheit und den Fahrleistungen des sportlichen kleinen BMW kann man also sehr zufrieden sein. Das gilt auch im Großen und Ganzen für die Fahreigenschaften. Der 323i verhält sich in Kurven weitgehend unproblematisch, weil er unter fast allen Bedingungen leicht untersteuernd bis neutral bleibt. Der alten BMW-Tugend, im Grenzbereich mit dem Heck den kurvenäußeren Straßenrand anzusteuern, kommt der Dreier nur in extremen Situationen nach.

Selbst bei sehr schneller Kurvenfahrt reicht es in der Praxis meist allemal, den Lenkradeinschlag leicht zurückzunehmen, um das sich sanft ankündigende Übersteuern auszugleichen. Das gelingt mit der Normallenkung (Servolenkung nur gegen 1059 Mark Aufpreis) sehr gut, weil sie leichtgängig genug arbeitet und stets guten Fahrbahnkontakt vermittelt. Lediglich beim Rangieren mindert sie die ansonsten gute Handlichkeit der kompakten Limousine; dann muss schon beherzt zugefasst werden. Die Bremsen (vier Scheiben) arbeiten ohne



DER BMW 323I UND SEINE KONKURRENTEN

Fahrzeugtyp		BMW 323i	BMW 323i	BMW 320i	Audi 80 Quattro	Ford Sierra XR4i
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/6	Reihe/6	Reihe/6	Reihe/5	V/6
Hubraum	cm^3	2316	2316	1990	2144	2792
Bohrung x Hub	mm	80,0 x 76,8	80,0 x 76,8	80,0 x 66,0	79,5 x 86,4	93,0 x 68,5
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) bei 6000	102 (139) bei 5300	92 (125) bei 5800	100 (136) bei 5900	110 (150) bei 5700
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	205 bei 4000	205 bei 4000	170 bei 4000	176 bei 4500	216 bei 3800
Verdichtungsverhältnis		9,8:1	9,8:1	9,8:1	9,3:1	9,2:1
Art der Ventilsteuerung[1]		ohc	ohc	ohc	ohc	ohv
Gemischaufbereitung		elektronische Kraftstoffeinspritzung Bosch L-Jetronic			mechanische Kraftstoffeinspritzung Bosch K-Jetronic	
Getriebe		Fünfgang	Fünfgang	Fünfgang	Fünfgang	Fünfgang
Achsantrieb		3,45:1	3,25:1	3,45:1[2]	4,11:1	3,62:1
Felgengroße		5,5 J X 14	5,5 J X 14	5,5 J X 14	5,5 J X 14	5,5 J X 14
Reifengröße		195/60 VR14	195/60 VR 14	195/60 HR 14	195/60 HR 14	195/60 VR 14
Leergewicht	kg	1127	1173	1102	1215	1216
zul. Gesamtgewicht	kg	1540	1540	1510	1650	1650
Länge x Breite x Höhe	mm	4325 x 1645 x 1380	4325 x 1645 x 1380	4325 x 1645 x 1380	4383 x 1682 x 1376	4459 x 1728 x 1392
Radstand	mm	2570	2570	2570	2525	2608
Beschleunigung	s					
0 – 60 km/h		3,9	4,1	4,3	4,2	4,3
0 – 80 km/h		5,8	5,8	6,8	6,9	6,5
0 – 100 km/h		8,5	8,8	9,8	10,4	9,5
0 – 120 km/h		12,2	12,3	14,5	15,4	13,5
0 – 140 km/h		16,4	17,1	20,1	22,7	18,6
0 – 160 km/h		23,9	25,2	29,9	38,9	25,8
1 km mit stehendem Start		29,8	30,1	31,4	32,2	30,7
Elastizität	s					
40 – 100 km/h (IV.Gang)		16,7	16,8	20,4	16,1	14,2
60 – 120 km/h (V.Gang)		25,0	26,1	31,3	24,5	19,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	205	202	200	196	208
Normverbrauch nach DIN 70 030	in l/100 km	Super	Super	Super	Super	Super
bei 90 km/h		6,5	6,3	6,2	7,3	7,6
bei 120 km/h		8,4	8,2	8,1	9,1	9,6
Stadtverkehr		12,2	12,1	11,9	13,6	15,5
Testverbrauch	in l/100 km	12,3	12,7	12,5	13,0	14,4
Preis (1983)	DM	29 050,–	–[3]	26 050,–	33 785,–	28 601,–

[1] overhead camshaft (ohc) = obenliegende Nockenwelle; overhead valves (ohv) = hängende Ventile, untenliegende Nockenwelle, [2] ab September 1983 mit Achsübersetzung 3,64:1, [3] wird nicht mehr gebaut

AUSSTATTUNG UND PREISE

Grundpreis: 29 050,- DM

Serienausstattung:
- Außenspiegel links elektrisch einstellbar
- Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten
- Drehzahlmesser
- Verbrauchs-Anzeige
- Halogen-Hauptscheinwerfer
- Heckspoiler
- Heckscheibe elektr. beheizbar
- Nebelscheinwerfer mit zwei Nebelschlussleuchten
- Verbundglas-Frontscheibe
- Zeituhr

Zusatzausstattung:	DM
• Antiblockier-System (ABS)	2815,-
• Automatikgetriebe	2090,-
• Fünfgang-Sportgetriebe	1171,-
• Klimaanlage	2636,-
• Leichtmetallräder	1128,-
• Metallic-Lackierung	757,-
• Schiebe-/Hebedach mechanisch/ elektrisch betätigt	982/1371,-
• Servolenkung	1059,-
• Sperrdifferential 25 %	704,-
• Sportsitz Fahrerseite	475,-
• Vier Türen	860,-
• Zentralverriegelung	412,-

Tadel und auch bei hoher Beanspruchung zuverlässig. Zu wünschen übrig lassen dagegen der Geradeauslauf und die in engen Biegungen beim starken Beschleunigen geringe Traktion des kurveninneren Hinterrades.

Beim Federungskomfort müssen schon mehr Abstriche gemacht werden. Das insgesamt straff abgestimmte Fahrwerk offenbart vor allem bei zügiger Fahrweise auf kleinen und mittleren Unebenheiten Schwächen, indem die Vertikalbewegungen vor allem der Hinterachse nur schwach gedämpft an die Passagiere weitergegeben werden.

Früher kritisierte und auch dem 320i eigene Torkelbewegungen des Aufbaus auf kurvenreicher welliger Straße waren bei diesem Testwagen weniger ausgeprägt als erwartet.

Ein wenig an Agilität hat der 323i in Neufassung also gewonnen. Wer jedoch die ältere Ausführung besitzt und wegen der schon kurz nach dem Modellwechsel erfolgten Aufwertung verärgert ist, hat bei nüchterner Betrachtung der Dinge keinen Grund, sich betrogen zu fühlen. Denn an der souveränen Motorisierung des 323i hat sich nichts Grundlegendes geändert. ■



Der 323i gehört nach wie vor zu den Schnellen im Land

Hut ab

Besonders attraktive Version des Dreier-BMW.

TEXT Paul Schinhofen // **FOTOS** Hans Peter Seufert, Hans-Dieter Seufert



In aller Öffentlichkeit präsentiert sich das BMW 325i Cabrio – ein idealer Partner für die wenigen schönen Cabrio-Tage

Genosse Trend diktiert in der aktuellen Automode Offenheit. Cabrios, noch vor wenigen Jahren Mangelware, sind inzwischen nicht mehr das Privileg weniger Firmen. Unternehmen, die Wert auf einen guten Namen legen, haben mittlerweile mindestens ein Modell im Programm, das einen ungestörten Blick in die Atmosphäre gestattet. BMW darf in diesem Kreis natürlich nicht fehlen, schließlich sieht man sich gerne in der Rolle des Trendsetters.

Einen Vorgeschmack auf das, was BMW unter Offenfahren versteht, präsentierten die Bayern bereits auf der letztjährigen IAA: das 325i Cabrio, offen bis zur Gürtellinie, ohne Überrollbügel, mit einfach zu bedienendem Verdeck und mit einer klaren, klassischen Linie – einfach schön. Die Idee, in den Dreier mal den Wind reinzulassen, hatten die BMW-Strategen schon Ende 1982, doch bis zur Serienreife des Projekts vergingen gut drei Jahre.

Dabei gingen die Bayern gründlich zur Sache. Man ersetzte die solide Dachkonstruktion aus Blech nicht einfach durch ein Verdeck, sondern machte sich auch über die Stabilität der gekappten Karosserie einige Gedanken. Das Resultat ist eine im Grunde genommen völlig neu berechnete Rohkarosserie, deren Torsionsfestigkeit nahezu auf dem Niveau der geschlossenen Dreier-Hülle angesiedelt ist. Hier kurz die wichtigsten Änderungen in Stichworten: verstärkte, rund 60 Millimeter höhere Längsträger, zusätzliche Streben zwischen der ebenfalls verstärkten B-Säule und den hinteren Federbein-Domen, aus dickerem Blech (zwei Millimeter) gefertigter Frontscheibenrahmen, verstärkte Träger zwischen A-Säule und Motorträger, zusätzliche Abstützungen zwischen den vorderen Federbeinen und den A-Säulen, versteifende Längsträger zwischen den B-Säulen und den hinteren Radhäusern.



auto motor und sport Ausgabe 8/1986, 12. April 1986

Dass die Bayerischen Motoren Werke im Bau von Cabrios Erfahrung haben – es gab den 1602 auch schon mal als Offen-Auto, selbst den Achtzylinder-502 lieferte BMW in den 1950er-Jahren mit Klappverdeck – beweist die einfache Bedienung des Verdecks. Schon beim Runterklappen der Fahrer-Sonnenblende beginnt die Freude: Hier steht in kurzen Sätzen, von klaren Zeichnungen garniert, wie man den Dreier-BMW mit wenigen Handgriffen in ein offenes Auto verwandelt. Erst mal alle vier Seitenscheiben runter, dank der serienmäßigen elektrischen Fensterheber jeweils per Knopfdruck.

Nächster Schritt: Die beiden vorderen Verschlüsse werden durch eine 180-Grad-Drehung entriegelt, anschließend wird das Dach etwas an-

gehoben. Durch eine sogenannte Totpunkt-Konstruktion des Verdeck-Gestänges wird gleichzeitig der hintere Verdeckteil im Bereich der Heckscheibe entspannt. Jetzt hebt man das Verdeck hinten hoch, etwa im rechten Winkel zum Kofferraumdeckel. Mit einem Handgriff wird der Abschlussdeckel entriegelt, man hebt ihn hoch, faltet das Verdeck in den Kasten, schließt den Deckel. Der BMW entfaltet seinen ganzen Charme – die Aktion hat keine halbe Minute gedauert, es gibt kein Gefummel mit einer Persenning.

Da steht nun ein sehr luftiges Auto, das einer vierköpfigen Familie auch auf der Urlaubsreise nicht zu eng wird – und kein Überrollbügel stört den Blick nach oben. Dennoch ist die Festigkeit des Aufbaus so, wie es die Fahrer von Bügel-Cabrios gewohnt sind: Schlechte Straßen bringen etwas Bewegung in die Karosserie, aber nichts ächzt und klappert. Kein Grund also, über Verwindungsfestigkeit zu diskutieren, ein Cabrio ist nun mal keine Limousine.

Dafür bietet das 325i Cabrio das seltene Gefühl eines Offen-Autos im klassischen Sinn, hervorgerufen auch durch die niedrige Gürtellinie der Dreier-Karosserie. Ein Blick in den Spiegel verdeutlicht es: Offenfahren pur sozusagen, kein störender Wulst eines Verdecks, perfekte Rundumsicht – freier geht's kaum noch.

Mit voll versenkten Seitenscheiben spürt man schon bei niedrigen Geschwindigkeiten den Fahrt-

Der 2,5-Liter-Motor fühlt sich im Cabrio gut an. Dabei ist es nicht die Leistung des 171-PS-Aggregats allein, es sind auch der seidenweiche Lauf, die spontane Leistungsabgabe und das gute Durchzugsvermögen

AUSSTATTUNG UND PREISE

BMW 325 i Cabrio

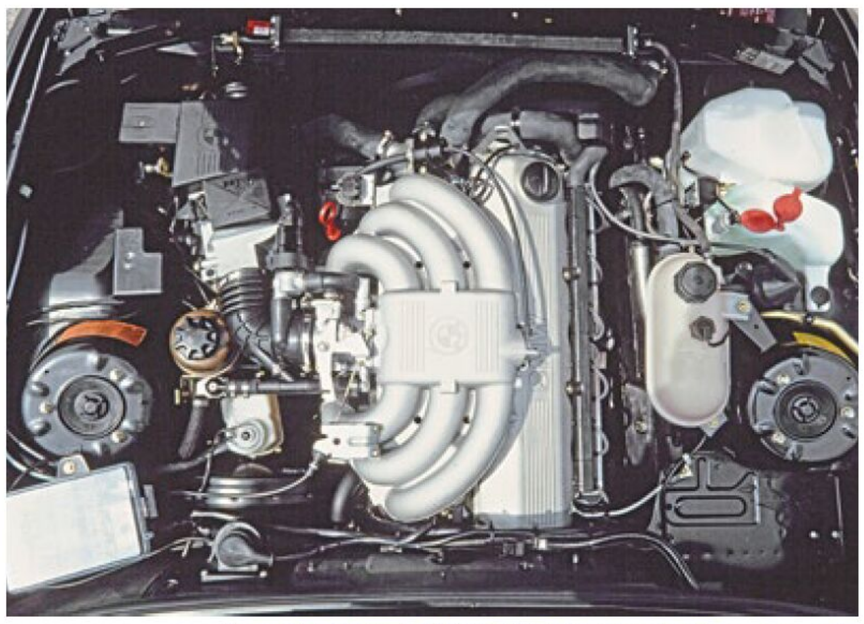
GRUNDPREIS (1986) **DM 43 300,–**

SERIENAUSSTATTUNG

- Außenspiegel links und rechts elektrisch einstellbar
- Automatik-Sicherheitsgurte vorn und hinten
- Drehzahlmesser
- Fensterheber elektrisch betätigt
- Fünfganggetriebe
- Halogen-Nebelscheinwerfer
- Sportsitze
- Verbundglas-Frontscheibe

ZUSATZAUSSTATTUNG	DM
Airbag	2310,–
Antiblockier-System	3015,–
Automatikgetriebe	2200,–
Bordcomputer	690,–
Geschwindigkeits-Regelanlage	600,–
Klimaanlage	2900,–
Kopfstützen hinten	215,–
Leuchtweitenregulierung	95,–
Metallic-Lackierung	640,–
Lederpolsterung	2030,–
Leichtmetallräder	1230,–
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	640,–
Servolenkung	1100,–
Sitzheizung vorn links und rechts	485,–
Sperrdifferential	780,–
Wärmedämmendes Glas	290,–
Zentralverriegelung	450,–





Vorzüge

+ Einfach zu bedienendes Verdeck
+ Ausgezeichnete Fahrleistungen
+ Elastischer, sehr kultivierter Motor
+ Gutmütiges Fahrverhalten

Nachteile

– Stark eingeschränkte Sicht nach schräg hinten (bei geschlossenem Verdeck)
– Kleiner Tank

Mängel am Testwagen

– Fahrergurt klemmt gelegentlich





wind, erlebt Autofahren in einer sehr ursprünglichen Form. In diesem offenen Gefühl ist letztlich auch die Faszination begründet, die vom BMW-Cabrio auf Anhieb ausgeht. Da kommt unmittelbar Freude auf.

Nicht nur wegen des offenen Fahrens. Auch der Motor macht Spaß, er ist ein guter Cabrio-Motor. Dabei ist es nicht die schiere Kraft des agilen 2,5-Liters, der in jedem Drehzahlbereich extrem kultiviert zur Sache geht, es ist vielmehr die Art, wie er sich im Cabrio anfühlt. Man kann mit ihm genüsslich über die kleinen Nebenstraßen bummeln, mit niedrigen Drehzahlen, ohne Lärm, nur mit seinem vertrauten, fast schon turbinenartigen Summen. Er lässt sich mit niedrigen Drehzahlen souverän fahren. Ein Tritt aufs Gaspedal genügt, um ab etwa 2000 Touren zügig Fahrt zu machen. Dabei muss man nicht einmal viel schalten, das gelingt auch im fünften Gang, der im 325i wieder als vollwertige Fahrstufe gelten kann. Das Wechseln der Gänge selbst ist dennoch eine freudige Angelegenheit, denn die Fahrstufen lassen sich leicht einlegen.

An markengerechter Dynamik fehlt es dem offenen Dreier mit der 171-PS-Maschine natürlich nicht, wenn er auch durch die kräftigen Verstärkungen an der Bodengruppe und die sehr solide Verdeck-Konstruktion exakt 91 Kilogramm schwerer geworden ist. Das immerhin 1301 Kilogramm wiegende Auto erreicht 100 km/h in nur 8,4 Sekunden, und es läuft, wenn das Verdeck zu ist, 217 km/h. Damit ist es nur unwesentlich langsamer als das geschlossene Pendant (null bis 100 km/h in 7,7 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 222 km/h). Das zeigt einerseits die guten aerodynamischen Qualitäten des geschlossenen Cabrios, spricht andererseits aber auch für die Verdeck-Konstruktion. Das ungefütterte Verdeck verhält sich in geschlossenem Zustand bis etwa 120 km/h ruhig. Darüber treten Windgeräusche stärker in den Vordergrund, werden aber selbst im Bereich der Höchstgeschwindigkeit nicht mehr wesentlich lauter. Bei schlechtem Wetter wird auch schnell klar, warum das Cabrio serienmäßig mit zwei Außenspiegeln bestückt ist.



Mit seinem offenen Charakter erobert sich der Bayer schnell sämtliche Sympathien – auch geschlossen macht er eine gute Figur

Denn die Kunststoff-Heckscheibe neigt zum kräftigen Beschlagen, und die Frage kommt auf, warum BMW auf den Einbau einer beheizbaren Glasscheibe à la Golf oder Escort Cabrio verzichtet. Ein weiterer Nachteil ist noch der große tote Winkel bei der Sicht nach schräg hinten. Zusätzliche kleine Dreiecksfenster nach Mercedes-SL-Vorbild stünden dem BMW Cabrio auch optisch gut an.

Wenn wir schon beim Kritisieren sind: Die Sitzposition ist nicht für alle Staturen ideal. Die serienmäßigen Sportsitze bieten zwar guten Seitenhalt und sind bequeme Partner auch auf längeren Strecken, da sie aber 18 Millimeter tiefer als in der Limousine installiert und zudem noch mit den niedrigeren Sitzkissen aus den Sechser-Coupés bestückt sind, sitzen Fahrer mit weniger als 1,75



Offen entfaltet der BMW seinen ganzen Charme – die Aktion dauert keine halbe Minute, es gibt kein Gefummel mit einer Persenning



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE: BMW 325 I CABRIO

MOTOR
Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Ventile über Kipphebel betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, elektronisches Einspritz- und Zündsystem (Bosch ME-Motronic).

Leistung 126 kW (171 PS) bei 5800/min, spezifische Leistung 50,5 kW/l (68,6 PS/l), Hubraum 2494 cm^3, Bohrung x Hub 84,0 x 75,0 mm, Verdichtungsverhältnis 9,7 : 1, maximales Drehmoment 226 Nm bei 4000/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 14,5 m/s, Ölinhalt Motor 4,2 l, Kühlsysteminhalt 10,5 l, Batterie 12 V 50 Ah, Drehstromlichtmaschine 1120 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung. Übersetzungen: I. 3,83, II. 2,20, III. 1,40, IV. 1,0, V. 0,81, R. 3,46, Achsantrieb 3,64:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 37,9 km/h.

KAROSSERIE UND FAHRWERK
Viersitziges Cabriolet mit zwei Türen, selbsttragende Karosserie. Vorn Einzelradaufhängung mit MacPherson-Federbeinen, Schraubenfedern, Querlenkern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern, Schräglenkern, hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Stabilisator, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 21,4 : 1, hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Antiblockier-System, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgengröße 5,5 J x 14, Reifengröße 195/65 VR 14.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE
Radstand 2570 mm, Spur vorn/hinten 1407/1415 mm, Außenmaße L x B x H 4325 x 1645 x 1380 mm, Innenbreite vorn/hinten 1355/1185 mm, Innenhöhe vorn/hinten 950/980 mm, Sitztiefe vorn/hinten 500/470 mm, Knickmaß 880-1025 mm, Normknieraum 205 mm, Sitzraum 675-820 mm, Wendekreis rechts/links 10,7/10,9 m, vier Lenkradumdrehungen, Lenkraddurchmesser 360 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 312 l, Tankinhalt 55 l. Leergewicht 1301 kg, Gewichtverteilung vorn/hinten 52,3/47,7 %, zulässiges Gesamtgewicht 1655 kg, Zuladung 354 kg, Personenindexzahl 4,2, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 500 kg.

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 5750/min, V. Gang)	217 km/h

Beschleunigung

0 – 40 km/h	2,2 s
0 – 60 km/h	3,7 s
0 – 80 km/h	5,6 s
0 – 100 km/h	8,4 s
0 – 120 km/h	11,8 s
0 – 140 km/h	16,4 s
0 – 160 km/h	23,5 s
0 – 180 km/h	34,4 s
400 m mit steh. Start	15,9 s
1 km mit steh. Start	29,6 s

Elastizität

40 – 100km/h (IV. Gang)	16,8 s
60 – 120km/h (V. Gang)	25,3 s

TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	effektiv
50 km/h	43 km/h
80 km/h	77 km/h
100 km/h	96 km/h
130 km/h	126 km/h
160 km/h	154 km/h
180 km/h	175 km/h
Kilometerzählerabweichung	-1%

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

DIN-Verbrauch	in l/100km
Bei 90 km/h im V. Gang	6,5
Bei 120 km/h im V. Gang	8,3
Stadtverkehr	12,5

Verbrauchswerte im Test	in l/100km
Minimalverbrauch	9,6
Maximalverbrauch	14,7
Testverbrauch	11,8
Kraftstoffart	Super

LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand	33 N
Lenkung bei Fahrt	28 N
Kupplungspedal	140 N
Gaspedal	30 N
Bremspedal bei 80% Verzögerung	160 N

WARTUNG
Inspektion und Ölwechsel nach Service-Intervallanzeige

Meter Größe etwas zu tief – trotz der serienmäßigen Höhenverstellung. Andererseits ist die Längsverstellung ebenfalls nicht ausreichend bemessen, bedingt durch zusätzliche Verstärkungen der Bodengruppe lassen sich die Vordersitze nicht weit genug zurückfahren. Wenn vier Personen die vielfältigen Reize des offenen Dreiers genießen wollen, setzt dies ein gewisses Maß an Rücksichtnahme von Fahrer und Beifahrer voraus, denn sie müssen ein gutes Stück vorrücken, wenn hinten zwei Erwachsene die intensive Frischluftkur erleben wollen. Mehr als zwei Personen lassen sich im Cabrio-Fond ohnehin nicht unterbringen, denn wegen des Verdeck-Kastens fiel die nutzbare Breite weniger üppig aus als in der ohnehin schon etwas schmalen Limousine.

Offene Automobile erfordern bisweilen kleine Zugeständnisse, so auch das 325i Cabrio. Wegen der Verdeckwanne reduziert sich das Gepäckraumvolumen um gut 30 Liter, doch die noch zur Verfügung stehenden 312 Liter (nach VDA-Norm) dürften wohl für das notwendigste Gepäck reichen. Ohnehin bietet das Cabrio in beladenem Zustand einen besseren Federungskomfort, denn mit nur zwei Personen an Bord absorbieren die wegen des höheren Gewichts straffer abgestimmten Federn und Dämpfer kleinere Unebenheiten nicht so geschmeidig wie die Limousine.

Je nach Straßenbeschaffenheit werden mitunter auch mal ausgeprägte Vertikalbewegungen spürbar. Insgesamt lässt es sich aber mit dem gebotenen Federungskomfort gut leben, vor allem auch deshalb, weil man mit geöffnetem Verdeck eine eher gemächliche Gangart bevorzugt.

Wer es dennoch darauf anlegt, kann natürlich auch mit dem Cabrio Kurven aller Radien zügig durchfahren, schließlich wurde die aufwendige Fahrwerkskonzeption der Limousine übernommen. Offensichtlich durch die etwas weichere Karosseriestruktur des Cabrios spüren sensible Fahrer indessen leichte Differenzen zum geschlossenen Pendant. Der offene Dreier reagiert beim Einlenken nicht ganz so agil und zeigt eine über einen weiteren Bereich leicht untersteuernde Phase, bevor bei vollem Leistungseinsatz das Heck dezent nach außen drängt. In dieser Beziehung ist das Cabrio also ein typischer BMW geblieben.

Die Handlichkeit kann ebenfalls überzeugen, nicht zuletzt wegen der direkten, guten Fahrbahnkontakt vermittelnden Servolenkung, die im 325i mit variabler Übersetzung arbeitet, wodurch sich mit zunehmendem Lenkeinschlag der Kraftaufwand reduziert.

Ein Lob gebührt im Zusammenhang mit dem 325i Cabrio nicht nur den Technikern des Münchner Unternehmens, sondern auch den Marketing-Spezialisten. Der Grund: Das derzeit attraktivste Dreier-Modell ist für einen vergleichsweise moderaten Preis von 43 300 Mark zu haben. Damit steht das Sechszylinder-Cabrio in der automobilen Landschaft ziemlich alleine – was seinen Reiz nur noch steigert. ■

Unpraktische Sitzverstellung, Gurt in der B-Säule





Extra drei

Sportliches Spitzenmodell der Dreier-Reihe mit Vierventil-Vierzylinder.

TEXT Heinrich Sauer // **FOTOS** Hans Peter Seufert

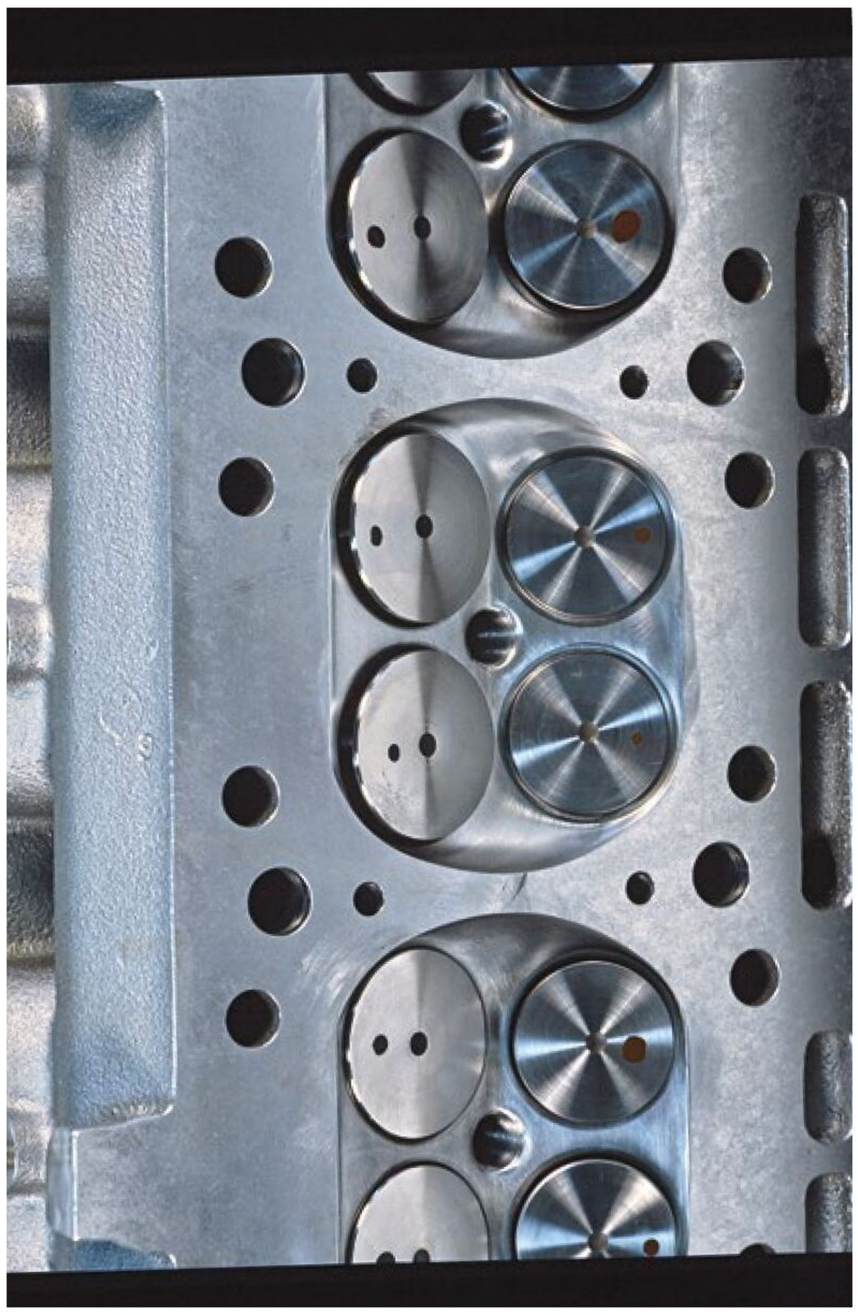
Das Beispiel Daimler-Benz stimmt nicht gerade optimistisch für die neue BMW-Formel M3. Image-Gewinn läßt sich bekanntermaßen zwar schlecht in finanziellen Größen messen – fest steht aber, dass der sportliche Mercedes mit der Bezeichnung 190 E 2.3-16 kein Geschäft im üblichen Mercedes-Maßstab geworden ist. Zu teuer, optisch zu aggressiv?

Eine Analyse hilft nicht viel weiter. Es bleibt die Tatsache, dass der Vierventil-Mercedes derzeit noch nicht einmal fünf Prozent des gesamten 190er-Verkaufs ausmacht.



auto motor und sport
Ausgabe 15/1986,
19. Juli 1986

Dennoch schlägt BMW, wohl im Vertrauen darauf, dass die Anhänger der Marke das technologische Kräftespiel eher honorieren, in genau die gleiche Kerbe. Zwar wird beteuert, dass die M3-Idee längst vor den Vierventilplänen der Stern-Konkurrenz reifte, aber was dabei herauskam, ist nicht nur vom Preis her als direkte Mercedes-Konkurrenz kalkuliert, sondern auch von ganz ähnlicher Machart: vier Zylinder, 16 Ventile, das ganze garniert mit einer Karosserie, deren aerodynamisches Beiwerk zumindest Geschmackssache ist. Denn da wurde schon reichlich dick aufgetragen, mit vo-





Der 200 PS starke M3-Motor ist ein Ableger vom Formel 1-Vierzylinder. Vier Ventile pro Zylinder, zusammengegossene Laufbüchsen und digitale Motorelektronik zählen zu seinen Komponenten

luminösen Kotflügelverbreiterungen und einem mächtigen Heckflügel. Der verringert den Auftrieb an der Hinterachse – zusammen mit weiteren Karosseriemodifikationen, die erst auf den zweiten Blick sichtbar werden. Der Anstellwinkel der Heckscheibe ist – auch zur Verbesserung des cw-Wertes – flacher als bei regulären Dreier-BMW, der aus Kunststoff bestehende Kofferraumdeckel entsprechend kürzer. Den Zugang zum Gepäckabteil bildet somit nur ein schmaler Spalt; außerdem schrumpfte das Volumen des Kofferraums wegen des auf 70 Liter vergrößerten Tanks auf das bescheidene Maß von 404 Litern.

Im Innern des M3 sind die Änderungen weniger augenfällig. Die Farben der Motorsport GmbH zieren Lederlenkrad und Schaltknauf, die ansonsten vorhandene Verbrauchsanzeige im Drehzahlmesser wich einem Ölthermometer. Stark profilierte Sportsitze gehören zur Serienausstattung; sie sind bequem und ermöglichen eine gute Sitzposition, verfügen aber über eine recht umständliche Höhenverstellung.

Die Ausstattung (siehe Kasten auf Seite 57) geriet so reichhaltig, wie man es angesichts des hohen Preises erwarten darf. Es fehlt allenfalls die Zentralverriegelung, die allerdings auch nicht so wichtig ist, weil der M3 grundsätzlich nur zweitürig geliefert wird. Zusätzliche Investitionen erfordern ansonsten nur Luxus-Accessoires wie Klimaanlage oder lederbezogene Sitze. Das ABS-System für die Bremsen ist dagegen serienmäßig. Warum der M3 so teuer wurde, offenbart erst ein Blick unter die Motorhaube, wo sich M Power in schwarzem Schrumpflack präsentiert. Dass es nur vier Zylinder sind, obwohl BMW die Kundschaft mit Nachdruck auf sechs Zylinder eingeschworen hat, hat seine Gründe: Dieser Vierventiler, der auch im Sport eingesetzt werden soll, hat ein eindeutig größeres Leistungspotential als die kleine Sechszylinder-Baureihe M 20, deren Topversion 171 PS (126 kW) aus 2,5 Liter Hubraum produziert.

Die Werbestrategen von BMW, deren schwierige Aufgabe es nun ist, in diesem Fall den Kunden die Wende zum Vierzylinder plausibel zu machen, haben im M-Prospekt auch schon eine eingängige Formulierung gefunden: „Vierventil-Technik im Profi-Format“ heißt es da – ergänzt durch den Hinweis, dass das M3-Triebwerk vom ebenfalls vierzylindrigen Formel 1-Motor abgeleitet sei.

Der Motorblock, Abkömmling der alten Vierzylinderreihe M 10, tut in ähnlicher Form tatsächlich in der Formel 1 Dienst, doch besitzt die im M3 verwendete Ausführung zusammengegossene Zylinderlaufbüchsen, die eine Bohrung von 93,4 Millimetern ermöglichen. Der Hub geriet mit 84 Millimeter relativ lang; zusammen ergibt sich so ein Hubraum von exakt 2302 cm^3. Die Leistung: 200 PS (147 kW) für die hier getestete Ausführung ohne Katalysator, nur fünf Pferdestärken weniger mit katalytischer Entgiftung.

Sehr aufwendig schließlich die Gemischaufbereitung des Vierventilers: digitale Motorelektronik







M3-Spezialität: Das Fünfgang-Getriebe, dessen erster Gang hinten links liegt (oben)

Oben rechts: Der große Flügel sitzt auf einem Kunststoff-Deckel, 15-Zoll-Räder sind Serie

(Bosch Motronic) mit Luftmengenmessung, dazu eine Ansauganlage mit vier getrennten Ansaugkanälen und vier Drosselklappen.

Nicht zuletzt diese ist dafür verantwortlich, dass der M-Motor eine so packende Leistungscharakteristik aufweist. Er hängt vorbildlich am Gas und reagiert mit herzhaftem Biss auf das Öffnen der Drosselklappen – und zwar nicht erst im mittleren und oberen Drehzahlbereich, sondern schon knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl. Bereits ab 1500/min steht eindrucksvolle Beschleunigung zur Verfügung; man kann auf Wunsch also problemlos in den oberen Gängen dahinrollen, ohne dass der Motor unwillig kundtun würde, dass er dafür eigentlich nicht gemacht ist.

Seine wahre Stärke liegt aber doch bei höheren Drehzahlen. Blitzschnell und ohne ein Zeichen von Anstrengung dreht er in den unteren Gängen hoch bis zum Einsetzen des Drehzahlbegrenzers bei knapp über 7000/min, kraftvoll und gleichmäßig, dass es eine Freude ist. Dabei kommen beachtliche Fahrleistungen heraus. In der Beschleunigung erreichte der M3 jedoch nicht die Werksangaben, er brauchte für den Spurt von null auf 100 km/h 7,8 statt der vom Werk versprochenen 6,7 Sekunden. Der Eindruck üppiger Leistung leidet darunter gewiß nicht. Dennoch zeigt der Vergleich mit einem allerdings überdurchschnittlich gut laufenden 325i-Testwagen (7,7 Sekunden von null auf 100 km/h), dass die 29 Mehr-PS nicht ausreichen, um für ganz neue Dimensionen in Sachen Fahrleistungen zu sorgen. Die gemessene Höchstgeschwindigkeit ist Beweis dafür, dass die 200 PS des M3 nicht nur auf dem Papier stehen. 237 km/h ergaben sich im Mittel aus mehreren Messungen, womit die Werksangabe (235 km/h) geringfügig übertroffen wurde. Bei dieser Geschwindigkeit dreht der Motor voll aus, weil das eng gestufte Fünfgang-Sportgetriebe für eine relativ kurze Gesamtübersetzung sorgt. Zu einem so sportlichen Auto passt das gut, beim Hochschalten ergeben sich perfekte Anschlüsse, und die Elastizität des Motors ist so ausgeprägt, dass man immer mindestens zwei passende Gänge zur Verfügung hat. Das Getriebe selbst lässt sich leicht und exakt schalten, etwas gewöhnungsbedürftig mag allenfalls das Schaltschema sein, bei dem der erste Gang links hinten gegenüber dem Rückwärtsgang liegt.

Eine so sportliche Antriebseinheit reizt zum Schnellfahren, und das schlägt sich natürlich im Verbrauch nieder. Im Test wurde der M3 nicht geschont; die ermittelten Verbrauchswerte liegen deshalb recht hoch, ohne indessen für ungezügelte Trinksitten zu sprechen. Gerade bei so starken Autos hängt der Verbrauch entscheidend von der Fahrweise ab; man kann mit dem M3 ohne weiteres auch mit elf Litern auskommen und immer noch schnell unterwegs sein.

Eine gelungene Antriebseinheit also, die viel Fahrspaß vermittelt. Mit einer Ausnahme: Die Laufkultur ist ein unübersehbarer Schwachpunkt. Es soll nun nicht behauptet werden, dass dem M3



Erst auf den zweiten Blick fallen der flachere Winkel der Heckscheibe sowie der um 40 Millimeter höhere Kofferraumdeckel auf. Den M3 gibt es ausschließlich zweitürig

zwei Zylinder fehlen – schließlich ist es klar, dass ein Vierzylinder nicht so leise und sanft laufen kann wie ein guter Sechszylinder. Beim M3 ist es denn auch nicht das Laufgeräusch, das störend wirkt. Die kernige Mischung aus Ansaug- und Auspuffgeräusch ist zwar allzeit dominant, aber keineswegs lästig.

Im mittleren Drehzahlbereich aber, beginnend bei 4000/min, gesellt sich dazu ein kräftiges, hochfrequentes Dröhnen, das bis 5500/min anhält, um anschließend wieder in den Hintergrund zu treten. Das nervt auf die Dauer, zumal man sich bei schneller Fahrt bevorzugt gerade in diesem Drehzahlbereich aufhält, in dem das Schwingen der Gassäulen schon körperlich spürbar wird. Es teilt sich mit in Form von feinen Vibrationen, die bis zu Gaspedal und Schalthebel vordringen.

Die vom Motor hervorgerufenen Resonanzen stören umso mehr, als die Sportlichkeit beim M3 ansonsten mit einem recht ordentlichen Fahrkomfort gepaart ist. Sein Fahrwerk wurde zwar deutlich straffer abgestimmt als bei den zivileren Dreier-BMW, gibt sich aber nicht so knochentrocken, dass jede Bodenwelle bis zu den Insassen durchdringt. Nur bei langsamer Fahrt rollt der BMW holprig über Unebenheiten; je schneller man fährt, desto besser spricht die Federung an.

Die M-spezifischen Modifikationen am Fahrwerk halten sich übrigens in einem bescheidenen Rahmen. So gibt es eine neue Abstimmung der Elastizität in den Anlenkpunkten der hinteren Radaufhängung sowie einen größeren Nachlauf der Vorderräder. Der soll den Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten stabilisieren, und er tut dies mit offensichtlichem Erfolg: Auch im Bereich der Höchstgeschwindigkeit läuft der M3 gut geradeaus, in sehr schnellen Autobahnkurven liegt er satt auf der Straße. Allein bei starkem Bremsen kommt etwas Unruhe auf, speziell auf unebener Straße leidet die Richtungsstabilität. Die Bremsen selbst lassen keine Wünsche offen: Sie sind sehr gut zu dosieren und bleiben auch bei höchster Beanspruchung frei von Fading.

Generell lässt sich sagen, dass die aktive Fahrsicherheit des M3 auf einem sehr hohen Niveau liegt. Mit der exakten, direkt übersetzten Servolenkung lässt sich der BMW spielend leicht dirigieren; in Kurven zeigt sich ein neutrales Eigenlenkverhalten, das selbst im Bereich der Haftgrenze keine Tendenz zum Wegwischen des Hecks erkennen läßt. Dank eines Sperrdifferenzials mit einer maximalen Sperrwirkung von 25 Prozent bringt er dabei die Kraft bemerkenswert gut auf den Boden.

Ohne einen direkten Vergleich mit dem eingangs erwähnten Mercedes-Pendant vorwegzunehmen, gibt es also keinen Zweifel, dass mit dem M3 eine Sportlimousine entstanden ist, deren Eigenschaften sie zu einem ernsthaften Konkurrenten stempeln. Konkurrenz freilich gibt es schon im eigenen Haus in Form des 325i, der bei erheblich besserer Laufkultur Fahrleistungen bietet, die nicht entscheidend unter M3-Niveau liegen. Nicht soviel jedenfalls, dass es nicht naheliegt, den erklecklichen Preisunterschied von über 20 000 Mark mit ins Kalkül zu ziehen.

Bei BMW geht man allerdings davon aus, dass das M Emotionen weckt, die vielleicht nicht vernünftig, aber verständlich sind – auch bei Kunden, die nicht daran denken, den M3 im Motorsport einzusetzen. Denn gerade die braucht BMW: Schließlich sollen, zur Homologation in der Gruppe A, innerhalb eines Jahres 5000 Exemplare vom M3 gebaut werden. ■

BMW M3

TECHNISCHE DATEN

MOTOR
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder über Tassenstößel betätigt, elektrischer Kühlerventilator, elektronisches Einspritz- und Zündsystem (Bosch ML-Jetronic).
Leistung 147 kW (200 PS) bei 6750/min, spezifische Leistung 63,86 kW/l (86,88 PS/l), Hubraum 2302 cm^3, Bohrung x Hub 93,4 x 84,0 mm, Verdichtungsverhältnis 10,5:1, maximales Drehmoment 240 Nm bei 4750/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 18,9 m/s, Ölinhalt Motor 5,0 l, Kühlsysteminhalt 9,0 l, Batterie 12 V 66 Ah, Drehstromlichtmaschine 1260 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigte Kupplung, Sperrdifferential (25 %).
Übersetzungen: I. 3,17, II. 2,40, III. 1,78, IV. 1,26, V. 1,0, R. 4,23, Achsantrieb 3,25:1, Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 34,2 km/h.

FAHRWERK
Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern und MacPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern und Schraubenfedern, Gasdruckstoßdämpfer und Stabilisatoren vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 19,6:1, 3,75 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Servounterstützung, Scheibenbremsen vorn und hinten (vorn innenbelüftet), Antiblockiersystem (Bosch), mechanische Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgengröße 7 J x 15, Reifengröße 205/55 VR 15.

KAROSSERIE
Viersitzige Limousine mit zwei Türen, Außenmaße L x B x H 4345 x 1680 x 1370 mm, Innenbreite vorn/hinten 1320/1325 mm, Sitztiefe vorn/hinten 490/470 mm, Normknieraum 150 mm, Wendekreis rechts/links 11,2/11,1 m, Lenkraddurchmesser 355 mm, Kofferraumvolumen nach VDA-Norm 404 l, Tankinhalt 70 l, Leergewicht 1237 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 52,2/47,8%, zulässiges Gesamtgewicht 1600 kg, Zuladung 363 kg, Dachlast 75 kg.

WARTUNG
Inspektion und Ölwechsel nach Service-Intervallanzeige.

auto motor sport TESTWERTE

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit (Drehzahl 6950/min, V. Gang) ..... 237 km/h

Beschleunigung

0 – 60 km/h	3,7 s
0 – 80 km/h	5,6 s
0 – 100 km/h	7,8 s
0 – 120 km/h	10,7 s
0 – 140 km/h	14,3 s
0 – 160km/h	19,1 s
0 – 180 km/h	25,8 s
0 – 200km/h	35,9 s
400 m steh. Start	15,5 s
1 km steh. Start	28,3 s

Elastizität

40 – 100 km/h (IV. Gang)	13,9 s
60 – 120 km/h (V. Gang)	18,3 s

TACHOMETERABWEICHUNG

Anzeige	effektiv
50 km/h	46 km/h
100 km/h	93 km/h
130km/h	123 km/h
160 km/h	153 km/h
180 km/h	173 km/h
200 km/h	190 km/h
Kilometerzählerabweichung	0 %

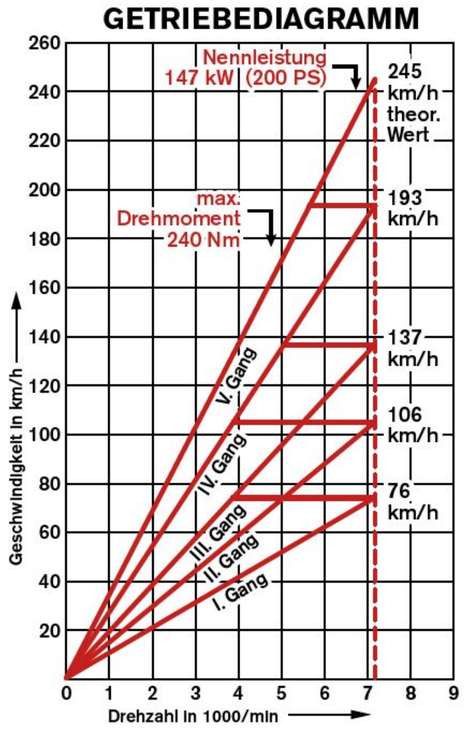
INNENGERÄUSCH

bei 50 km/h	62 db(A)
bei 100 km/h	71 db(A)
bei 130 km/h	72 db(A)
bei 140 km/h	73 db(A)
bei 160 km/h	79 db(A)
bei 180 km/h	81 db(A)

LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand	37 N
Lenkung bei Fahrt	28 N
Kupplungspedal	120 N
Gaspedal	20 N

GETRIEBEDIAGRAMM



AUSSTATTUNG, PREISE UND KOSTEN

GRUNDPREIS (1986) DM 58 300,–
vorbereitet für Katalysator-Einbau DM 58 900,–
mit Katalysator ..... DM 59 800,–

SERIENAUSSTATTUNG
- Antiblockiersystem
- Außenspiegel links und rechts elektrisch einstellbar
- Außentemperatur-Anzeige
- Check-Control
- Drehzahlmesser
- Halogen-Scheinwerfer
- Kofferraumbeleuchtung
- Lenkrad lederbezogen
- Leichtmetallräder
- Nebelscheinwerfer
- Öltemperatur-Anzeige
- Service-Intervallanzeige
- Servolenkung
- Sportsitze
- Vordersitze höheneinstellbar
- Wärmedämmendes Glas

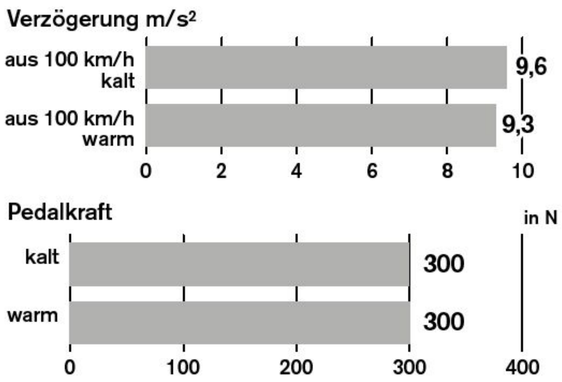
ZUSATZAUSSTATTUNG

	DM
Klimaanlage	2900,–
Lederpolsterung	2030,–
Metallic-Lackierung	850,–
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	640,–
Schiebedach mech. betätigt	1100,–
Schiebedach elektr. betätigt	1480,–
Zentralverriegelung	485,–

Steuer:
(21,60 Mark pro 100 cm^3 Hubraum) ..... DM 496,80
Haftpflicht:
(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent-Prämie jährlich) ..... DM 1570,–
Teilkasko:
(Typklasse 39*, Regionalklasse R1 ohne Selbstbeteiligung) ..... DM 567,–
Vollkasko:
(Typklasse 34*, Regionalklasse R 2, mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) ..... DM 3709–

* vorläufige Werte, da Typklassen-Einstufung noch nicht erfolgt ist

Bremsverzögerung und Pedalkraft



auto motor sport TEST-STENOGRAMM BMW M3

KAROSSERIE ⊕
gute Funktionalität, gute Übersichtlichkeit, sorgfältige Verarbeitung

RAUMANGEBOT ⊖
wenig Platz im Fond, durch vergrößerten Tank eingeschränktes Kofferraumvolumen

BEDIENUNG ⊕
übersichtliche Bedienungselemente, leichtgängige Lenkung

MOTOR ⊕
durchzugskräftig und drehfreudig, lautes Laufgeräusch, Dröhnfrequenzen bei mittleren Drehzahlen

GETRIEBE ⊕⊕
gut abgestuft, leicht und exakt schaltbar

FAHRLEISTUNGEN ⊕⊕
hohe Endgeschwindigkeit, sehr gute Beschleunigung, hohe Elastizität

FAHREIGENSCHAFTEN ⊕
neutrales Fahrverhalten, hohe Querbeschleunigung möglich, befriedigender Geradeauslauf, standfeste Bremse

FAHRKOMFORT ⊖
straffe Federung, bequeme Sportsitze, laute Windgeräusche

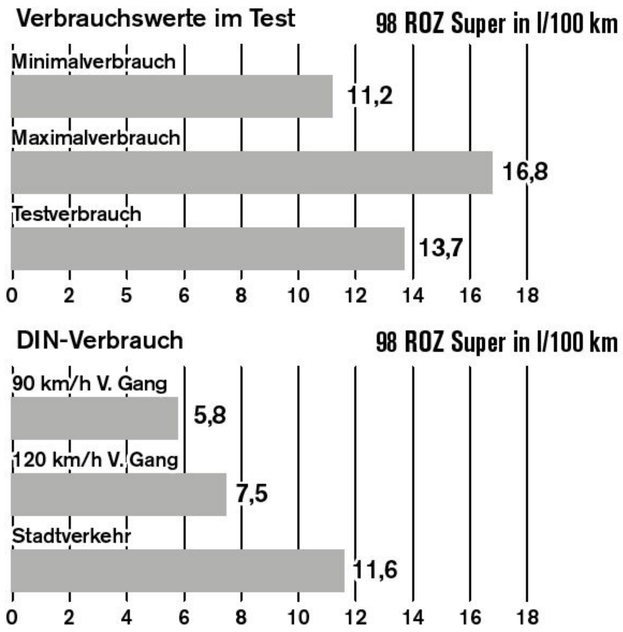
AUSSTATTUNG ⊕
reichhaltig und funktionell (siehe Kasten)

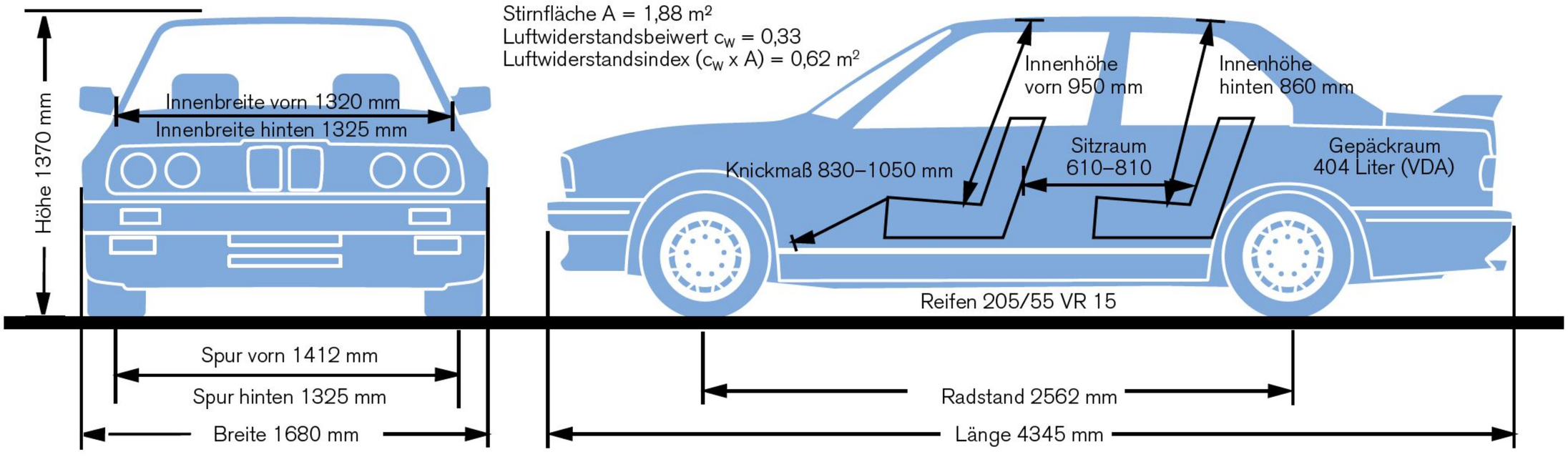
WIRTSCHAFTLICHKEIT ⊖
hoher Preis, angemessener Verbrauch, hohe Unterhaltskosten

MÄNGEL AM TESTWAGEN
Klimaanlage ausgefallen

KONKURRENTEN
Audi quattro, Ford Sierra Cosworth, Mercedes 190 E 2.3-16, Porsche 944 S, Maserati Biturbo

Verbrauch





Von der treibenden Kraft

Für den Dreier hat BMW einen Sechszylinder-Turbodieselmotor im Angebot, der deutlich mehr Drehmoment als der Zweiliter-Sechszylinder-Benziner bietet – und weniger verbrauchen soll als das wirtschaftliche und lebendige Vierzylinder-Aggregat im 318i. Welcher der drei Antriebe ist nun der beste für den Alltag?

TEXT Clauspeter Becker // **FOTOS** Hans Peter Seufert

Die Bayerischen Motoren Werke machen den Käufern ihrer Dreier-Reihe die Entscheidung Turbodiesel oder Benziner wahrhaftig nicht leicht. Zur Wahl stehen hier drei Spitzenprodukte des Motorenbaus. Jede dieser Maschinen verfügt über ganz spezifische Reize und Vorzüge.

Immerhin geben die bei der Anschaffung fälligen Beträge einen ersten klärenden Überblick: Der BMW 318i als annähernd leistungsgleiche Alternative zum Turbodiesel 324td kostet in der Basisausführung 29 100 Mark. Der BMW 320i liegt vom Preis her dem BMW 324td am nächsten, bietet aber zu einem deutlich niedrigeren Grundpreis von 32 900 Mark ein erfreuliches Plus an Leistung.

Der BMW 324td schließlich ist schon aufgrund seines aufwendigen Turbodiesels das teuerste Auto im Dreier-Trio. Allerdings stecken in seinem Grundpreis von 36 500 Mark zwei kostspielige, hier serienmäßige Extras: die viertürige Karosserie und die Servolenkung im Gesamtwert von mehr als 2000 Mark.

Rein rechnerisch verringern die vom Werk spendierten Zutaten die Preisdifferenz zwischen den drei Modellen. Aber in der Praxis ist es nun einmal so, dass nicht jeder einen Dreier-BMW mit vier Türen braucht, damit sich der Zugang für 1000 Mark zum ohnehin knappen Fond müheloser erschließt. Andererseits ist nicht jedes Modell der Dreier-Reihe auf eine Servolenkung für 1170 Mark angewiesen. Wo nur ein Vierzylinder auf der Vorderachse lastet, genügen Mechanik und Muskelkraft. Bei allen Sechszylindern aber ist die Hilfe einer Hydraulik wünschenswert.

Der BMW 318i tritt mit nur vier Zylindern, 113 PS (83 kW) und einem sehr bedeutenden Preisvorteil gegen den Turbodiesel an. Der neue Vierzylindermotor ist so kultiviert ausgefallen, dass sich die Abwesenheit zweier Arbeitseinheiten zumindest gegenüber dem Diesel verschmerzen läßt. Bei den Fahrleistungen gewinnt der kleine Benziner die Disziplinen Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit klar. Er gerät nur bei den Elastizitätsmessungen ins Hintertreffen. Vor allen BMW-Kollegen mit sechs Zylindern zeichnet sich der leichte 318i selbst ohne Servolenkung durch ein hohes Maß an Handlichkeit und Kurvenwilligkeit aus.

Natürlich ist der 318i als Benziner nicht ganz so genügsam wie der Turbodiesel. Aber mit einer Differenz von fast einem Liter pro 100 Kilometer dauert es mehr als eine Million Kilometer, bis der Turbodiesel seinen Mehrpreis von 7400 Mark hereingewirtschaftet hat.

Nicht ganz so flink wie seine Konkurrenten, ist der BMW 324td immer noch ein bemerkenswert gut gehendes Auto. Der Sechszylinder-Diesel zählt zu den kultiviertesten seiner Art. Er ist nicht nur dezent in seiner Geräuschentwicklung, sondern hört sich richtig sympathisch an. Sein hohes Drehmoment bei niedriger Drehzahl befähigt ihn zu einer bemerkenswerten Beschleunigungselastizität in den oberen Gängen.

Der aufgeladene Turbodiesel schmälert den spezifischen Reiz des agilen Dreier-BMW überhaupt nicht. Zumal die hier serienmäßige Servolenkung das wünschenswerte Maß an Handlichkeit sicherstellt. Aber der 324td ist und bleibt eine teure Anschaffung.

Noch deutlicher wird das im Vergleich mit dem BMW 320i, der auch einschließlich der unbedingt empfehlenswerten Servolenkung mit 34 070 Mark wesentlich preisgünstiger ist. Sein mit Benzin gespeister Sechszylinder genehmigt sich zwar 1,5 Liter mehr auf 100 Kilometer, aber er dankt die höheren Ausgaben mit einem Höchstmaß an Laufkultur sowie mit Fahrleistungen, die doch sehr deutlich über denen des starken Diesel liegen.

Wenn es an die Endabrechnung aller Kosten geht, bleibt dem 320i immer noch ein Preisvorteil von 1430 bis 2430 Mark, und um den auszugleichen, muss der Turbodiesel erst mal 100 000 bis 165 000 Kilometer fahren.

Unter wirtschaftlichen Aspekten ist der BMW 318i eine sehr überzeugende Alternative zum BMW 324td, ohne dass den Käufer hier wirkliche Nachteile plagen. Auch das Plus an Freude am Fahren im BMW 320i ist mit den höheren Benzinrechnungen nicht zu teuer bezahlt. ■



auto motor und sport
Ausgabe 8/1988,
9. April 1988



Die vielzitierte BMW-Fahrfreude – ist sie selbstzündend noch zur Stelle?
Jawohl, also Entwarnung. Aber der richtige BMW hat immer noch einen Ottomotor



Optisch gleichen sich der Dreier mit Diesel- und Benzinmotor wie eineiige Zwillinge



Die 14-Zoll-Leichtmetallräder kosten extra



Ebenfalls optional: die Scheinwerfer-Reinigungsanlage

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

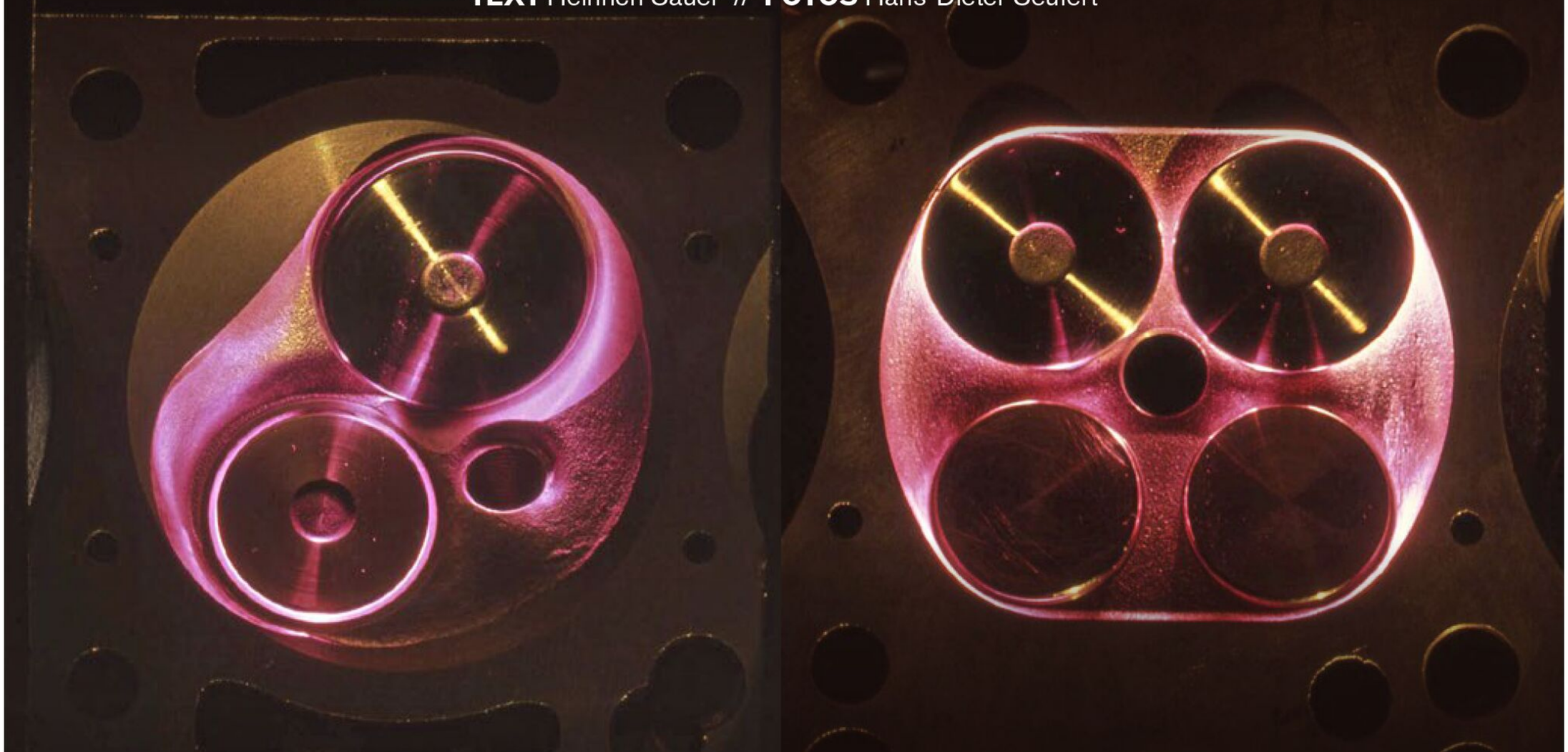
Dass der moderne Diesel bei diesem geprüften Trio ein ernstzunehmender Konkurrent für die Benziner ist, zeigen die Messwerte. Von dem einst konzeptbedingten Phlegma des Selbstzünders ist nichts mehr zu sehen, im Verbrauch ergeben sich klare Vorteile

BMW		**318i**	**320i**	**324td**
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/6	Reihe/6
Hubraum	cm^3	1795	1990	2443
Bohrung x Hub	mm	84,0 x 81,0	88,0 x 66,0	80,0 x 81,0
Leistung	kW (PS) bei 1/min	83 (113) bei 5500	95 (129) bei 6000	85 (115) bei 4800
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	162 bei 4250	174 bei 4000	220 bei 2400
Verdichtungsverhältnis		8,8:1	9,8:1	22,0:1
Gemischaufbereitung		elektronische Einspritzung (Bosch Motronic)	elektronische Einspritzung (Bosch LE-Jetronic)	Bosch digitale Diesel-Elektronik
Leergewicht	kg	1093	1131	1280
Beschleunigung	s			
0 – 80 km/h		7,1	6,1	7,9
0 – 100 km/h		10,8	9,2	11,9
0 – 120 km/h		15,6	12,8	16,8
0 – 140 km/h		23,3	18,1	25,0
0 – 160 km/h		38,0	26,3	39,5
1 km mit stehendem Start		32,6	30,5	33,3
Elastizität	s			
60 – 100 km/h (IV. Gang)		11,8	10,5	9,5
80 – 120 km/h (V. Gang)		19,2	16,6	14,4
Höchstgeschwindigkeit	km/h	191	200	188
Innengeräusch	dB (A)			
bei 50 km/h		60	63	59
bei 100 km/h		65	69	68
bei 130 km/h		71	73	71
bei 160 km/h		76	77	75
DIN-Verbrauch	l/100km			
bei 90 km/h (V. Gang)		6,7	6,4	5,2
bei 120 km/h (V. Gang)		8,6	8,2	6,9
Stadtverkehr		10,3	11,3	8,9
Testverbrauch	l/100 km	Normalbenzin 12,5	Normalbenzin 13,2	Diesel 11,7
Preis (1988)	**DM**	29100,–	32900,–	36500,–

Die Qual der Zahl

Vierventilmotoren sind mittlerweile Stand der Technik. An einem Beispiel untersucht auto motor und sport, welche Vor- und Nachteile die Verdoppelung der Ventilzahl bringt.

TEXT Heinrich Sauer // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert



Arithmetisch stimmt die Rechnung. Auch laut Mengenlehre sind vier eben mehr als zwei. Selbst geometrisch lassen sich eindeutige Vorteile nachweisen. Vier Ventile pro Zylinder bieten nun einmal mehr Strömungsquerschnitt für den Gaswechsel. Doch an dieser Stelle ist schon die erste Einschränkung zu machen. Nur ungefähr 30 Prozent sind auf diesem Weg zu gewinnen. Und diese Querschnittsvergrößerung sinnvoll in Leistung oder gar Drehmoment umzusetzen, ist die große Kunst der Motorenbauer. Nicht allen gelingt sie. Denn ein prinzipieller Nachteil der Vierventiltechnik ist der Umstand, dass sich größere Querschnitte erst bei höherer Drehzahl in Leistungsgewinn ummünzen lassen. In der unteren Hälfte des nutzbaren Drehzahlbereiches sind, so die übliche Faustformel, Zweiventiler sogar im Vorteil. Natürlich lassen die Motoren-Ingenieure nichts unversucht, diesen Mangel auszubügeln. Höhere Verdichtung und kunstvolle Abstimmung der Saug- und Abgaswege haben Priorität bei den zu treffenden Maßnahmen. BMW führt dies meisterhaft vor. Geschaltete Saugrohre oder Verstellnockenwellen sind weitere, allerdings aufwendige Instrumente, um die für Vierventiler typische Drehmomentschwäche im unteren Drehzahlbereich zu kaschieren. Solcher Aufwand geht ins Geld. Rund 200 Mark pro Zylinder, so interne Kalkulationen, darf ein Vierventiler mehr als ein Zweiventiler kosten. Bei BMW geht diese Rechnung noch ganz gut auf. ■

Vier Ventile pro Zylinder bieten mehr Strömungsquerschnitt für den Gaswechsel als zwei Ventile, doch dieser Vorteil lässt sich erst bei hohen Drehzahlen in Leistung ummünzen. Um die Drehmomentschwäche der Vierventiler bei niedrigen Touren zu kaschieren, sind aufwendige Modifikationen im Ansaugtrakt oder an der Ventilsteuerung nötig



318is und 318i unterscheiden sich nicht nur in der Motorisierung, sondern auch in der Ausstattung und den Fahreigenschaften

BMW 318is gegen 318i

Die Literleistung von fast 76 PS beweist die Sportlichkeit des BMW 318is. Zieht man ins Kalkül, dass Sportfahrwerk und Lederlenkrad zur Serienausstattung zählen, bleiben für die zusätzlichen acht Ventile des 318is gerade 2095 Mark Aufpreis. Hat da der normale 318i überhaupt noch eine Chance?

Eine Fahrt im BMW 318is ist ohne Frage eine vergnügliche Angelegenheit, und ebenso bedarf es keiner Diskussion, dass daran dessen 1,8 Liter große Vierventilmotor nicht ganz unbeteiligt ist.

Denn der Vierzylinder macht einen ausgesprochen lebendigen Eindruck, er hängt mit Biss am Gas und dreht ganz mühelos bis 6600/min, wo der Drehzahlbegrenzer einsetzt. Die relativ kurze Gesamtübersetzung, die den Motor auch im fünften Gang über die Nenndrehzahl hinausdrehen lässt, unterstreicht zusätzlich das Temperament des Vierventilers.

In den Fahrleistungen braucht sich der 318is ohnehin nicht zu verstecken. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h und einer Beschleunigung von null auf 100 km/h in 9,4 Sekunden übertraf der Testwagen die Werksangaben deutlich und zeigte, dass die von BMW propagierte Sportlichkeit beim Vierventil-Dreier einen realen Hintergrund hat.

Beim Fahrwerk setzt sich diese klare Linie fort. Das serienmäßig installierte M- Technik-Sportfahrwerk bietet genau jene Zutaten, die zu dem munteren Motor passen: Die Karosserie ist um 15 Millimeter tiefergelegt, für die Gasdruck-Stoßdämpfer wurde eine straffere Kennung gewählt, und ein zusätzlicher Stabilisator an der Hinterachse wirkt der Seitenneigung bei Kurvenfahrt entgegen.

Damit ist gegenüber dem 318i mit normaler Fahrwerksauslegung ein klares Plus in den Fahreigenschaften zu verzeichnen. Die grundsätzlich gute Handlichkeit des kleinen BMW wird durch das präzise Reagieren auf Lenkbewegungen und ein Minimum an Karosseriebewegungen noch verbessert, das Eigenlenkverhalten vermittelt auch bei sehr schneller Kurvenfahrt das Gefühl perfekter Kontrollierbarkeit. Dazu trägt freilich die nicht serienmäßige Servolenkung (Aufpreis 1170 Mark) einen großen Teil bei, sie ist eine unbedingt empfehlenswerte Zutat.



Bei so vielen Posten auf der Habenseite des 318is stellt sich zwangsläufig die Frage, warum der normale 318i in der BMW-Preisliste überhaupt noch auftaucht. Beim Fahren mit dem um immerhin 23 PS schwächer motorisierten Modell verkehrt sich diese Frage aber schnell in ihr Gegenteil: Was kann die mit nur zwei Ventilen pro Brennraum agierende Version eigentlich weniger gut als der sportliche Bruder? Im überwiegend genutzten Drehzahlbereich bis etwa 4000/min lässt sich eine motorische Überlegenheit des is nicht feststellen, erst beim vollen Ausdrehen zeigt er energischeres Durchsetzungsvermögen, wo der i schon ein wenig zugeschnürt wirkt.

Dafür läuft der Zweiventiler deutlich leiser, die Vierventilversion legt auch bei verhaltener Fahrt in den unteren Drehzahlregionen ihren an sich sympathischen, auf längeren Strecken aber nervigen metallisch-kernigen Ton nicht ab. An der Anpassung des Getriebes gibt es in beiden Fällen nichts auszusetzen, die Gänge passen perfekt.

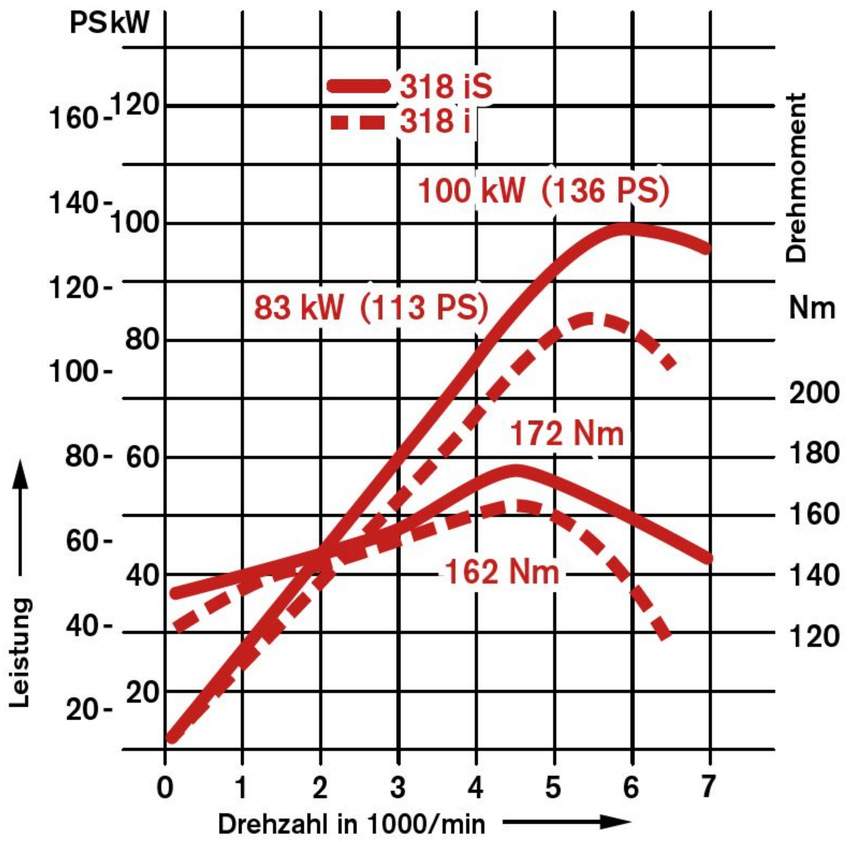


auto motor und sport
Ausgabe 12/1990,
1. Juni 1990



Der Vierzylinder-Vierventiler von BMW ist zwar leistungsstärker, aber nicht so kultiviert wie der Zweiventiler

LEISTUNGSDIAGRAMM



Ähnlich gut gelungen ist in beiden Fällen die Abstimmung des Fahrwerks. Auf schlechter Bahn überzeugt der is mit besserem Fahrbahnkontakt, der i dafür mit mehr Komfort. Sogar seine Servolenkung (Aufpreis 1170 Mark) ist weniger stoßempfindlich, wirkt dafür beim Einlenken etwas weniger direkt. Gefällt im is das eindeutiger definierte Eigenlenkverhalten, nimmt man im 318i erfreut die größere akustische Ruhe der weniger gebeutelten Karosserie zur Kenntnis. Der Zweiventiler wirkt erwachsener als der Vierventiler.

Für den täglichen Umgang erscheint der 318i als das harmonischere Auto. Wer freilich nach ehrlicher Selbstprüfung überzeugt ist, den 318is mit dem Charakter eines jungen M3 auch im Alltagsbetrieb bejahen zu können, der greife unbeschwert zu. Denn der BMW 318is ist nicht nur ein rundes Auto, der geringe Aufpreis gegenüber dem Zweiventiler verleiht ihm auch noch den Status eines Sonderangebots. ■





Oben: Der Zweiventiler des 318i gefällt mit seiner Laufruhe. Darunter: Der Vierzylinder-Vierventiler des 318is ist zwar leistungsstärker, aber nicht so kultiviert wie der Zweiventiler

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp		BMW 318is	BMW 318i
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	
Hubraum	cm^3	1796	
Bohrung x Hub	mm	84,0 x 81,0	
Leistung	kW (PS) bei 1/min	100 (136) bei 6000	83 (113) bei 5500
spez. Leistung	kW (PS)/Liter	55,7 (75,7)	46,2 (62,9)
max. Drehm.	Nm bei 1/min	172 bei 4600	162 bei 4250
Verdichtungsverhältnis		10,0:1	8,8:1
Gemischaufbereitung		elektronische Kraftstoffeinspritzung Bosch Motronic	
Kraftübertragung		Fünfganggetriebe/Hinterradantrieb	
Leergewicht	kg	1132	1093
Zul. Gesamtgewicht	kg	1565	1550
Beschleunigung	s		
0 – 60 km/h		4,2	4,6
0 – 80 km/h		6,4	7,1
0 – 100 km/h		9,4	10,8
0 – 120 km/h		13,3	15,6
0 – 140 km/h		18,6	23,3
0 – 160 km/h		26,1	38,0
1 km mit stehendem Start		30,7	32,6
Elastizität	s		
60 – 100 km/h (IV. Gang)		10,9	11,8
80 – 120 km/h (V. Gang)		17,2	19,2
Höchstgeschwindigkeit	km/h	207	191
DIN-Verbrauch	l/100km	Super	Normal
bei 90 km/h		6,4	6,7
bei 120 km/h		8,2	8,6
Stadtverkehr		10,9	10,3
Testverbrauch	l/100km	10,3	10,3
Innengeräusch	dB(A)		
Stand		49	40
bei 50 km/h		65	60
bei 100 km/h		69	65
bei 130 km/h		73	71
bei 160 km/h		76	76
Preis (1990)	DM	33 600,–	30 600,–



Aufpreis durch Technik

Mit Allradantrieb wird der BMW Dreier Touring noch universeller nutzbar, aber auch erheblich teurer und schwerer. Lohnt sich der Aufwand?

TEXT Götz Leyrer // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert





Bekannt attraktives Cockpit und gute Traktion, aber eingeschränkte Handlichkeit: 325ix Touring

Der Dreier Touring mit der Bezeichnung 325ix hält sich nicht so recht an die Preis-Hierarchie innerhalb des BMW-Programms: 55 500 Mark kostet die Kombilimousine mit der properen Figur – dafür bekommt man schon fast einen 530i.

Der Mehrpreis des allradgetriebenen Modells gegenüber dem konventionellen 325i Touring beträgt immerhin 6650 Mark, wobei hier schon einkalkuliert ist, dass der ix das ansonsten 1950 Mark teure ABS serienmäßig besitzt.

Aber nicht nur deshalb wird die komplizierte Allradtechnik fragwürdig, solange der Fahrer nicht damit rechnen kann, ihre klarerweise vorhandenen Traktionsvorteile unter winterlichen Bedingungen tatsächlich überdurchschnittlich häufig zu nutzen. Denn ansonsten lässt sich keine Verbesserung der Fahreigenschaften erkennen.

Der 325ix ist ein problemlos zu fahrendes Auto, das im Grenzbereich der Bodenhaftung keine Überraschungen bereithält – aber genau dasselbe lässt sich schließlich auch vom regulären 325i Touring behaupten. Deutlich spürbar wird dagegen eine Verschlechterung des Handlings: Das Allradmodell reagiert viel träger auf Lenkbewegungen, wozu natürlich auch das um fast 140 Kilogramm höhere Gewicht beiträgt.

Im Verbrauch macht sich dies ebenfalls bemerkbar. Der 325i Touring gibt sich im Durchschnitt mit 11,3 Liter auf 100 Kilometer zufrieden, der 325ix kam auf 13,4 Liter auf 100 Kilometer – ziemlich viel auch angesichts der guten Fahrleistungen. Denn dank der ausgezeichneten Traktion beim Start liegen die Beschleunigungswerte bis 100 km/h auf dem gleichen hohen Niveau – darüber allerdings fällt der schwerere ix deutlich zurück, bis 180 km/h verliert er immerhin gut acht Sekunden.

Bedeutungsvoller in der Praxis ist jedoch die etwas schlechtere Beschleunigungselastizität (80 bis 120 km/h im fünften Gang 16,7 statt 14,5 Sekunden), die zu häufigerem Schalten und Ausdrehen der Gänge nötigt. Das nicht eben üppige Drehmoment des 2,5 Liter großen Sechszylindermotors macht sich also bedingt durch Gewicht und Reibungsverluste in der Kraftübertragung bemerkbar – ein Zugeständnis an das mögliche bessere Vorankommen im tiefen Schnee. Ein Satz guter Winterreifen dürfte in den meisten Fällen die sinnvollere Investition sein. ■



auto motor und sport
Ausgabe 26/1989,
15. Dezember 1989

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

MOTOR
Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 2494 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 222 Nm bei 4300/min.

Fahrleistungen

Höchstgeschwindigkeit (V. Gang)	211 km/h
Beschleunigung	
0 – 60 km/h	3,8 s
0 – 80 km/h	5,8 s
0 – 100 km/h	8,5 s
0 – 120 km/h	12,2 s
0 – 140 km/h	17,3 s
0 – 160 km/h	24,9 s
0 – 180 km/h	39,8 s
1 km mit steh. Start	29,9 s
Elastizität	
60 – 100 km/h (IV. Gang)	10,8 s
80 – 120 km/h (V. Gang)	16,7 s
Kraftstoffverbrauch	
Testverbrauch (Normalbenzin)	13,4 l/100 km
Grundpreis (1989)	
BMW 325ix Touring	DM 55 500,–

BEWERTUNG

+ Übersichtliche Karosserie, gute Verarbeitung, kultivierter Motor, exakt schaltbares Getriebe, sichere Fahreigenschaften
– Kleiner Gepäckraum, wenig Platz im Fond, gegenüber dem 325i Touring eingeschränkte Handlichkeit, relativ hoher Kraftstoffverbrauch

Aller guten Dinge sind drei

Neue Karosserie, neuer Motor, neues Fahrwerk – die jüngste BMW-Limousine lässt einiges erwarten. Tatsächlich zeigt das neue Spitzenmodell 325i mit 192 PS starkem Sechszylinder-Motor alle Merkmale eines künftigen Bestsellers.

TEXT Götz Leyrer // **FOTOS** Wolfgang Drehsen



Der Dreier zeigt eine Interpretation der typischen BMW-Front



Der weit nach unten gezogene Kofferraumdeckel sorgt für eine niedrige Ladekante. Die Heckpartie bleibt vom Fahrersitz aus unsichtbar

Die Erlkönigjäger können ihre Teleobjektive einpacken. Der neue Dreier von BMW ist da. Kaum ein anderes Modell hat schon während seiner Entwicklung soviel Medien-Aufmerksamkeit gefunden, kaum einmal stieß der Tester, unterwegs mit der neuen Limousine, auf so viele Neugierige, die ihre Bestellung bereits unterschrieben haben. Die neue BMW-Limousine, Nachfolger eines seit 1982 in über zwei Millionen Exemplaren gebauten Bestsellers, weckt in der Tat hohe Erwartungen. Denn schließlich hat die Entwicklungscrew von BMW unter Leitung von Wolfgang Reitzle in der Vergangenheit Maßstäbe gesetzt, mit dem Siebener ebenso wie mit der Fünfer-Reihe.

Beider Stil wurde konsequent fortgesetzt: mit einer kompakt und sportlich wirkenden Form, ganz unverwechselbar und markentypisch. Spürbar größer als der alte Dreier sieht das neue Modell bei aller Gedrungenheit aus, und dieser erste Eindruck täuscht nicht. 13 Zentimeter sind beim Radstand dazugekommen, elf in der Länge, fünf in der Breite.

Kein Wunder, dass damit einer der Nachteile des alten Dreiers, nämlich das knappe Platzangebot hinten, beseitigt werden konnte. Der Einstieg ist vorn wie hinten – vorerst gibt es den Neuen nur als Viertürer – bequem. Der Knieraum ist im Fond zwar nicht von luxuriöser Üppigkeit, aber doch so, dass die Vornsitzenden keine Zugeständnisse machen müssen, wenn noch zwei Personen mehr transportiert werden sollen.

Dazu tragen auch die auffallend dünnen Lehnen der Vordersitze bei, die deshalb rein optisch etwas unterdimensioniert erscheinen. Sie sind es aber nicht, sondern sie bieten mit straffer Polsterung und guter Seitenführung auch auf langen Strecken einen sehr guten Sitzkomfort. Form und Polsterung der Rücksitzbank lassen ebenfalls keine Wünsche offen. Verbessert wurde die Sitzverstellung, wenngleich von einer optimalen Lösung noch immer nicht gesprochen werden kann. Aber letztendlich erreicht der Fahrer eine perfekte Sitzposition und darf sich über die betont klare und sachliche Gestaltung von Instrumenten und Bedienungshebeln freuen.

Adrett und sauber sieht das alles aus, gekonnt gestylt und von augenscheinlich hoher Qualität. Der Eindruck von Kompaktheit entsteht auch im Innenraum; die üppige Wölbung des Armaturenbretts verhindert ein wirklich großzügiges Raumgefühl und bewirkt eine – keineswegs unangenehme – Atmosphäre gediegener Intimität.

Großer Kofferraum, kleine Ladeluke

Ganz frei von funktionellen Mängeln ist die Dreier-Karosserie allerdings nicht. So geriet die Ladeluke des im übrigen reichlich bemessenen Kofferraums etwas schmal, die Heckpartie kann vom Fahrersitz aus auch bei nachdrücklich gerecktem Hals nicht eingesehen werden, bei Regenwetter tropft Wasser vom Dach ungehindert in den Innenraum. Und schließlich vermisst man eine geräumige Ablage auf der Mittelkonsole.

Gravierender noch ist ein vom größeren Fünfer offenbar unverändert übernommener Schwachpunkt: Die Rahmen der vorderen Seitenscheiben werden bei hohen Geschwindigkeiten nach außen gezogen und verursachen dann lästig laute Windgeräusche. Abgesehen davon überzeugt die Karosseriequalität. Der Aufbau wirkt auch auf schlechten Strecken steif und solide, die Verarbeitung passt sich nahtlos dem hohen BMW-Standard an.

Etwas schwerer ist der neue 325i geworden, aber das wird durch den Einsatz des aus dem 525i bekannten Vierventil-Sechszylinders mit 192 PS (141 kW) mehr als nur ausgeglichen. Keine Frage, dass dieser Motor einer der besten derzeit gebauten Sechszylinder ist und dass seine Qualitäten im neuen Dreier besonders gut zur Geltung kommen. Er hängt unmittelbar am Gas, zieht schon bei niedrigen Drehzahlen kräftig durch und klingt über das gesamte Drehzahlband so seidig und kultiviert, dass es eine Freude ist.



auto motor und sport Ausgabe 25/1990, 30. November 1990

Spontan ansprechendes Triebwerk

Verstärkt wird der Eindruck spontaner, spritziger Leistungsentfaltung noch durch das völlige Fehlen von Elastizität im Antriebsstrang. Geschmeidig, ohne die geringste Neigung zum Ruckeln im unteren Drehzahlbereich liefert der Sechszylinder mit siebenfach gelagerter Kurbelwelle seine Kraft, mit einem spontanen Nachdruck, der in den Messwerten seine Bestätigung findet. Nur 7,5 Sekunden für die Beschleunigung von null auf 100 km/h, maximal 237 km/h schnell, dazu sehr gute Elastizitätswerte – das spricht für sich.

Der 325i, das wird schnell deutlich, ist ein Sportwagen im Limousinenkleid, ein Auto für



Die kurzen Überhänge vorn und hinten verleihen der neuen Dreier-Karosserie ein betont kompaktes Aussehen



Ästhetische Ordnung im Motorraum. Der Vierventil-Sechszylinder zeichnet sich durch hohe Leistung und Laufkultur aus. Unpraktisch: der weit hinten liegende Öleinfülldeckel .



Das Armaturenbrett zeigt den BMW-typischen Cockpit-Stil. Instrumente und Bedienung lassen keine Wünsche offen

Menschen, die sich den Spaß an der motorisierten Fortbewegung bewahrt haben. Das neue Fünfganggetriebe mit direkt übersetzter fünfter Fahrstufe trägt dazu ebenfalls seinen Teil bei. Es lässt sich hervorragend schalten, die Abstufung ist exakt auf die Motorcharakteristik abgestimmt. Die relativ kurze Gesamtübersetzung unterstützt die Durchzugskraft des Motors und sorgt dafür, dass man bei geruhsamer Fahrweise mit wenig Schaltarbeit auskommt.

Dies ist zweifellos höher zu bewerten als die Tatsache, dass das Drehzahlniveau auf der Autobahn relativ hoch liegt und der 325i sogar im fünften Gang bis an den bei 6500/min einsetzenden Drehzahlbegrenzer herankommt. Denn schließlich bedeutet dies ein nur selten nutzbares Geschwindigkeitsniveau, und außerdem wird das Motorengeräusch selbst in diesem Bereich nicht aufdringlich laut.

Die kurze Übersetzung macht den 325i auch nicht zum Säufer. Unter zehn Liter/100 km sind möglich, mehr als 13 Liter/100 km nur bei vollem Ausnutzen der Leistung erreichbar. Das Testmittel von 10,8 Liter/100 km spricht jedenfalls für durchaus zeitgemäße Ökonomie.

Dass der BMW ein Auto ist, das zum zügigen Fahren reizt, sei hier allerdings nicht verschwiegen. Seine Fahrdynamik überträgt sich auf den Fahrer durch das Zusammenspiel von fühlbarer Kompaktheit, müheloser Bedienung und kräftigem Antrieb. Dazu kommt eine Fahrwerksabstimmung, die selbst angesichts der bekannten BMW-Maßstäbe bemerkenswert ist. Eine neue Hinterachse, basierend auf der beim futuristischen Roadster Z1 erstmals verwendeten Konstruktion, schuf dafür die technischen Voraussetzungen.

Handlichkeit auf Sportwagen-Niveau

Die Handlichkeit des 325i liegt denn auch durchaus auf dem Niveau des dafür sattsam gelobten BMW-Sportwagens, sie ist für ein Auto dieser Größe und dieses Gewichts tatsächlich ein neues Optimum. Mit minimalen Ausschlägen seiner leichtgängigen Servolenkung lässt sich der BMW ganz präzise fahren, flink und behende in Kurven, mit einer Mühelosigkeit, die ihresgleichen sucht.

Das Fahrverhalten ist auf Anhieb vertrauenerweckend, der Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten gut, das Eigenlenkverhalten in Kurven von ausgeprägter Neutralität. Die



Nach wie vor nicht optimal ist die Sitzverstellung. Die Sitze selbst sind bequem und gut geformt

lemlosigkeit das wohl auf Anhieb eindrucksvollere Merkmal des neuen 325i ist, umso erfreulicher überdies, weil hier die Qualitäten eines guten Sportwagens ohne große Zugeständnisse an den Fahrkomfort erreicht wurden.

Ausgewogener Federungskomfort

Sicher, die Betonung der Fahrwerksauslegung liegt nicht auf überdurchschnittlichem Federungskomfort, die Abstimmung ist straff, aber so perfekt, dass sie exakt zum sportlichen Charakter dieser Limousine passt.

Trotz der breiten Reifen (205/60 ZR 15 auf Siebenzoll-Felgen) halten sich die Abrollgeräusche auf rauher Fahrbahnoberfläche in Grenzen, kurze Unebenheiten werden spürbar, führen aber nicht







Der Platz im Fond hat spürbar gewonnen, die Sitzbank gibt guten Halt. Neu gestylte Leichtmetallfelgen mit sieben Zoll Breite und üppigen 205/60 ZR 15-Reifen rundum. Die Doppelscheinwerfer ergeben brauchbares Abblend- und sehr gutes Fernlicht

mögliche Querbeschleunigung liegt sehr hoch, sie auszunutzen geht mit einem beruhigenden Gefühl der Sicherheit einher.

Denn selbst wenn sich der 325i seiner Haftgrenze nähert, bleibt er ausgesprochen gutmütig, kündigt den Grenzbereich durch leichtes Schieben über die Vorderräder an und zeigt auch beim Gaswegnehmen keine Tendenz, mit der Heckpartie unruhig zu werden. Übersteuern lässt sich nur ganz bewusst provozieren, durch abruptes Einlenken in enge Kurven und vollen Leistungseinsatz.

Das hohe Maß an aktiver Fahrsicherheit unterstreicht auch die Selbstverständlichkeit, mit der die hohe Leistung auf den Boden gebracht wird. Auch in engen Kurven gibt es da keine Probleme, die Hinterräder packen zu und sichern vehementen Vortrieb ohne nennenswerten Schlupf.

Erstklassig auch die Bremsen, die serienmäßig mit ABS ausgerüstet sind. Das straffe Pedalgefühl sorgt für gute Dosierbarkeit, die mögliche Verzögerung von bis zu 9,3 m/s² ist beachtlich, ein Nachlassen der Bremswirkung auch bei sehr hoher Beanspruchung nicht zu beobachten. So bleibt insgesamt nur die Feststellung, dass die Kombination von Handlichkeit, Fahrsicherheit und Probzu lästigen Stößen, sondern unterstützen eher noch das Gefühl eines satten Fahrbahnkontakts.

Auch lange Bodenwellen überfordern die reichlich bemessenen Federwege nicht, der 325i absorbiert sie ohne langhubige Bewegungen der Karosserie. Belastung mit vier Personen ändert kaum etwas an dieser ausgewogenen Charakteristik, der Komfort bleibt auch für die Rücksitzpassagiere, die auf hohe Vertikalbeschleunigung besonders empfindlich reagieren, erfreulich ausgewogen. Und schließlich tragen auch der niedrige Innengeräuschpegel und die wirksame, gut dosierbare Heizungs- und Belüftungsanlage dazu bei, dass der Aufenthalt im neuen BMW zu einem fast ungetrübten Vergnügen wird.

Viel Lob also für den 325i, der in der Tat einen so überzeugenden Eindruck hinterlässt wie nur selten ein neues Auto. Er wird, da muss man kein Prophet sein, der Konkurrenz das Leben noch bedeutend schwerer machen als sein schon erfolgreicher Vorgänger, auch der Konkurrenz – und das wird man bei BMW nicht so gerne sehen – aus dem eigenen Haus. Denn die Entscheidung zwischen Fünfer und Dreier – die wird wohl jetzt in vielen Fällen zugunsten des kleineren Modells fallen. ■

BMW 325i

TECHNISCHE DATEN

MOTOR
Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei oben liegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch Motronic), geregelter Dreiwegekatalysator, Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 1260 Watt.

Leistung 141 kW (192 PS) bei 5900/min, spezifische Leistung 56,5 kW/l (77,0 PS/l), Hubraum 2494 cm³, Bohrung x Hub 84,0 x 75,0 mm, Verdichtungsverhältnis 10,0:1, maximales Drehmoment 245 Nm bei 4700/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 14,8 m/s, Ölinhalt Motor 5,8 l, Kühlsysteminhalt 10,5 l.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 4,23, II. 2,52, III. 1,67, IV. 1,22, V. 1,00 , R. 4,04. Achsantrieb 3,15:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 36,4 km/h.

FAHRWERK
Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Längslenkern, Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 16,8:1, 3,5 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (Bosch), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgengröße 7 J x 15.

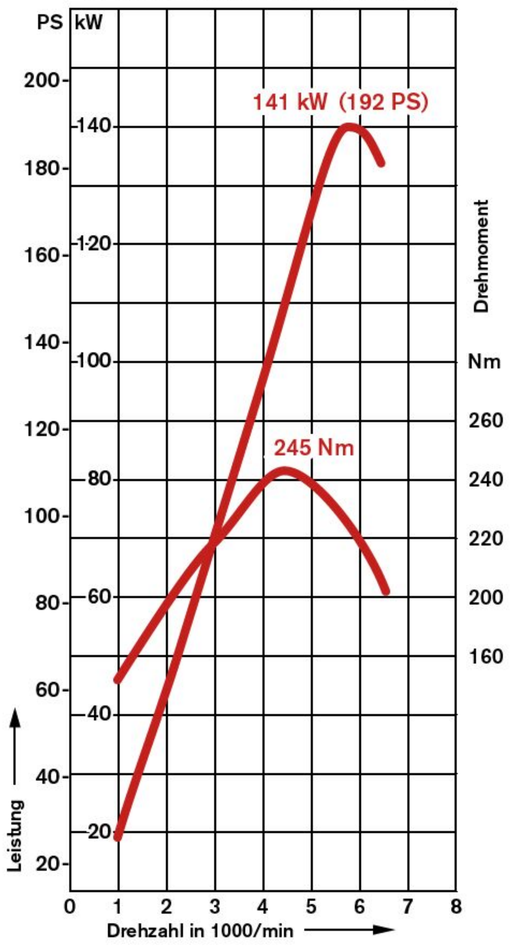
KAROSSERIE
Fünfsitzige Limousine mit vier Türen, Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,32, Stirnfläche A 1,94 m², Luftwiderstandsindex c_w x A 0,62 m², Sitztiefe vorn/hinten 490/490 mm, Normsitzraum 730 mm, Wendekreis rechts/links 10,4/10,7 m, Lenkraddurchmesser 370 mm, Tankinhalt 65 l, Leergewicht 1336 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 50,3/49,7 %, zulässiges Gesamtgewicht 1755 kg, Zuladung 419 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1400 kg, ungebremst 600 kg, Dachlast 75 kg.

WARTUNG
Inspektionen und Ölwechsel nach Wartungsintervallanzeige.

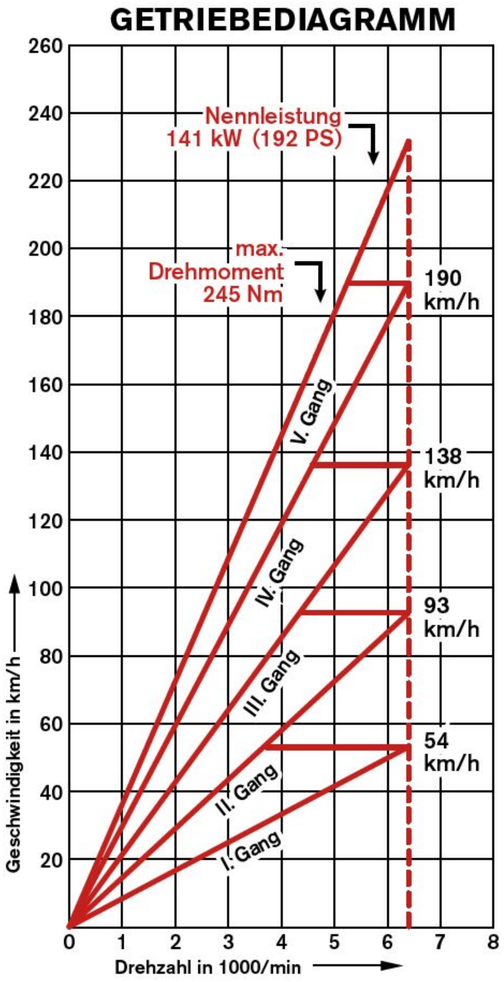
DIN-VERBRAUCH

bei 90 km/h	7,0 l/100 km
bei 120 km/h	8,4 l/100 km
Stadtverkehr	13,2 l/100 km

LEISTUNGSDIAGRAMM



GETRIEBEDIAGRAMM



BEWERTUNG

KAROSSERIE
Befriedigendes Platzangebot, ausreichend großer Kofferraum, bis auf schlechte Übersichtlichkeit nach hinten gute Funktionalität, gute Verarbeitung, praxisgerechtes Gurtsystem mit Schlossstrammer

ANTRIEB
Sehr kultivierter Sechszylindermotor, hohe Fahrleistungen, gut abgestuftes Getriebe mit hervorragender Schaltung

KOMFORT
Harmonisch abgestimmte Federung, leiser Motor, aber starke Windgeräusche bei hohem Tempo, bequeme Sitze, wirksame und gut dosierbare Heizungs- und Belüftungsanlage

FAHREIGENSCHAFTEN
Guter Geradeauslauf, sehr sicheres und neutrales Kurvenverhalten, ausgeprägte Handlichkeit, exakte Lenkung, standfeste Bremsen

WIRTSCHAFTLICHKEIT
Relativ hoher Anschaffungspreis

TESTWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung

0 – 60 km/h	5,2 s
0 – 100 km/h	7,5 s
0 – 120 km/h	10,6 s
0 – 160 km/h	19,2 s
0 – 180 km/h	25,3 s
1 km mit stehendem Start	28,4 s

Elastizität

60 – 100 km/h (IV. Gang)	9,5 s
80 – 120 km/h (V. Gang)	12,8 s
Höchstgeschwindigkeit	237 km/h

TESTVERBRAUCH
Super bleifrei

minimal	9,1 l/100 km
maximal	13,6 l/100 km
Durchschnitt	10,8 l/100 km

LENK- UND PEDALKRÄFTE

Lenkung im Stand	41 N
Lenkung bei Fahrt	35 N
Kupplungspedal	120 N
Gaspedal	40 N
Bremspedal kalt	470 N
Bremspedal warm	600 N

BREMSWEG

aus 100 km/h kalt (Verzögerung 9,2 m/s²)	42,0 m
aus 100 km/h warm (Verzögerung 9,3 m/s²)	41,5 m

INNENGERÄUSCH

Standgeräusch	47 dB(A)
bei 50 km/h	60 dB(A)
bei 100 km/h	67 dB(A)
bei 130 km/h	73 dB(A)
bei 160 km/h	77 dB(A)

AUSSTATTUNG, PREISE, KOSTEN

GRUNDPREIS (1990)	**DM 49 000,–**
TESTWAGENPREIS	**DM 53 470,–**

SERIENAUSSTATTUNG
Antiblockiersystem, Außenspiegel elektrisch einstellbar, Leichtmetallräder, Nebelscheinwerfer, Servolenkung, Wärmeschutzglas rundum, Zentralverriegelung.

ZUSATZAUSSTATTUNG

	DM
Airbag	1550,–
Automatikgetriebe (Fünfgang)	3550,–
Fensterheber elektrisch*	1815,–
Metallic-Lackierung	995,–
Schiebe-Hebedach elektrisch*	1760,–
Sperrdifferenzial*	895,–

*im Testwagenpreis enthalten

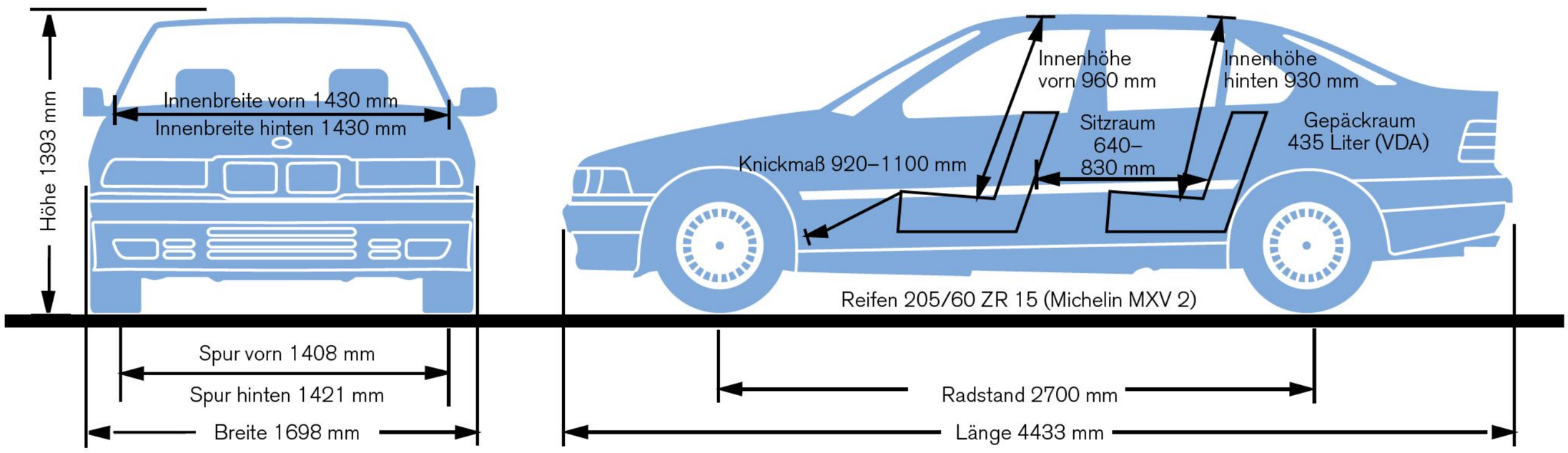
Steuer
DM 13,20 pro 100 cm³ Hubraum ..... DM 330,–

Haftpflicht
(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) .... DM 1713,–

Teilkasko
(Typklasse 28, Regionalklasse R 1, ohne Selbstbeteiligung) ..... DM 294,–

Vollkasko
(Typklasse 24, Regionalklasse R 2, mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent Prämie) ..... DM 2010,–

Preise für Zusatzausstattung sowie Kaskoeinstufung sind noch nicht endgültig.



Auf Sparflamme

BMW 318tds Touring: Der Basis-Dreier in der Kombi-Version geht sowohl mit der Leistung als auch mit dem Kraftstoff sparsam um. **TEXT** Birgit Priemer // **FOTOS** Hans Peter Seufert



Der 318 tds Touring ist mit einem Preis von 43 700 Mark der billigste Dreier-Kombi

Diesel-Fahrern eilt schon lange der Ruf voraus, lieber langsam zu reisen, als schnell zu fahren. Diese Vorliebe sollten auch BMW 318 tds Touring-Fahrer mitbringen. Denn mit dem Einstiegsmodell in die Dreier-Kombi-Reihe fällt sportliches Fahren schwer.

Wer den 90 PS starken, aufgeladenen Vierzylinder mit 1,7 Liter Hubraum in Fahrt bringen will, fällt zunächst in ein tiefes Turboloch. Unter 2000/min tut sich fast gar nichts, so dass in Spitzkehren bis in den ersten Gang heruntergeschaltet werden muß. Erst wenn der brummig wirkende Vierzylinder höhere Drehzahlen erreicht hat, weicht die Lethargie, und der Motor wirkt lebendiger.

Sparsamer Leistungseinsatz wird allerdings auch beim Dreier Touring durch einen niedrigen Verbrauch belohnt: Durchschnittlich 8,1 Liter Diesel auf 100 Kilometer sind nicht viel für ein immerhin 1366 Kilogramm schweres Auto. Wer den Selbstzünder betont sparsam fährt, schafft sogar noch weniger: Der Minimalverbrauch im auto motor und sport- Test lag bei 4,5 Litern auf 100 Kilometer.

Doch der BMW geizt nicht nur mit Leistung und Kraftstoff, sondern auch mit Platz: Der Gepäckraum fasst gerade mal 370 Liter und lässt sich wegen der hohen Ladekante nur mühsam beladen. Eng geht es auch im Fond zu, weil es an Fuß- und Kniefreiheit fehlt.

Wenig Zurückhaltung zeigt BMW dagegen bei der Preisgestaltung: 43 700 Mark kostet der Diesel Touring mit zwei Airbags, Gurtstrammern und ABS – viel Geld für ein Auto, dessen besonderer Reiz eigentlich in der guten Wirtschaftlichkeit liegen sollte. ■



auto motor und sport Ausgabe 19/1995, 8. September 1995



Wenig Knieraum für Fondpassagiere



Der Turbodiesel entwickelt aus 1,7 Liter Hubraum 90 PS

auto motor und sport BEWERTUNG ★★★☆☆

KAROSSERIE ★★★★☆
Viertürige Kombi-Limousine mit großer Heckklappe, variabler Kofferraum mit sehr knappem Ladevolumen, hohe Ladekante, leicht ablesbare Instrumente, steife Karosserie, gute Qualität

FAHRKOMFORT ★★★☆☆
Straff abgestimmtes Fahrwerk mit Stuckerneigung auf kurzen Bodenwellen, eingeschränkter Abrollkomfort, bequeme und gut ausgeformte Sitze, ausreichende Verstellmöglichkeiten

ANTRIEB ★★★☆☆
Vierzylinder-Turbodiesel mit ausgeprägtem Turboloch unter 2000/min, etwas brummig im mittleren und oberen Drehzahlbereich, durchschnittliche Fahrleistungen, exakte und leichtgängige Schaltung

FAHREIGENSCHAFTEN ★★★★☆
Sehr gute Handlichkeit, leichtgängige und sehr exakte Servolenkung, neutrales und sicheres Kurvenverhalten, leicht erhöhte Seitenwindempfindlichkeit, standfeste und wirksame Bremsen

SICHERHEIT/UMWELT ★★★★☆
Niedriger Diesel-Verbrauch, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Gurtstraffer, Seitenaufprallschutz und Kopfstützen auf allen Sitzplätzen serienmäßig, FCKW-freie Klimaanlage, recycelbare Kunststoffe

WIRTSCHAFTLICHKEIT ★★★☆☆
Hoher Anschaffungspreis, hohe Wartungskosten, geringe Kraftstoffkosten, Service nach Intervallanzeige, dichtes Händlernetz, ein Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung

MOTOR
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 1665 cm^3, Leistung 66 kW (90 PS) bei 4400/min, maximales Drehmoment 190 Nm bei 2000/min

FAHRLEISTUNGEN
Höchstgeschwindigkeit ..... 179 km/h

Beschleunigung
0 – 80 km/h ..... 9,6 s
0 – 100 km/h ..... 14,3 s
0 – 120 km/h ..... 21,5 s
0 – 140 km/h ..... 32,2 s
1 km mit stehendem Start ..... 35,5 s

Elastizität
60 – 100 km/h (IV. G.) ..... 11,9 s
80 – 120 km/h (V. G.) ..... 17,2 s

KRAFTSTOFFVERBRAUCH
Testverbrauch (Diesel) ..... 8,1 l/100 km

GRUNDPREIS (1995)
BMW 318 tds Touring ..... DM 43700,–

Nach Luft

Der offene Dreier von BMW bietet Luftfahrt für jeden Geschmack. Das Leistungsangebot reicht vom 115 PS starken Vierzylinder bis zum Hochleistungs-Sechszylinder des M3 mit 286 PS. Die Frage ist: Wächst mit den Pferdestärken auch das Fahrvergnügen?

TEXT Götz Leyrer // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert



und Laune

Viermal Dreier
Cabrio: Der 318i für
54000 Mark bildet
den Einstieg, der
offene M3 kostet
93500 Mark

Schon mit vier Zylindern ist das BMW Cabrio ausreichend temperamentvoll motorisiert





Die elektrische Verdeckbetätigung für 1605 Mark muss nicht unbedingt sein. Serienmäßig hat sie nur der M3, das Topmodell der Cabrio-Baureihe

Woher kommt der Spaß am Autofahren? In den meisten Fällen, das darf wohl auch bei einem so emotionsgeladenen Thema unwidersprochen bleiben, ist es der Motor, der den Charakter eines Autos und den Fahreindruck prägt.

Starke Maschinen sind da im Vorteil. Ihre Kraftreserven können einem gelassenen Fahrstil dienlich sein, sie machen das Fahren angenehm und komfortabel, auch wenn der Fahrer nur in Ausnahmefällen die Gelegenheit wahrnimmt, die Fülle der Leistung und des Drehmoments voll auszuschöpfen. Jene Automodelle, die eine besonders breite Motorisierungspalette zu bieten haben, beweisen das eindeutig: Es ist ohne Zweifel viel vergnüglicher, in einem Mercedes E 420 zu fahren als in einem E 200 Diesel.

Ausgerechnet beim Cabrio, jener Spielart des Automobils, die schon den Weg zum Ziel macht, soll das anders sein – das behaupten jedenfalls durchaus ernstzunehmende Zeitgenossen, denen nicht unterstellt werden darf, dass sie dem bescheideneren Antrieb den Vorzug geben, weil sie sich stärkere Maschinen nicht leisten können.

Im Vordergrund, so ihre Argumente, stehen schließlich das geöffnete Verdeck, der brausende Fahrtwind und der unmittelbare Kontakt zur Umgebung. Die mehr oder weniger frische Luft ist ja für den Fahrer des bescheidenen Vierzylinders dieselbe wie für den des exklusiven Zwölfzylinders. Außerdem sollte Cabrio-Fahrern nichts ferner liegen als der beharrliche Tritt aufs Gaspedal, um – meist ohnehin eine Illusion – ein paar Minuten früher anzukommen. Ob man da unterwegs in zwölf Sekunden auf Tempo 100 beschleunigen kann oder in nur sieben, das spielt nun wirklich keine Rolle.

Die Wahrheit liegt wie so oft in der Mitte. Kein Mensch braucht ein Cabrio, das 250 km/h läuft. Und keiner ist verrückt, der dem Hubraum und der Leistung die Rolle der wahren Spaßmacher zuordnet. Im Fall des offenen Viersitzers von BMW kommt jeder auf seine Rechnung. Das Angebot beginnt mit dem 318i, dessen Vierzylindermotor ausreichende, aber gewiss nicht berauschende 115 PS liefert. Und es endet erst beim M3, der mit seinem Dreiliter-Sechszylinder und 286 PS schon auf dem Niveau reinrassiger Sportwagen liegt. Dazwischen liegen der 320i und der 328i, beide mit dem neu entwickelten Leichtmetall-Sechszylinder, der vor allem in der Durchzugskraft einen erheblichen Fortschritt gegenüber den gusseisernen Vorgängern darstellt.

Ist das teuerste Cabrio nun das beste, oder stellt womöglich schon die Basis ein so gelungenes Paket dar, dass keine Wünsche mehr offenbleiben? Eines ist sicher: Der M3 muss es wahrhaftig nicht sein. So eindrucksvoll der hochgezüchtete M-Motor mit seinem giftigen Biss beim Gasgeben, seinem satten Durchzug in jedem Drehzahlbereich und seinem hohen Drehvermögen auch sein mag – im Cabrio ist er ähnlich überflüssig wie eine Hi-Fi-Anlage im Formel-1-Wagen.

Denn zum genüsslichen Langsamfahren taugt die M-Maschine weniger gut. Nicht, dass der Sechszylinder dabei schlechte Manieren an den Tag legen würde. Aber schon sein heiserer Sound stellt eine ständige Herausforderung dar. Der M-Motor ist ein Triebwerk, das zum Schnellfahren reizt, zum Ausdrehen der Gänge, zum Sprint bei jeder sich bietenden Gelegenheit. Der eigentliche Cabrio-Genuss, der kommt dabei leicht zu kurz.

Und geschlossen? Da wird das Leistungspotenzial zu einer theoretischen Größe. 250 km/h gehen dem M3 Cabrio zwar locker von der Kurbelwelle, aber die akustische Untermalung durch die Windgeräusche ums Verdeck hält nur ein Disco-geschädigtes Gehör aus. Für schnelle Reisen nimmt man besser eine Limousine.

Auch das sportlich-straffe Fahrwerk der M-Version schafft im Cabrio zwiespältige Gefühle.



auto motor und sport
Ausgabe 9/95,
21. April 1995

Gut, es ermöglicht nochmals höhere Querbeschleunigung, verbessert das ohnehin vorbildliche Handling des Dreiers noch um einige Nuancen. Aber die Nachteile überwiegen – selbst für den, der Federungskomfort nicht auf seiner Wunschliste stehen hat.

Denn die härtere Abstimmung erschüttert die offene Karosserie, die normalerweise keine ernsthaften Mängel der Struktursteifigkeit offenbart, nachhaltig. Auf einmal wird offenbar, wie der Aufbau erzittert, wie schlechte Straßen ächzende und knarrende Geräusche hervorrufen. Und das beeinträchtigt den ansonsten vorherrschenden Qualitätseindruck empfindlich.

Die schwächeren Ausführungen sind davon weitgehend frei. Den Eindruck solider Festigkeit wie die Limousine oder das Coupé rufen auch sie nicht hervor, aber das Eigenleben der Karosse hält sich in engen Grenzen, störende Geräusche sind nicht auszumachen. Dazu kommt ein durchaus verbindlicher Federungskomfort, der dem Reisen mit geöffnetem Verdeck sehr zuträglich ist. Und an den Lenk- und Fahreigenschaften eines solchen BMW werden auch verwöhnte Sportwagen-Naturen nichts auszusetzen haben.

Die Genügsamkeit bis zum 318i zu treiben, ist bestimmt nicht die schlechteste Wahl. Der Vierzylinder bewegt den BMW mit befriedigendem Temperament, und auch seine Laufkultur gehört mit zum Besten, was derzeit im Vierzylinderbereich geboten wird. Der kraftvolle Antritt sorgt zudem dafür, dass der 318i einen deutlich spritzigeren Eindruck hinterlässt, als es die Messwerte vermuten lassen.

Solange es die Sechszylinder der neuen Generation noch nicht gab, sprach vieles dafür, dem 318i den Vorzug vor dem 320i zu geben, weil der kleinere Motor subjektiv das Gefühl deutlich besserer Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich vermittelte. Der stärkere Sechszylinder, in der Laufkultur überlegen, war auf relativ hohe Drehzahlen angewiesen, um BMW-typische Lebendigkeit zu entwickeln.

Doch jetzt ergibt sich ein nachhaltig verändertes Bild. Noch immer kann man mit dem 1,8-Liter-Modell glücklich werden, zumindest solange man auf eine Probefahrt mit dem 320i verzichtet. Denn dessen neuer Zweiliter-Sechszylinder ist ohne schwärmerische Übertreibung ein Gedicht von einem Motor. Er hängt erstklassig am Gas, dreht freudig hoch und entwickelt einen kraftvollen Schub schon im Bereich von Drehzahlen, bei denen sein Vorgänger noch lustlos vor sich hin lümmelte.

Und erst die Laufkultur: wie Samt und Seide, ein Paradebeispiel dafür, dass das Prinzip des Reihensechszylinders allerbeste Voraussetzungen für ruhigen Lauf und Vibrationsarmut bietet. Das 320i Cabrio ist eine runde Sache, ein Auto ohne nennenswerte Schwächen, mit allen Tugenden, die der weiß-blauen Marke zu ihrem guten Ruf verholfen haben. Der 328i natürlich auch. Die superben Qualitäten seines Sechszylinders hat auto motor und sport schon im Test der Limousine mit Bestnoten honoriert. Seine Leistungsfähigkeit lässt es erst recht überflüssig erscheinen, nochmals deutlich mehr Geld in den offenen M3 zu investieren.

Ganz so leise wie der Zweiliter läuft der größere Motor zwar nicht, doch sein sportlicher Unterton ist weit davon entfernt, jemals störend in den Ohren zu klingen. Gegenüber dem Zweiliter setzt sich das hubraumstärkere Triebwerk vor allem durch die erheblich bessere Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen vorteilhaft in Szene. Und die Beschleunigung des 328i erreicht in nahezu jedem Geschwindigkeitsbereich ein Niveau, das ohne Einschränkung die Bezeichnung Sportwagen rechtfertigt.

Nur: Braucht man den zusätzlichen Dampf gerade im Cabrio? Nüchtern betrachtet sicher nicht – aber Spaß macht er schon. Auch wenn man offen fährt, spielt eben der Motor die erste Geige. ■



Der 320i überzeugt durch eine nahezu perfekte Antriebsharmonie



Als wirtschaftliche Motorisierung verdient sich der angenehme,115 PS starke Vierzylinder weiterhin eine Empfehlung



Die Sechszylinder mit 2,0 und 2,8 Liter Hubraum zeigen erstklassige Laufkultur und bieten gute Fahrleistungen



Die überlegene Leistung des M-Triebwerks macht aus dem Cabrio einen Sportwagen

Mit den neuen Leichtmetall-Sechszylindern macht das Cabrio das größte Vergnügen



Für 545 Mark reduziert das Windschott Turbulenzen und die Zahl der Sitzplätze



2200 Mark Aufpreis kostet der automatisch ausfahrende Überrollschutz hinter den Kopfstützen



Das straffe M-Fahrwerk erschüttert die offene Karosserie











Keine Frage der Leistung: Der Cabrio-Genuss hängt nicht nur von den Pferdestärken ab

320i UND 328i BILDEN IM BMW-QUARTETT DIE GOLDENE MITTE

BMW Dreier Cabrio		**318i**	**320i**	**328i**	**M3**
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/6	Reihe/6	Reihe/6
Hubraum	cm^3	1796	1991	2793	2990
Leistung	kW (PS) bei 1/min	85 (115) bei 5500	110 (150) bei 5900	142 (193) bei 5300	210 (286) bei 7000
maximales Drehmoment	Nm bei 1/min	168 bei 3900	190 bei 4200	280 bei 3950	320 bei 3600
Leergewicht	kg	1397	1448	1490	1593
zulässiges Gesamtgewicht	kg	1755	1805	1850	1930
Zuladung	kg	358	357	360	337
Reifengröße		205/60 R 15 H	205/60 R 15 V	205/60 R 15 W	235/40 ZR 17
Beschleunigung	s				
0 – 80 km/h		7,6	6,6	5,0	4,5
0 – 100 km/h		11,6	9,8	7,1	6,2
0 – 120 km/h		16,4	13,8	9,9	8,4
0 – 160 km/h		35,2	28,5	18,0	14,4
0 – 180 km/h		–	–	24.0	18,6
0 – 200 km/h		–	–	35,0	24,0
1 km mit stehendem Start		32,9	31,2	27,6	25,8
Elastizität	s				
60 – 100 km/h (IV. Gang)		12,1	11,9	8,2	7,4
80 – 120 km/h (V. Gang)		17,0	16,8	11,1	9,7
Höchstgeschwindigkeit km/h		194	211	230	250
Innengeräusch	dB(A)				
bei 50 km/h		60	59	59	70
bei 100 km/h		68	67	68	73
bei 130 km/h		76	72	73	76
bei 160 km/h		80	81	79	80
bei 180 km/h		–	82	82	83
Testverbrauch	l/100 km	Super bleifrei	Super bleifrei	Super bleifrei	Super Plus
minimal		7,2	7,6	7,7	9,2
maximal		12.3	14,0	14,4	15,1
Normrunde		7,1	8,4	8,3	8,6
Durchschnitt		9,6	10,6	10,9	12,6
Preise (1995)	DM	54 000,–	59 600,–	66 000,–	93 500,–

Bruder Leichtfuß

Mit einem gründlich überarbeiteten Vierzylindermotor offeriert BMW den 318 ti Compact. Entwicklungsziel: eine Verbesserung der Laufkultur. **TEXT** Klaus Westrup // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert



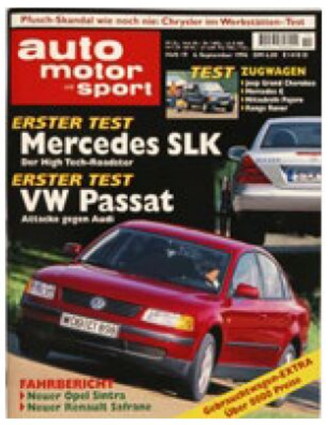
Dass die Produkte der Bayerischen Motoren Werke wegen ihrer Triebwerke gerügt werden, kommt wirklich nicht oft vor. Doch der 318 ti Compact, der kurz nach seinem Debüt 1994 einen Test in auto motor und sport absolvierte, zeigte die Ausnahme von der Regel.

Das 140 PS starke 1,8 Liter- Triebwerk wies zwar den BMW-typischen Elan auf, doch es störte die Harmonie durch starke Brummfrequenzen besonders jenseits von 5000 Touren. Nervtötend, befand auto motor und sport enttäuscht.

Auch den Technikern um Wolfgang Reitzle mochte der motorische Auftritt nicht dauerhaft schmecken. Mit ebenso großem wie unauffälligem Aufwand kam das Zweinockenwellen-Vierventil-Triebwerk in den Genuß einer neuen gegossenen Kurbelwelle. etwas mehr Bohrung und Hub, dazu wurde der Ventiltrieb auf Rollenschlepphebel umgestellt. Der Hintergrund ist eine Verminderung der Reibleistung bei gleichzeitiger Verbesserung des Akustik- und Schwingungskomforts.

Der hubraumgrößte BMW-Vierzylinder leistet nach wie vor 140 PS, das maximale Drehmoment stieg von 175 auf 180 Newtonmeter bei etwas geringerer Drehzahl (4300/min). Insgesamt ist die Kurve fülliger geworden – ein Eindruck, der sich quer durch das gesamte Drehzahlband zieht. Die einst so lästigen Brummer und Dröhner gehören endgültig der Vergangenheit an, und so muss man den neuen Vierzylinder mit ähnlicher Heftigkeit loben, wie man den alten getadelt hat.

Wie leicht und mühelos er hochdreht, wie gut er am Gas hängt, wie wohl er bei alldem tönt – das macht ihm in seinem Hubraumsegment so schnell keiner nach. Zusammen mit der Handlichkeit des nur 4,20 Meter langen Compact ist nun eine besonders reizvolle Interpretation des alten BMW-Themas entstanden – der Freude am Fahren. Wie leicht der kürzeste BMW in Kurven einlenkt, wie präzise er auf Richtungsänderung reagiert, ist neben den erwähnten Motorqualitäten entscheidend für den positiven Gesamteindruck. Dass der neue Motor (Testverbrauch 8,9 Liter/100 km) noch etwas sparsamer war als der Vorgänger, rundet das Bild ab. Bruder Leichtfuß ist nicht nur der schnellste Compact, sondern auch der kultivierteste. ■



auto motor und sport Ausgabe 19/1996, 6. September 1996



Ein aufgeräumtes Cockpit kennzeichnet den 318 ti



Der überarbeitete Vierzylinder präsentiert sich ganz ohne Plastikverkleidung

auto motor und sport BEWERTUNG ★★★★☆

KAROSSERIE ★★★☆☆
Schrägheclimousine mit guter Verarbeitungsqualität, gute Sitze, sehr funktionelle und einfache Bedienung, bequemer Einstieg, variabler und gut nutzbarer Kofferraum. Knappes Raumangebot im Fond, schlechte Übersichtlichkeit nach hinten

FAHRKOMFORT ★★★★☆
Insgesamt sehr ausgewogener Federungskomfort mit gutem Schluckvermögen, gute Heizung und Belüftung, angenehmes Motorgeräusch, geringe Bedienkräfte. Deutliche Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten

ANTRIEB ★★★★☆
Sehr drehfreudiger Vierventilmotor mit sehr gutem Ansprechverhalten, gute Fahrleistungen, gute Laufkultur, sehr exakt schaltbares Fünfganggetriebe. Übersetzung im fünften Gang etwas zu kurz geraten

FAHREIGENSCHAFTEN ★★★★☆
Insgesamt neutrales Kurvenverhalten, sehr gute Handlichkeit, präzise und leichtgängige Servolenkung, sehr leistungsfähige und standfeste Bremsanlage. Bei sehr hohen Kurvengeschwindigkeiten Neigung zum Übersteuern

SICHERHEIT/UMWELT ★★★★☆
Hohe Aufprallsicherheit, Fahrer- und Beifahrer-Airbag serienmäßig, aufwendige Abgasreinigung, recyclebare Kunststoffe, für die Leistungsklasse günstiger Verbrauch. Keine Rücknahmegarantie vonseiten des Herstellers

WIRTSCHAFTLICHKEIT ★★★☆☆
Angemessener Anschaffungspreis, voraussichtlich geringer Wertverlust, im Durchschnitt lange Inspektionsintervalle (nach Serviceintervallanzeige). Hohes Kostenniveau bei Wartung und Reparaturen, hohe Festkosten

MOTOR
Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Hubraum 1895 cm³, Leistung 103 kW (140 PS) bei 6000/min, maximales Drehmoment 180 Nm bei 4300/min

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	6,5 s
0 – 100 km/h	9,5 s
0 – 120 km/h	13,3 s
0 – 160 km/h	26,2 s
1 km mit stehendem Start	30,7 s
Elastizität	
60 – 100 km/h (IV. G.)	11,0 s
80 – 120 km/h (V.G.)	14,6 s

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Testverbrauch (Super bleifrei)	8,9 l/100 km

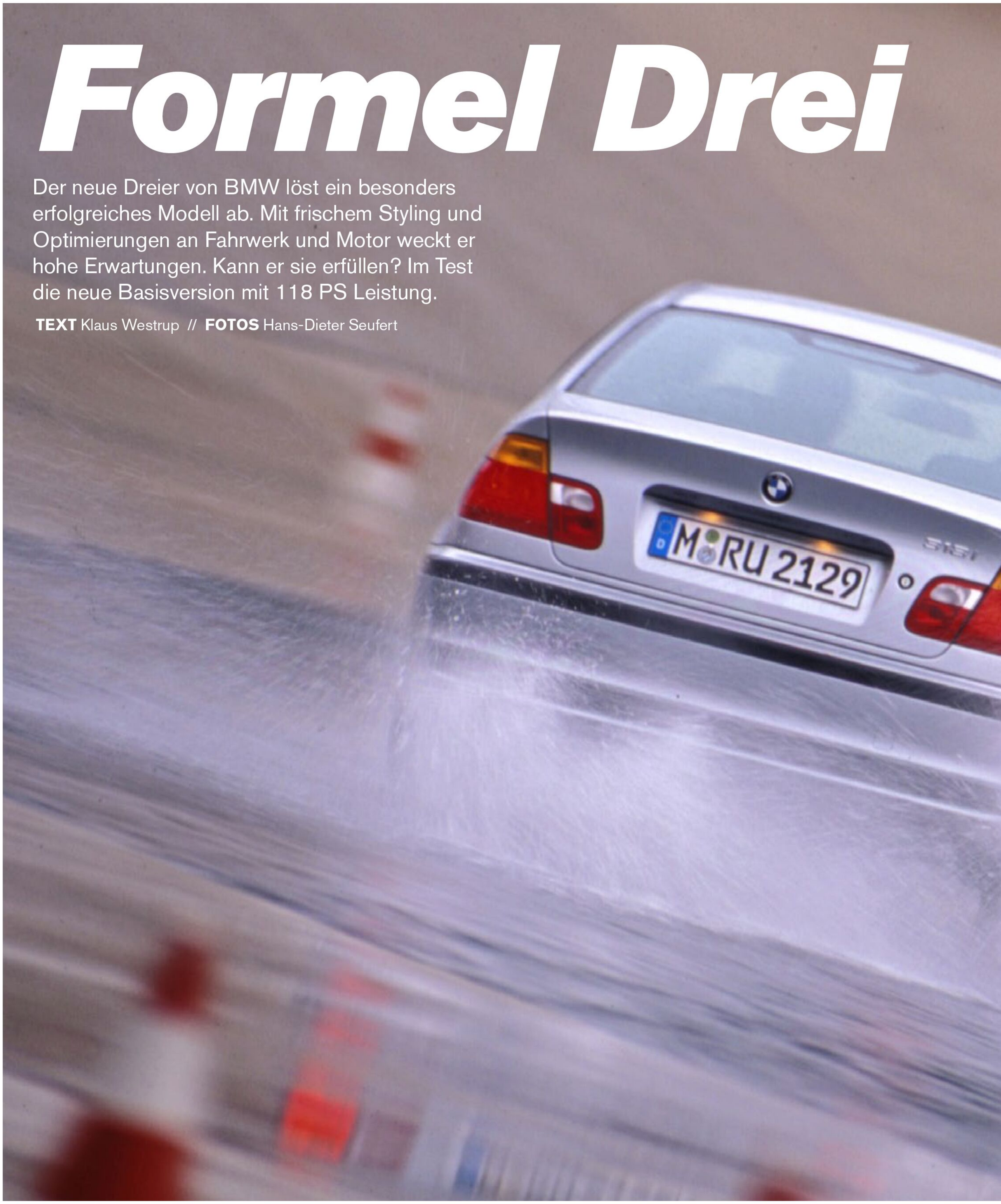
GRUNDPREIS (1996)

BMW 318 ti Compact	DM 39 500,–

Formel Drei

Der neue Dreier von BMW löst ein besonders erfolgreiches Modell ab. Mit frischem Styling und Optimierungen an Fahrwerk und Motor weckt er hohe Erwartungen. Kann er sie erfüllen? Im Test die neue Basisversion mit 118 PS Leistung.

TEXT Klaus Westrup // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert





Wasser marsch: Auch unter schwierigen Bedingungen bleibt der Dreier gutmütig

Unterwegs mit einem ganz neuen BMW, so taufrisch, dass man ein Ebenbild auf den autovollen Straßen der Republik noch nirgends findet.

Was werden die Leute sagen, vor allem auch die Marken-Kameraden? Vorsichtshalber setzt der Tester sein Habt-ihr-mich-auch-alle-gesehen-Gesicht auf und ist nach den ersten 100 Kilometern gemischter Strecke enttäuscht. Kein Mensch schaut ihm nach, keine Sau interessiert sich für das neue Auto.

Rettung bringt ein befreundeter Arzt. Dieser, selbst Besitzer eines nun alten BMW 320, findet den Neuen sehr ansehnlich und kaufenswert, aber bezweifelt, ob er ihm im Verkehr aufgefallen wäre. Der Zweifel ist berechtigt.

Denn der stilistische Ausbau der Familienähnlichkeit innerhalb der BMW-Palette macht den neuen Dreier optisch zum kleinen Fünfer, nach dem sich nun ja wirklich niemand mehr umdreht. Das spontane Aha-Erlebnis bleibt aus – ein ganz ähnlicher Vorgang, wie man ihn auch mit der Neuauflage des VW Golf kurz nach deren Debüt erleben konnte.

Der fehlende Applaus hat allerdings nichts mit der optischen Wirkung dieses neuen BMW zu tun. Kaum jemand, der die Eleganz der in der Länge um vier Zentimeter gewachsenen Limousine bestreiten würde. Vor allem die Frontpartie hat deutlich gewonnen und ist gleichzeitig jene Stelle, bei der die Differenz zum größeren Fünfer am geringsten erscheint. Auch im Heckbereich finden sich stilistische Angleichungen, die dem Dreier einen neuen Grad von Erwachsenheit verleihen.

Der neue Dreier wirkt stämmiger

Nun ist er mit einer Gesamtlänge von fast viereinhalb Metern auch alles andere als ein neuzeitliches Kompakt-Auto, das ja genau genommen nicht einmal der Compact ist. Zwischen den Autos der Golf-Klasse und dem konservativ gestalteten Dreier liegen runde 40 Längenzentimeter, die vor allem der Stattlichkeit in der Erscheinung, weniger dem Innenraum zugutekommen.

Auch der nur wenig kürzere Vorgänger war bekanntlich kein Raumwunder und bot so den Entwicklern Anreiz, beim neuen Modell Nutzwert zuzupacken. Dazu dient in erster Linie die Verlängerung des Radstands um drei Zentimeter.

Auch die Spur veränderte sich gegenüber dem Vorgänger mit einem Zuwachs von sechs Zentimetern – ohne Einfluss auf den Innenraum, wohl aber mit dem positiven optischen Effekt, den solche Breitbeinigkeit seit den seligen Tagen getunter VW Käfer nach sich zieht.

Wie fühlt man sich? Die Antwort fällt eindeutig aus: fast wie im Vorgänger. Das ist kein Wunder, denn an der Gestaltung des Interieurs hat sich grundsätzlich wenig geändert. Auch der neue Dreier zeigt die BMW-typische fahrerbetonte Cockpit-

WAS SONST NOCH AUFFIEL

+ Gut erreichbarer Lichtschalter
Präzision auch im Detail. Der Lichtschalter liegt gut zur Hand, die Betätigung ist seidenweich



+ Kein Problem mit dem Tankverschluss
Wohin mit dem Deckel? Beim 318i entfällt diese alte Frage. Er baumelt an einer Leine



+ Neue Zuggriffe an den Türen
Mehr praktischen Nutzen, vor allem aber eine größere Sicherheit nach Unfällen versprechen neue Griffe



– Beckengurt für den fünften Passagier
Den Letzten beißen womöglich die Hunde. Der mittlere Gurt hinten umklammert nur das Becken





Passend zur Rennstrecke: der Dreier im Drift. Die Antriebsschlupfkontrolle ASC ist abschaltbar

Aufteilung mit einer strengen Abgrenzung zwischen dem aktiv ins Geschehen eingreifenden Piloten und dessen zur Hilflosigkeit verdammten Co. Auch an der Funktionalität hat sich nichts geändert – was sollte hier auch besser werden?

Die Instrumente sind immer noch sehr klein, aber gleichwohl gut ablesbar, der Schalthebel liegt an der richtigen Stelle, ebenso die übrigen Schalter und Hebel. Eine Ausnahme machen die Betätigungstasten für die Fensterheber vorne auf der Mittelkonsole. Sie liegen zwar ergonomisch richtig, wollen aber mit einer unnatürlichen Zug-Hebe-Bewegung aktiviert werden.

Neu ist im Armaturenbereich eine Energie-Control genannte Verbrauchsanzeige, deren zwangsweises Hin und Her irritierend wirkt und am tatsächlichen Verbrauch bekanntlich doch nichts ändert. Die von BMW schon seit Jahren bevorzugte Service-Intervall-Anzeige wurde aussagekräftiger und zeigt nun die sogenannte Restwegstrecke an, die bis zum Erreichen des fälligen Inspektionstermins verbleibt.

Car Key Memory, ebenfalls serienmäßig, programmiert bis zu vier Schlüssel mit der jeweils individuellen Sitzposition, ein Zugeständnis an Vielbenutzer eines solchen Autos, die nicht mehr



Wie schon angedeutet, haben sich die Raumverhältnisse in der steif wirkenden Karosse leicht verbessert. Am spürbarsten wird dieser Fortschritt auf der Rücksitzbank, wo nun etwas mehr Beinraum zur Verfügung steht. Auch die Kopffreiheit hat gewonnen, ebenso das Kofferraumvolumen. Mit 440 Litern nach VDA-Norm wird hier ein anständiges Maß geboten, das allerdings mit einer gewissen Zerklüftung an den Flanken einhergeht. Der Testwagen hatte das Durchladesystem inklusive Skisack, das 800 Mark Aufpreis kostet.

Zum Wohlfühl-Effekt, den die neue Karosserie erzeugt, trägt auch – ganz im Sinne einer kultivierten Sportlichkeit – eine deutliche Verbesserung in der Akustik bei. Der Dreier ist, nicht zuletzt durch die saubere Verarbeitung der Karosse, ein leises Auto geworden, allerdings mit Windgeräuschen im oberen Geschwindigkeitsbereich. Ihn nötigenfalls zu erreichen ist Aufgabe einer Neu-

BMW meint es mit der passiven Sicherheit ernst. Sidebags in den Türen als Schutz vor seitlichen Kollisionen sind neben den neuen Kopf-Airbags jetzt auch serienmäßig


Durch größere Türausschnitte wurde der Einstieg nach hinten leichter




Die Fensterhebertasten sind an der richtigen Stelle, müssen aber angehoben werden


Lässt Platz für zwei weitere Zylinder: der 1,9 Liter-Vierzylinder

die Kraft haben, den Sitz selber einzustellen. Auch Fragen, die kaum einer stellt, werden also beantwortet. Der Ruf nach einem Kopf-Airbag für Fahrer und Beifahrer erscheint da schon sinnvoller. Nun gibt es diesen zusätzlichen Schutz, zusammen mit vier weiteren Bags, zwei davon gegen seitlichen Aufprall in den Türen, und das ohne Aufpreis.

Edelholz-Ausführung Myrte kostet dagegen 660 Mark, versieht aber, wie der Testwagen zeigte, das Interieur mit wohltuender Noblesse. Alles macht einen qualitativ soliden Eindruck, auch die Sitze, die guten Seitenhalt bieten und einen angenehm derben und strapazierfähigen Bezug aufweisen.

DREI MEINUNGEN VON AUTO MOTOR UND SPORT-TESTERN



Otto Hofmayer

„Durch die Ausgleichswellen hat sich die Laufkultur des Vierzylinders verbessert und reicht fast an die der Sechszylinder heran. Bei starken Lastwechseln stören Motorbewegungen“

Götz Leyrer

„In der Handlichkeit hat der neue Dreier gegenüber dem Vorgänger etwas verloren. Das hohe Gewicht macht sich beim Einlenken bemerkbar, die Lenkung erfordert relativ viel Kraft“

Klaus Westrup

„Die neu gestylte Karosserie lässt den Dreier weit stattlicher wirken als seinen erfolgeichen Vorgänger. Dieser optische Auftritt stellt zweifellos die größte Veränderung dar“

entwicklung, die auf den ersten Blick unter die Motorhaube zeigt, dass hier noch viel Platz ist für die klassischen zusätzlichen beiden BMW-Zylinder.

Das neue Basis-Triebwerk tritt ungeachtet der Typenbezeichnung mit 1,9 Liter Hubraum an, hat nur zwei Ventile pro Zylinder, aber als entscheidende Modifikation zwei gegenläufig zur Kurbelwelle rotierende, zahnradgetriebene Ausgleichswellen. 118 PS bei 5500/ min sind die maximale Ausbeute, zusammen mit einem Drehmoment von 180 Nm bei 3900/min.

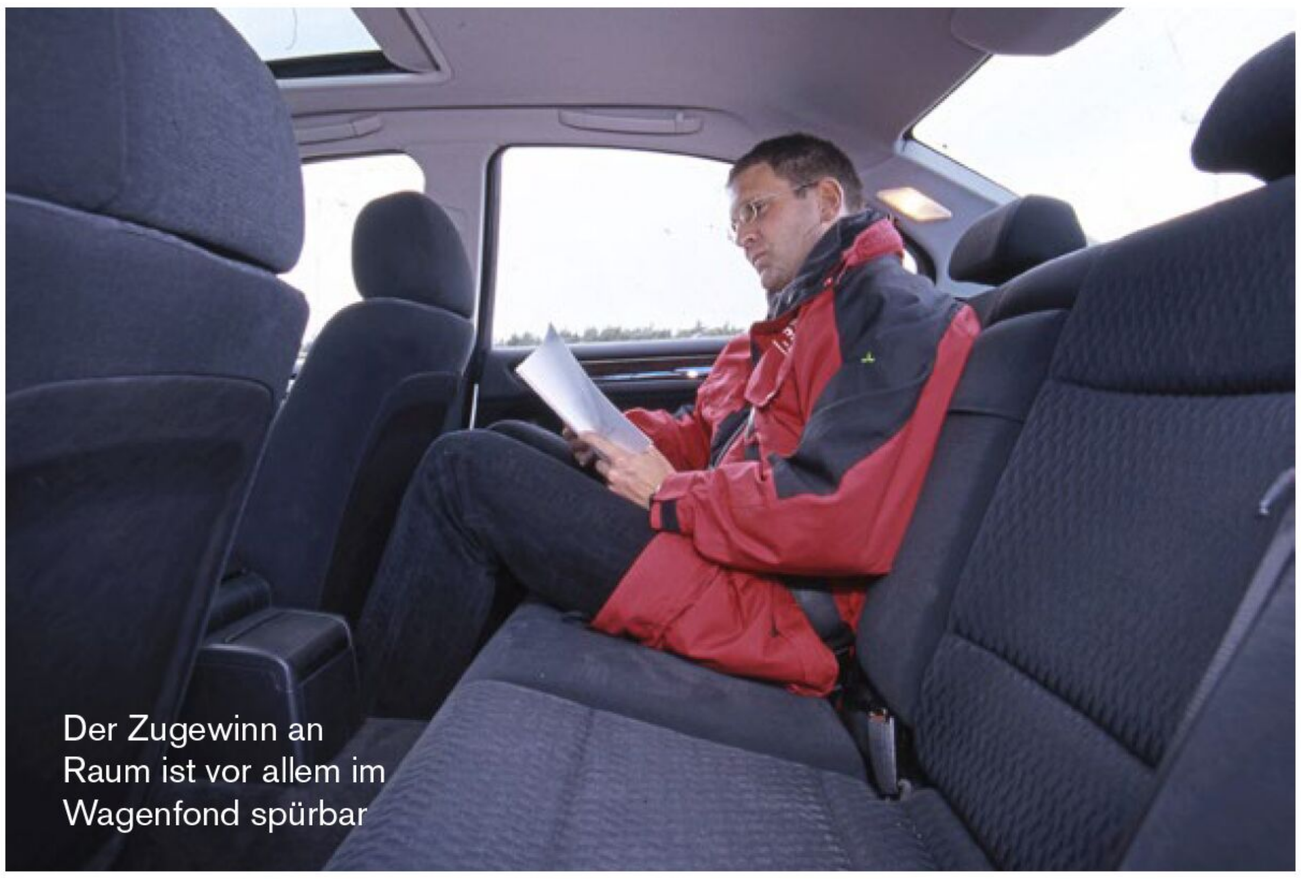
Mehr Laufkultur war das Ziel der Maschinenbauer, und dieses Ziel wird erreicht. Obwohl auch der alte Achtzehnhunderter nicht unkultiviert war, wird hier eine kleine, aber feine Verbesserung



auto motor und sport
Ausgabe 9/1998,
22. April 1998

erreicht. Schnurrig ist er geworden, der neue, mit Schaltsaugrohr versehene Vierzylinder, auch im akustischen Gebaren. Von den Schwingungen her liegt er nun klar in Richtung Sechszylinder, allein das Klangbild sorgt hier noch für größere Differenzen.

Bei der Bewertung der Fahrleistungen ist zu berücksichtigen, dass der Testwagen fast 1400 Kilogramm auf die Waage brachte. Damit wird der neue Basis-Triebsatz erstaunlich gut fertig, beschleunigt in knapp elf Sekunden auf 100 km/h und zeigt, nicht zu lang übersetzt, befriedigende Elastizität. Das sprichwörtliche Bäume ausreißen bleibt gleichwohl den größeren Sechszylindern vorbehalten, die ihn freilich auch im Verbrauch



Der Zugewinn an Raum ist vor allem im Wagenfond spürbar



Klein, aber dennoch gut ablesbar: die Instrumentierung im neuen Dreier. Eine Verbrauchsanzeige kam mit dazu



Aufpreispflichtig: Leichtmetallräder Sternspeiche

übertreffen werden. Zurückhaltend bewegt, begnügt sich der neue Vierzylinder mit kaum mehr als acht Litern, das Testmittel betrug nur 9,2 Liter pro 100 km.

Auch mit Vierzylinder gute Laufkultur

Und dies trotz Ausgleichswellen und fast 1,4 Tonnen. Ein sparsamer BMW ist also entstanden, trotz der relativ kurzen Gesamtübersetzung, die bei höheren Autobahngeschwindigkeiten für ein gehobenes Drehzahlniveau sorgt. Die ausgeglichene Schwingungslage des Vierzylinders erlaubte dies. Tatsächlich tritt hier trotz nur vier Zylindern keine Belästigung auf. Ebenfalls gering sind die Windgeräusche, so dass nur bescheidene Phonwerte realisiert werden, etwa jene zivilen 72 dB(A) bei 140 km/h.

Man reist also auch mit der Basis sehr entspannt auf langen Strecken, die auch von der Federung keine Probleme bereiten. Das neu entwickelte Fahrwerk, bei dem teilweise auf den Werkstoff Aluminium gesetzt wurde, wenn auch nicht so konsequent wie beim Fünfer, überzeugt durch gutes Schluckvermögen.

Der Vorgänger war ja ebenfalls ein gut federndes Auto, aber hier ist zusammen mit dem geschmeidigen Abrollen ein kleines Plus zu verzeichnen. Mehr als beim alten Dreier entsteht das Gefühl, in einem schweren Wagen zu reisen – lei-



Den Rauch reingelassen: selbst mit nur vier Zylindern gutes Temperament



Dreier bei der Bremsprüfung. Die Ergebnisse sind sehr gut, auch bei der Standfestigkeit



Dreier-Ambiente: funktionelle Bedienungselemente und bequeme Sitze mit gutem Seitenhalt



Mit 440 Liter Inhalt bietet der Kofferraum ein gutes Volumen

Praktisches Detail: zusätzliche Ablage auf der Mittelkonsole



der auch beim Einlenken und im gesamten Komplex der Handlichkeit. Hier ging ein Stück Dreier-Herrlichkeit verloren.

Zwei Dinge sind es im Wesentlichen, die die Agilität einschränken: der Gewichtszuwachs und die bei geringen Geschwindigkeiten relativ viel Kraftaufwand erfordernde Servolenkung. Das alte Bruder-Leichtfuß-Gefühl kam abhanden, auch wenn der neue Dreier nicht unhandlich ist.

Fahrverhalten neutral, Bremsen top

In der aktiven Sicherheit wird höchstes Niveau geboten, mit exzellenten, standfesten Bremsen und neutralem Fahrverhalten, das auch beim Gaswegnehmen in Kurven ohne Tücken ist. Der VDA-Ausweichtest zeigt es, der Elch kann ruhig kommen – der eine oder andere BMW-Fahrer wird ihn sich gar herbeiwünschen. Die Schlupfkontrolle ASC setzt weich ein und ist traditionell abschaltbar, der kleinen Spezies mutwilliger Drifter zuliebe. Die dynamische Stabilitätskontrolle DSC 3 – anderswo als ESP bekannt – gibt es als Sonderausstattung zunächst nur für den 328i.

Der Fortschritt ist sichtbar, er kommt, wenn die Weiterentwicklung wie hier von hohem Niveau erfolgte, mit kleinen Schritten. Lediglich beim Preis sind die Sprünge groß geworden. 45 400 Mark kostet die neue Dreier-Basis. Da tröstet nur, dass er eigentlich ein kleiner Fünfer ist. ■

BMW 318i

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor vorn längs, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei Ausgleichswellen, eine obenliegende Nockenwelle (Kettenantrieb), zwei Ventile pro Zylinder, über Schlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, elektronische Kraftstoffeinspritzung, geregelter Dreiwegekatalysator.

Leistung 87 kW (118 PS) bei 5500/min, spezifische Leistung 45,9 kW/l (62,3 PS/l), Hubraum 1895 cm^3, Bohrung x Hub 85,0 x 83,5 mm, Verdichtungsverhältnis 9,7:1, maximales Drehmoment 180 Nm bei 3900/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 15,3 m/s, Ölinhalt Motor 4,0 l, Kühlsysteminhalt 6,0 l, Batterie 12 V 55 Ah, Drehstromlichtmaschine 980 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 4,23, II. 2,52, III. 1,66, IV. 1,22, V. 1,00, R. 4,04, Achsantrieb 3,38:1.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,5:1, 3,5 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (ITT), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Rädergröße 7 J x 15.

KAROSSERIE

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen. Luftwiderstandsbeiwert c_W 0,27, Stirnfläche A 2,06 m^2, Luftwiderstandsindex c_W x A 0,56 m^2, Sitztiefe vorn/hinten 500/490 mm, Normsitzraum 680 mm, Wendekreis rechts/links 10,4/10,2 m, Lenkraddurchmesser 385 mm, Tankinhalt 63 l, Leergewicht 1378 kg, Gewichtsverteilung vorn/hinten 50,7/49,3 %, zulässiges Gesamtgewicht 1785 kg, Dachlast 75 kg, Zuladung 407 kg, zul. Anhängelast/gebremst 680/1400 kg.

auto motor sport TESTWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 80 km/h	7,2
0 – 100 km/h	10,9
0 – 120 km/h	15,5
0 – 130 km/h	18,6
0 – 140 km/h	22,1
0 – 160 km/h	30,7
400 m mit stehendem Start	17,5
1 km mit stehendem Start	32,2

Elastizität	s
60 – 100 km/h (IV. Gang)	10,7
60 – 100 km/h (V. Gang)	13,3
80 – 120 km/h (IV. Gang)	10,9
80 – 120 km/h (V. Gang)	14,1
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h

FAHRVERSUCHE	km/h
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschw. leer/beladen	64,2/63,3
Ausfahrgeschw. leer/bel.	51,6/50,9
Slalom 18 m leer/beladen	61,7/59,2
ISO-Wedelgasse leer/bel.	123,8/114,5

VERBRAUCH	l/100 km
Superbenzin	
minimal–maximal	7,0–10,5
Normrunde	7,2
Testverbrauch	9,2
Reichweite in km	684

AUSSENGERÄUSCH	dB(A)
Stand/Fahrgeräusch (EG)	76 /72
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	74
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	76

INNENGERÄUSCH	dB(A)		
Gang	III.	IV.	V.
bei 50 km/h	59	58	60
bei 80 km/h	63	63	62
bei 100 km/h	66	65	64
bei 130 km/h	70		71
bei 160 km/h	75		73
Standgeräusch			43
Maximalgeräusch im III. Gang			74

TACHOMETERABWEICHUNG	km/h
Anzeige	effektiv
80	78
100	98
130	127
160	156

BREMSWEG/VERZÖGERUNG m (m/s^2)	
aus 100 km/h kalt (leer)	36,7 (10,5)
aus 100 km/h kalt (belad.)	37,5 (10,3)
aus 100 km/h warm (belad.)	37,1 (10,4)
aus 80% Höchstgeschwindigkeit (165 km/h)	97,9 (10,7)

AUSSTATTUNG, PREISE, KOSTEN

GRUNDPREIS (1998) DM 45400,–

SERIENAUSSTATTUNG

Airbag, Sidebag und ITS-Kopfairbags vorn, ABS, Außenspiegel elektrisch einstellbar, ASC + T, Drehzahlmesser, Fensterheber vorn elektr., Lenkradverstellung, Leichtbauschmiederäder, Servolenkung, Wärmeschutzglas, Zentralverriegelung inkl. Funkfernbedienung.

ZUSATZAUSSTATTUNG (✔= sinnvoll)	DM
Automatikgetriebe	3050,–
Sportfahrwerk	490,–
✔ Klimaautomatik	2700,–
Metallic-Lackierung	1150,–
Regensensor für Scheibenwischer	160,–
Scheinwerfer-Waschanlage	450,–

UNTERHALTSKOSTEN	DM
Steuer	190,–
Haftpflicht (TK 16, R 6)	1404,–
Teilkasko (TK 27, R 6) ohne SB	576,–
Vollkasko (TK 16, R 6) mit 300 Mark SB	2127,–
Festkosten/Jahr	2170,–
Betriebskosten/100 km	22,28
Wertverlust	
bei 15 000 km/Jahr	5448,–
(Quelle: EurotaxSchwacke)	
Gesamtkosten/km*	
bei 15000 km/Jahr	0,73/0,37
bei 30000 km/Jahr	0,51/0,30
Monatliche Unterhaltskosten*	
bei 15000 km/Jahr	913,–/459,–
bei 30000 km/Jahr	1271,–/738,–

Garantie

ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, sechs Jahre gegen Durchrostung.

* mit/ohne Wertverlust

WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel nach Wartungsintervallanzeige

Verbrauch (ECE-Norm)	l/100 km
Stadt	11,0
über Land	6,1
gesamt	7,9

ABGASWERTE

HC + NOx (Grenzwert)	0,173 (0,5) g/km
CO (Grenzwert) 0,957	(2,2) g/km
CO_2	188 g/km

auto motor sport BEWERTUNG ★★★★☆

Der neue Dreier ist erwachsen geworden, mit einem Plus an Raum und Komfort. Auch der neue Vierzylindermotor stellt einen klaren Fortschritt dar, mit günstigem Verbrauch und guten Manieren. Zwei Dinge trüben das Bild etwas: das schwerfälligere Handling und der hohe Preis.

KAROSSERIE

- ⊕ gutes Raumangebot
- ⊕ gute Verarbeitungsqualität
- ⊕ funktionelle Bedienung
- ⊕ gute Ausstattung
- ⊖ Kofferraum seitlich zerklüftet

Fahrkomfort

- ⊕ gutes Schluckvermögen
- ⊕ guter Abrollkomfort
- ⊕ bequeme Sitze
- ⊕ geringe Windgeräusche
- ⊕ keine Motorvibrationen

ANTRIEB

- ⊕ Gute Leistungscharakteristik
- ⊕ gute Fahrleistungen
- ⊕ sehr exakte Schaltung
- ⊕ gut gestuftes Getriebe
- ⊕ angenehmes Laufgeräusch

FAHREIGENSCHAFTEN

- ⊕ sehr sicheres Kurvenverhalten
- ⊕ guter Geradeauslauf
- ⊕ keine Lastwechselreaktionen
- ⊖ relativ schwergängige Lenkung
- ⊖ eingeschränkte Handlichkeit

SICHERHEIT

- ⊕ ausgezeichnete Bremsen
- ⊕ Fahrer- und Beifahrer-Airbags
- ⊕ Kopf- und Sidebags
- ⊕ Gurtstraffer vorne
- ⊖ Beckengurt hinten

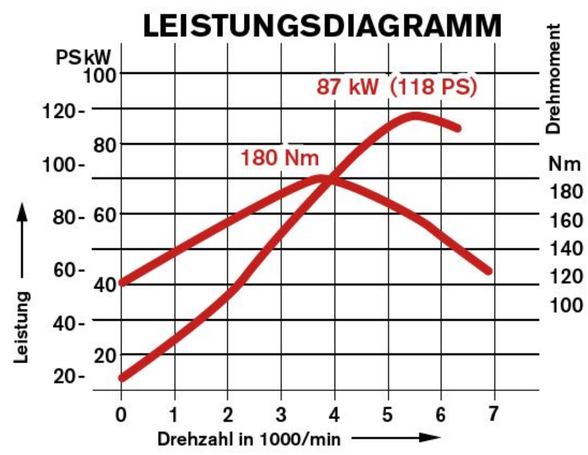
UMWELT

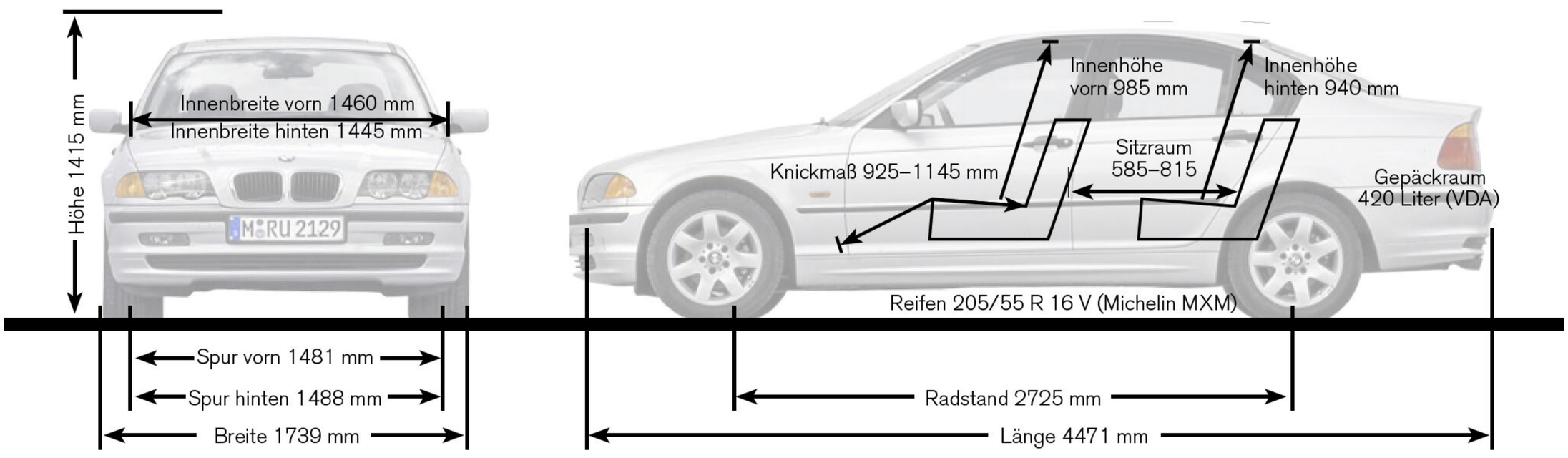
- ⊕ Einsatz wasserlöslicher Lacke
- ⊕ schadstoffarm nach D3-Norm
- ⊕ geringer Verbrauch
- ⊖ keine Rücknahmegarantie

KOSTEN

- ⊕ günstige Kaskoeinstufung
- ⊕ lange Service-Intervalle
- ⊕ voraussichtlich günstiger Wiederverkauf
- ⊖ hoher Preis
- ⊖ kurze Garantie (ein Jahr)

LEISTUNGSDIAGRAMM







Gar nicht wasserscheu: Der Allrad-Antrieb aus dem X5 verspricht mehr Grip bei Nässe

Xtra drei

Vier angetriebene Räder unterscheiden den BMW 330xi Touring von seinen Schwestermodellen. Wird der Dreier-Kombi mit 231 PS und Allradantrieb damit zum Begleiter für jede Gelegenheit?

TEXT Christian Bangemann // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

Wenn Sie glauben, Dr. Jekyll und Mr. Hyde seien pure Fiktion, dann täuschen Sie sich. Heute treibt die gespaltene Persönlichkeit lediglich unter dem Namen Zeitgeist ihr Unwesen: er lässt den modernen Menschen beständig zwischen Wildwasser-Rafting und Vollkasko-Mentalität hin- und herpendeln.

Beim Spagat zwischen Unvernunft und Besonnenheit kommt uns die Auto-Kategorie der gut motorisierten, vierradgetriebenen Edelkombis entgegen. Jüngster Spross in diesem Segment ist der BMW 330xi Touring genannte Allradler für 72 600 Mark.

Er will ein Begleiter für beinahe jede Gelegenheit sein und unterscheidet sich von durchschnittlichen Kombis zunächst einmal durch seinen



auto motor und sport
Ausgabe 17/2000,
9. August 2000

überdurchschnittlich kräftigen (231 PS) und teuren Dreiliter-Reihensechszylinder. Allerdings bietet der potente Dreier auch dem Vernunftmenschen gute Kaufargumente: der Allradantrieb soll den Einsatzbereich erweitern. Denn das X in der Typbezeichnung steht bei BMW traditionell für vier Räder mit Kraftschluss zum Motor.

Nach dem X5 gibt es den Allradantrieb nach neunjähriger Pause erstmals wieder für die Dreier-Reihe, wo er sich auch mit dem 2,5-Liter-Benziner und dem Dreiliter-Diesel kombinieren und in Limousine oder Touring einbauen lässt.

Zum Lieferumfang der im Vergleich zum Hecktriebler um 4500 Mark teureren Variante gehört das bei BMW DSC (Dynamic Stability Control) genannte elektronische Stabilitäts-Programm. Rech-



net man den Aufpreis des DSC (1500 Mark für die zweiradgetriebenen Dreier-Varianten) aus dem Mehrpreis des Vierradantriebs heraus, erweist er sich als echtes Schnäppchen. Bei Audi kostet beispielsweise die Quattro-Version des A4 5050 Mark mehr als der Fronttriebler.

Auch wenn der Allrad-Dreier nicht als Geländewagen missverstanden werden darf, weil beispielsweise ein Reduktions-Getriebe oder Sperrdifferenziale fehlen, hat BMW ihn mit 17 Millimeter Bodenfreiheit zusätzlich ausgestattet. Offroad-Fahrten – auf milden Schotter- und Feldwegen – meistert er damit gelassener als seine heckgetriebenen Geschwister.

Die Funktion von Differenzialsperren übernehmen, wie beim technisch eng verwandten X5, Teile des DSC. Sensoren erkennen Schlupf an einzelnen Rädern und bremsen diese bei Bedarf ab. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal zu anderen Allradsystemen ist die stets gleichmäßige Verteilung des Antriebsmoments. Beim 330xi fließen immer 62 Prozent zur Hinterachse und 38 Prozent an die Vorderräder.

Tatsächlich verhält sich der Antrieb zunächst vorbildlich. Unliebsame Einflüsse in der Lenkung sind bei moderatem Tempo ebensowenig festzustellen wie Verspannungen des Antriebsstrangs beim Rangieren.

Zur Serienausstattung des 330xi gehören 17-Zoll-Aluminiumfelgen

Aluminiumgefasste Instrumente und der titanfarbene Kühlluft-Einlass kennzeichnen die Dreiliter-Version

Aber der Allradantrieb hat auch seine Schattenseiten. So lässt der Allrad-Dreier bei schneller Fahrt jene Präzision vermissen, die sonst so kennzeichnend für einen BMW ist. Bei höheren Geschwindigkeiten treten sogar Lastwechselreaktionen auf – erstaunlicherweise nicht nur in Kurven, sondern auch bei Geradeausfahrt. Der Dreier schaukelt leicht um die Längsachse, wenn abrupt Gas weggenommen wird, und lässt dabei eine Prise Spiel im Antriebsstrang spüren.

Gleichzeitig mit der Einführung des Dreiliter-motors hat BMW die Servolenkung der Dreier-Reihe überarbeitet und ihr mehr hydraulische Unterstützung gegeben. Diese für Fahrten in der Stadt willkommene neue Leichtigkeit sorgt aber bei zügigen Ausfahrten auf der Landstraße für Verdruss, weil die Rückmeldung über den Straßenzustand gelitten hat und gelegentliche Korrekturen am Volant nötig sind.

Neben dem Antrieb der Vorderräder wurden zugleich Spur und Sturz sowie die Feder-Dämpfer-Abstimmung geändert. Das Resultat ist neben einem besseren Federungskomfort ein ungewohnt stark untersteuerndes Fahrverhalten. Obwohl sich bei abgeschaltetem DSC der beruhigend breite Grenzbereich schon früh ankündigt, fehlt es dem Allrad-Dreier gegenüber dem Hecktriebler an Dynamik.









Für leichte Offroad-Einlagen wurde die Karosserie um 17 Millimeter höher gesetzt

Verantwortlich hierfür sind das um 90 Kilogramm gestiegene Leergewicht und die Widerstandsmomente der zusätzlich zu beschleunigenden Antriebswellen.

Nun ist der Reihensechszylinder kein Schwächling und ermöglicht auch im 330xi mehr als ordentliche Fahrleistungen. Das neue Aggregat mit 231 PS löst das 2,8-Liter-Triebwerk (mit 193 PS) ab und beweist, dass Hubraum nach wie vor nicht zu ersetzen ist. Drehmoment wird schon wenig oberhalb des Leerlaufs geschöpft: 260 Nm lässt der äußerst kultivierte Sechszylinder auf das Getriebe los, unmittelbar nachdem die Drehzahlmesser-Nadel ihre Ruheposition verlassen hat.

Trotz der sämigen Kraftentfaltung will das Anfahren mit dem 330xi jedoch geübt werden. Schuld ist die schwer zu dosierende Kupplung, die eine Gewöhnungsphase braucht. Außerdem fordern Gewichts- und Reibungszuwachs ihren Tribut an der Tankstelle: 12,4 Liter/100 km fließen im Mittel in die Brennräume, auch für ein Mittelklasse-Auto mit mehr als 200 PS ein doch recht hoher Wert.

Das Ladevolumen des Dreier Touring liegt mit 410 Litern nur knapp über dem eines Kompaktwagens (unten links)

Wolf im Kunststoff-Pelz: Die optische Tristesse täuscht über die Qualitäten des Reihensechszylinders hinweg

Adäquat zur Motorleistung präsentieren sich die Bremsen. Sie verzögern vehement und lassen auch bei starker Belastung kaum nach. Viel Zuladung müssen sie allerdings nicht verkraften, denn andere Kombis dieser Preisklasse bieten ein großzügigeres Gepäckvolumen, höhere Zuladekapazität und mehr Variabilität. Dafür bleibt der BMW Touring ein Auto, das immer noch durch seine Fahrdynamik überzeugen will. Das in zwei Ebenen verstellbare Volant und der Hebel der Fünfgangschaltung liegen so gut zur Hand, dass die Arbeit mit ihnen Spaß macht und Ermüdungs-Erscheinungen nach Langstreckenfahrten ausbleiben. Diesen positiven Eindruck ergänzt der hervorragende Seitenhalt der Vordersitze. Auf Dauer unangenehm ist aber die mangelhafte Lendenwirbel-Unterstützung durch die Rückenlehnen.

Auch wenn sich die Jünger des Zeitgeistes beim Gepäck einschränken müssen – der 330xi Touring bringt sie immerhin an fast jedes Ziel. Allerdings meistens weniger dynamisch als ein heckgetriebener Dreier. Die große Stunde des Allradlers schlägt nämlich erst im Winter. ■





BMW 330xi Touring

TECHNISCHE DATEN

MOTOR
Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator, elektronische Kraftstoffeinspritzung, geregelter Dreiwegekatalysator, Batterie 12 V 70 Ah, Drehstromlichtmaschine 1260 Watt.

Leistung	170 kW (231 PS) bei 5900/min
spez. Leistung	57,1 kW/l (77,5 PS/l)
Hubraum	2979 cm^3
Bohrung x Hub	84,0 x 89,6 mm
Verdichtungsverhältnis	10,2:1
max. Drehm.	300 Nm bei 3500/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	17,6 m/s
Ölinhalt Motor	6,1 l
Kühlsysteminhalt	8,4 l

KRAFTÜBERTRAGUNG
Permanenter Allradantrieb (Verteilung des Antriebsmoments v./h. 38/62 %), Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 4,21, II. 2,49, III. 1,66, IV. 1,24, V. 1,00, R. 3,85. Achsantrieb 3,07:1.

FAHRWERK
Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,5:1, 3,25 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem (ContiTeves), Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Rädergröße 7 J x 17.

KAROSSERIE
Fünfsitziger Kombi mit vier Türen.

Luftwiderstandsbeiwert cw	0,32
Stirnfläche A	2,06 m^2
Luftwiderstandsindex c_W x A	0,66 m^2
Sitztiefe vorn/hinten	540/470 mm
Normsitzraum	660 mm
Wendekreis rechts/links	10,8/11,5 m
Lenkraddurchmesser	370 mm
Tankinhalt	63 l
Leergewicht	1688 kg
Gewichtsverteilung v/h	48,6/51,4%
Zulässiges Gesamtgewicht	2095 kg
Dachlast	75 kg
Zuladung	407 kg
Anhängelast/gebremst	730/1800 kg

auto motor sport TESTWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	s
0 – 60 km/h	3,7
0 – 80 km/h	5,6
0 – 100 km/h	8,1
0 – 120 km/h	11,4
0 – 130 km/h	12,8
0 – 140 km/h	14,9
0 – 160 km/h	20,5
0 –180 km/h	26,8
400 m mit stehendem Start	15,9
1 km mit stehendem Start	28,9
Elastizität	**s**
60 – 100 km/h im IV. Gang	8,7
60 – 100 km/h im V. Gang	11,4
80 – 120 km/h im IV. Gang	9,1
80 – 120 km/h im V. Gang	12,1
Höchstgeschwindigkeit	243 km/h

FAHRVERSUCHE

	km/h
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschw. leer/bel.	65,4/64,1
Ausfahrgeschw. leer/bel.	52,0/52,6
Slalom 18 m leer/bel.	60,9/58,1
ISO-Wedelgasse l./bel.	116,8/114,1

VERBRAUCH

(Super Plus)	l/100 km
min./max.	8,9/16,0
Normrunde	8,9
Testverbrauch	12,4
Reichweite in km	508

AUSSENGERÄUSCH

	dB(A)
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	85/73
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	73
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G)	75

INNENGERÄUSCH

Gang	III.	IV.	V.
bei 50 km/h	58	58	58
bei 80 km/h	64	63	63
bei 100 km/h	67	66	65
bei 120 km/h	71	70	68
bei 130 km/h	72	71	69
bei 140 km/h	–	71	70
bei 160 km/h	–	74	73

dB(A)

Standgeräusch	44
Maximalgeräusch im III. Gang	72

TACHOMETERABWEICHUNG

km/h	effektiv
80	78
100	97
130	125
160	153

BREMSWEG/VERZÖGERUNG

m (m/s²)	
aus 100 km/h kalt (leer)	39,4 (9,8)
aus 100 km/h kalt (belad.)	39,0 (9,9)
aus 100 km/h warm (belad.)	40,2 (9,6)
aus 80% der Höchstgeschwindigkeit (194 km/h)	105,8 (10,0)

AUSSTATTUNG, PREISE, KOSTEN

GRUNDPREIS (2000) DM 72600,–
TESTWAGENPREIS DM 83960,–

SERIENAUSSTATTUNG
Airbags und Seitenairbags vorn, seitliche Kopfairbags, ABS, Außenspiegel elektrisch, elektronisches Stabilitäts-Programm (DSC), Fensterheber elektrisch vorn und hinten, Klimaanlage, Leichtmetallräder 17 Zoll mit 205/50 R 17-Bereifung, Lenkradverstellung mechanisch, Servolenkung, Wärmeschutzglas, Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung.

ZUSATZAUSSTATTUNG (✔ = sinnvoll)

	DM
Automatikgetriebe	3850–
CD-Radio	1450,–
Lederpolsterung	3100,–
✔ Multifunktionslenkrad inkl. Geschwindigkeitsregelanlage	750,–
✔ Radio-Navigation	3600,–
Sportsitze	800,–
✔ Xenonlicht	890,–

UNTERHALTSKOSTEN

	DM
Steuer (D 4)	320,–
Haftpflicht (TK 20, R 6)	1916,–
Teilkasko (TK 34, R 6) ohne SB	1049,–
Vollkasko (TK 24, R 6) mit 300 Mark SB	3859,–
Festkosten/Jahr	3285,–
Betriebskosten/100 km	32,10
Wertverlust/Jahr	13400,–

(voraussichtlicher Wertverlust nach 36 Monaten und 45000 km; Prognose: EurotaxSchwacke)

Gesamtkosten/km*

bei 15 000 km/Jahr	1,43/0,54
bei 30 000 km/Jahr	0,95/0,43

Monatliche Unterhaltskosten*

bei 15 000 km/Jahr	1789,–/675,–
bei 30 000 km/Jahr	2386,–/1076,–

* mit/ohne Wertverlust

Garantie
ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, vier Jahre gegen Durchrostung

WARTUNG
Inspektion und Ölwechsel nach Wartungsintervallanzeige

VERBRAUCH (ECE-NORM)

Stadt	14,2 l/100 km
über Land	8,0 l/100 km
gesamt	10,3 l/100 km

Abgaswerte

HC (Grenzwert)	0,042 (0,08) g/km
NOx (Grenzwert)	0,010 (0,07) g/km
CO (Grenzwert)	0,388 (0,7) g/km
CO_2	238 g/km

auto motor sport BEWERTUNG ★★★★☆

Der Weg in die Berge und den Winterurlaub wird mit dem 330xi Touring einfacher. Neben den alpinen Qualitäten hat der schwerere Allradler dem heckgetriebenen Pendant jedoch kaum etwas voraus, lässt dafür aber dessen Dynamik und Präzision vermissen.

KAROSSERIE
⊕ hochwertige Verarbeitung
⊕ funktionale Bedienung
⊕ gute Rundumsicht
⊖ geringes Ladevolumen
⊖ weniger verwindungssteif als die Limousine

FAHRKOMFORT
⊕ niedrige Windgeräusche
⊕ großer Verstellbereich von Lenkrad und Vordersitzen
⊕ guter Federungskomfort
⊖ Sitze ohne Lordosenstütze

ANTRIEB
⊕ kräftiger, sehr laufruhiger Sechszylinder
⊕ ausgezeichnete Schaltung
⊕ gute Fahrleistungen
⊖ eingeschränkte Dynamik durch Allradantrieb
⊖ schlecht dosierbare Kupplung

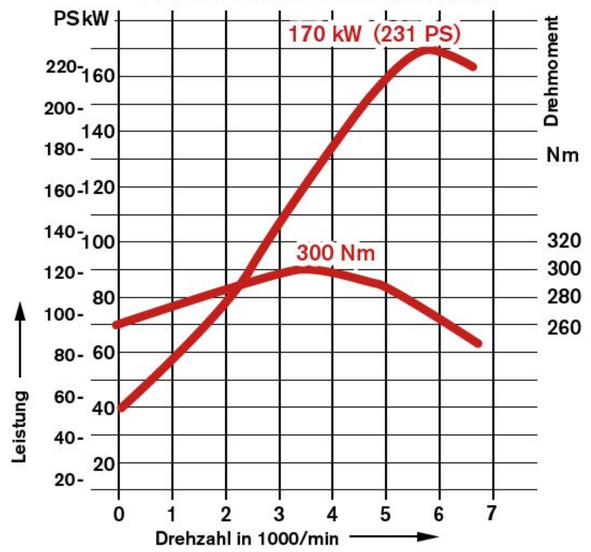
FAHREIGENSCHAFTEN
⊕ leichtgängige Servolenkung
⊕ gute Handlichkeit
⊕ keine Verspannungen im Antriebsstrang
⊖ Lastwechselreaktionen
⊖ eingeschränkte Zielgenauigkeit bei schnellen Kurvenfahrten

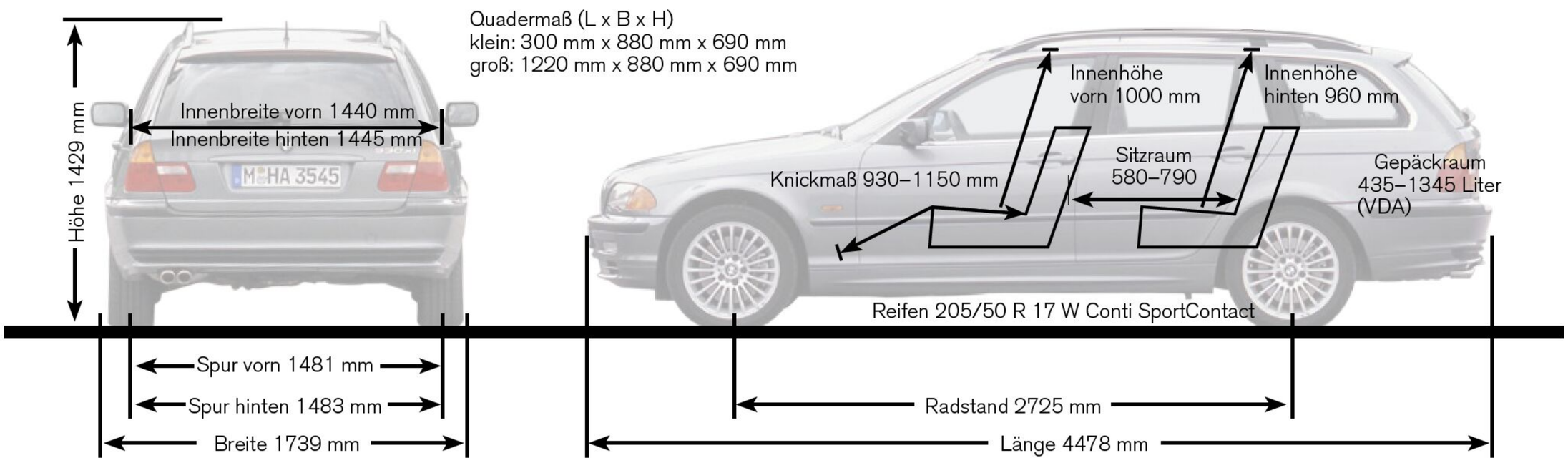
SICHERHEIT
⊕ DSC (ESP) serienmäßig
⊕ Kopfairbags für Front- und Fond-Passagiere
⊕ Sidebags auch für den Fond lieferbar
⊕ gute, standfeste Bremsen

UMWELT
⊕ erfüllt die D4-Abgasnorm
⊕ Luftfilter- und Kerzenwechsel erst nach 100 000 Kilometern
⊖ hoher Benzinverbrauch

KOSTEN
⊖ hoher Kaufpreis
⊖ nur ein Jahr Basisgarantie

LEISTUNGSDIAGRAMM





Wahl-Verwandtschaft

Der extrem sportliche BMW M3 markiert die Spitze der Dreier-Reihe. Doch lässt sich die Lust am schnellen Coupé nicht auch mit dem fast 30 000 Mark günstigeren BMW 330 Ci stillen? Ein Vergleich lotet Stärken und Schwächen der Modell-Verwandten aus.

TEXT Gert Hack //
FOTOS Achim Hartmann

Das ist doch ein Äpfel-und-Birnen-Vergleich, werden manche einwenden. Stimmt. Preislich liegen die beiden Spitzen-Dreier so weit auseinander, dass eine Konkurrenz-Situation im eigentlichen Sinne nicht gegeben ist.

Aber die Gedanken sind frei. Und wenn man schon ein leistungsambitionierter BMW-Freak ist, erscheint der Gedanke reizvoll, statt 100 000 Mark für den 343 PS starken M3 doch nur 67 100 für den mit dem neuen Dreiliter-Sechszylinder (231 PS) auch nicht gerade untermotorisierten 330 Ci zu investieren. Selbst mit 18-Zoll-Reifen auf den breiteren M-Felgen (Aufpreis 2000 Mark), die das Coupé auch optisch etwas in die Nähe des M3 rücken, bleibt immer noch eine Preisdifferenz von 30 000 Mark. Doch wo liegen die begraben?

Ein Teil davon im starken äußeren Auftritt. Trotz gemeinsamer Karosseriebasis signalisiert der M3 unverkennbar: Hier kommt der heißeste Hund der Dreier-Reihe, ja des gesamten aktuellen BMW-Programms.



auto motor und sport
Ausgabe 4/2001,
7. Februar 2001

Es sind die zahlreichen kleinen, funktionell aber notwendigen Modifikationen im Karosseriebereich. die einmal Geld kosten, andererseits aber auch für das eindeutige Erscheinungsbild des M3 verantwortlich sind. Größere Atemwege in der Frontschürze, der für den höheren M-Sechszylinder notwendige Powerdom in der Aluminium-Motorhaube oder die Heckschürze mit den vier voluminösen Endrohren, wo die heißen Abgase nach getaner Arbeit mit kernigem Sound entweichen, dokumentieren die motorische Potenz des M3-Coupés.

Auch der tiefer liegende Aufbau und die breiteren Radläufe induzieren auf der Netzhaut des Betrachters schon im Stand eine gewisse Kurvengier. Doch auch dafür gibt es im Punktesystem keinen Bonus.

Andererseits leidet der Komfort unter der betont sportlichen Fahrwerksauslegung so, dass län-



Breiter, tiefer, Powerdom und große Luftlöcher in der Frontschürze: Der M3 unterscheidet sich auch optisch deutlich vom 330 Ci





M3-typisch: dicker Lenkradkranz, Aluminium-Fußstütze

M3-Merkmale: vier Endrohre und eine definierte Abrisskante am Heckdeckel

gere Strecken im M3 viel Enthusiasmus und einen durchtrainierten Körper mit intakter Wirbelsäule erfordern.

Die stets spürbaren Härten des M3-Fahrwerks können selbst die sehr gut geformten Sportsitze nur unzulänglich kompensieren. Jedenfalls wirkt der mit seinem Sportfahrwerk auch nicht übertrieben komfortabel abgestimmte 330 Ci im direkten Vergleich wie eine Sänfte. Zudem ist er leiser, was insbesondere bei längeren Autobahnfahrten als wohltuend empfunden wird.

Wer freilich den M3 in seinem eigentlichen Revier wildern lässt, und das ist nicht unbedingt die Autobahn, der wird an der Akustik des mühelos bis über 8000 Umdrehungen hochjubelnden Sechszylinders seine wahre Freude haben. Doch nicht nur die Akustik macht Vergnügen, auch die bis in niedrigste Drehzahlbereiche spontane Leistungsbereitschaft ist beeindruckend.



Sportsitze im M3 mit aufblasbaren Seitenwülsten

Dass die sechs Einzeldrosselklappen des M3-Motors elektronisch gesteuert werden, mag man gar nicht glauben. Insbesondere wenn die per Schalter anwählbare progressive Öffnungskennlinie wirksam wird, erscheint der Gasfuß wie eine direkte Verlängerung der Drosselklappen-Welle. Es gibt nur wenige Saugmotoren (beispielsweise den 3,6-Liter-Achtzylinder des Ferrari Modena), die eine solche Spontaneität über ein so breites Drehzahlband vermitteln.

Mit dem stets abrufbaren Leistungs-Überangebot des M3 kann natürlich der vergleichsweise zahme Sechszylinder des 330 Ci nicht mithalten. Obwohl er nach objektiven Gesichtspunkten gut im Futter steht, machen sich 112 fehlende PS und 20 Prozent weniger Drehmoment bemerkbar.

Nur lässt es der normalerweise dichte Verkehr kaum noch zu, den tatsächlichen Leistungsvorsprung des M3 in einen messbaren Zeit- oder Wegvorteil umzusetzen. Dies gelingt noch nicht einmal auf verkehrsarmen Autobahnstrecken.

Denn BMW regelt den M3 bei 250 km/h ab, eine Geschwindigkeit, die auch der 330 Ci erreicht, wenngleich nicht ganz so mühelos. Ein solches Limit mag grundsätzlich vernünftig erscheinen, doch wenn sich BMW speziell mit den M-Modellen in einem Konkurrenzumfeld von AMG bis Porsche bewegt, sollte man diese freiwillige Selbstbeschränkung vielleicht überdenken.

Rechnerisch schafft der M3 jedenfalls locker über 280 km/h. Bremsen und Reifen dürften einem

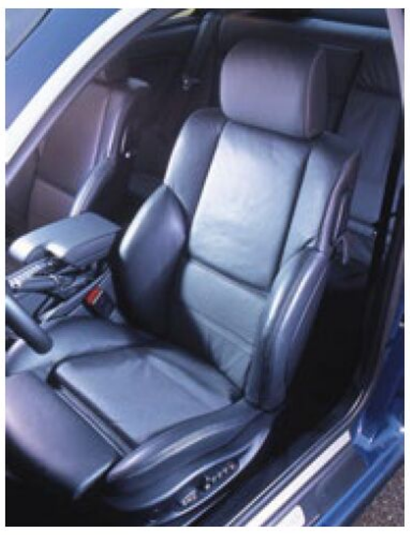
solchen nur selten nutzbaren Geschwindigkeitspotenzial keine Hindernisse bereiten. Noch nicht einmal die Übersetzung des eng abgestuften Sechsganggetriebes müsste angepasst werden.

Dass man beim M3 in einem echten Sportwagen sitzt, während der 330 Ci mehr wie ein gut motorisiertes Coupé wirkt, macht neben dem Motor auch das kompromisslos ausgelegte Fahrwerk klar. Der Nürburgring, den der M3 bei seiner Enderprobung in nur achteinhalb Minuten umrundete, lässt sich damit theoretisch auch auf Landstraßen projizieren. Allerdings ist es vernünftiger, die fahrdynamischen Qualitäten des M3 nur auf abgesperrten Strecken voll auszuloten.

Dort kann man auch das sonst kaum störende DSC (Dynamische Stabilitätskontrolle) abschalten und nach Herzenslust das mit der direkter ansprechenden Lenkung sehr präzise Handling genießen. Das erfordert zwar fahrerischen Aufwand, der aber auch viel Spaß macht. Besonders beeindruckend ist dabei die Fähigkeit des M3, dank seines bis zu 100 Prozent sperrenden Differenzials selbst aus engen Kurven ohne nennenswerten Schlupf zu beschleunigen.

Doch der 330 Ci fährt sich auch nicht schlecht. Weniger kompromisslos und präzise als der M3 und etwas untersteuernd ausgelegt, erreicht er

330 Ci: sehr gute Sportsitze mit elektrischer Verstellung





BMW-typisch: Holz und Klimaautomatik kosten Aufpreis



Ohne Kiemen im vorderen Kotflügel: die elegante Seite des 330 Ci

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Fahrzeugtyp		BMW M3	BMW 330 Ci
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/6	Reihe/6
Hubraum	cm^3	3246	2979
Leistung	kW (PS) bei 1/min	252 (343) bei 7900	170 (231) bei 5900
max. Drehm.	Nm bei 1/min	365 bei 4900	300 bei 3500
Leergewicht/Zuladung	kg	1560/440	1510/420
Länge x Breite x Höhe	mm	4492 x 1780 x 1372	4488 x 1757 x 1369
Radstand	mm	2731	2725
Wendekreis links/rechts	m	10,8/10,5	10,8/10,5
Gepäckraum	l/VDA	410	410
Innenbreite v./h.	mm	1465/1410	1465/1410
Innenhöhe vorn/hinten	mm	980/920	980/920
Normsitzraum	mm	665	665
Testwagenbereifung	vorn hinten	225/45 ZR 18 255/40 ZR 18 Michelin Pilot Sport	225/40 ZR 18 255/35 ZR 18 Continental SportContact
Kraftübertragung		Hinterradantrieb Sechsganggetriebe	Hinterradantrieb Fünfganggetriebe
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		3,7	4,7
0 – 100 km/h		5,1	6,5
0 – 140 km/h		9,1	12,2
0 – 180 km/h		14,9	20,9
0 – 200 km/h		18,8	27,0
1 km mit steh. Start		24,7	26,8
Elastizität	s		
60 - 100 km/h (IV./V. G.)		5,7/7,0	7,8/9,9
80 - 120 km/h (V./VI. G.)		7,0/9,7	10,3/–
Höchstgeschw.	km/h	250	250
Bremsweg (Verzögerung)			
aus 100 km/h kalt	m (m/s^2)	38,2 (10,1)	38,6 (10,0)
aus 100 km/h warm	m (m/s^2)	38,6 (10,0)	39,4 (9,8)
Verbrauch im Test	l/100 km	Super Plus	Super Plus
Testverbrauch		12,5	11,0
maximal		16,9	14,0
ams-Verbrauchsrunde		8,6	8,5
ECE-Verbrauch	l/100 km		
Stadt		17,8	12,8
über Land		8,4	6,9
Gesamt		11,9	9,1
Innengeräusch	dB(A)		
bei 80 km/h		69	63
bei 100 km/h		71	65
bei 140 km/h		73	71
bei 180 km/h		77	75
Fahrversuche	km/h		
Slalom 18 m		67,8	63,9
ISO-Wedeltest		136,1	127,4
VDA-Ausweichgasse			
Einfahrgeschwindigkeit		69,5	67,8
Ausfahrgeschwindigkeit		56,0	54,7
Preise und Kosten	DM		
Steuer		330,–	300,–
Haftpflicht		2757,–	1784,–
Teilkasko[1]		2975,–	2046,–
Vollkasko[2]		11 604,–	4120,–
Unterhaltskosten im Monat[3]	DM		
bei 15 000 km/Jahr		1101,–	726,–
bei 30 000 km/Jahr		1698,–	1107, –
Grundpreis (2001)	DM	100 000,–	67 100,–
ESP		Serie	980,–
18-Zoll-Radsatz		Serie	2000,–
Lederausstattung		2810,–	3710,-
elektrisches Schiebedach		1700,–	1700,–
Xenonscheinwerfer		1340,–	1340,–

[1] ohne SB; [2] mit 300 Mark SB; [3] ohne Wertverlust



Unter dem Powerdom des M: hoher Motor, hohe Leistung



Unexakter und schwergängiger: M3-Sechsgangschaltung



Exakt und leicht schaltbares Fünfganggetriebe im 330 Ci

nicht ganz dessen Kurventempo, was sich auch in den Slalom- und Wedelprüfungen zeigt. Dennoch ist er weit davon entfernt, ein langsames oder gar langweiliges Auto zu sein, so dass auch in diesem, eindeutig dem M3 gehörenden Wertungskapitel die Punktedifferenz nicht allzu hoch ausfällt.

So geht der M3 aus allen Eigenschaftswertungen als knapper Sieger in die Endwertung, wo er wegen seiner höheren Umweltbelastung, vor allem aber auf Grund seiner schlechteren Wirtschaftlichkeit gegen den 330 Ci nicht den Hauch einer Chance hat.

Aber Wirtschaftlichkeit war ja nicht das Entwicklungsziel des M3. Und relativ betrachtet, im Kreis seiner wirklichen Konkurrenten, ist er auf diesem Feld sogar führend.

Wer sich dennoch von der Arithmetik dieses Doppeltests überzeugen lässt, spart 30000 Mark für entgangene Fahrfreude, möglicherweise ohne dabei einen echten Mangel zu empfinden. Denn nur weil sich der M3 als besonders knackiger Apfel erweist, heißt das ja noch lange nicht, dass der 330 Ci eine weiche Birne ist. ■

FAZIT



1 BMW 330 Ci

Das ist nicht nur ein Sieg der nüchternen Rechner. Denn das starke BMW-Coupé schlägt sich auch in der Eigenschaftswertung wacker. Hier ist es vor allem der deutlich bessere Fahrkomfort, der den Punktevorsprung des M3 minimiert. Und im Antriebskapitel zeigt sich, dass der hervorragende Dreiliter-Reihensechszylinder selbst gegen das M3-Triebwerk eine gute Figur macht.



2 BMW M3

Wer bei BMW einen kompromisslosen Sportwagen sucht, kommt am M3 nicht vorbei. Fahrleistungen und Handling liegen auf hohem Niveau. In den Karosseriequalitäten entspricht der M3 bis auf Ausstattungsunterschiede dem Coupé. Trotz seines begeisternden Motors und der sportlichen Fahreigenschaften kann er den hausinternen Wettstreit wegen der höheren Kosten nicht gewinnen.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		BMW 330 Ci	BMW M3
Karosserie			
Innenmaße (5)		5	5
Raumgefühl (10)		9	9
Kofferraum (5)		5	5
Zuladung (5)		5	5
Bedienung/Funktionalität (15)		13	13
Ausstattung (20)		16	17
Zusatzausstattung (5)		5	5
Qualitätsanmutung (15)		13	13
Summe	**(100)**	**71**	**72**
Fahrkomfort			
Federung (25)		23	17
Sitze (25)		25	25
Klimatisierung (10)		7	9
Innengeräusch-Messwerte (5)		5	4
Geräuscheindruck (15)		13	11
Summe	**(100)**	**73**	**66**
Antrieb			
Laufkultur (10)		10	8
Durchzugskraft (10)		8	10
Leistungsentfaltung (15)		12	15
Schaltung/Getriebeabst. (15)		14	12
Beschl./Höchstgeschw. (25)		15	17
Elastizität (20)		11	13
Testverbrauch (20)		16	14
Reichweite (5)		3	2
Summe	**(100)**	**89**	**91**
Fahreigenschaften			
Fahrsicherheit (30)		27	28
Fahrdynamik-Test (10)		8	10
Handling (30)		25	26
Lenkung (20)		17	18
Wendigkeit (10)		6	5
Traktion/Wintertauglichkeit (15)		10	12
Geradeauslauf/Windempf. (5)		4	4
Summe	**(100)**	**97**	**103**
Sicherheit			
Bremsverzög. kalt leer (15)		13	13
Bremsverzög. 80% Vmax (10)		9	9
Bremsverzög. kalt bel. (10)		8	9
Bremsverzög. warm bel. (10)		10	9
Ansprechverhalten Bremse (5)		5	5
Sicherheitsausstattung (40)		30	33
Sicht/Licht (10)		8	8
Reichweite (5)		3	2
Summe	**(100)**	**83**	**86**
Eigenschaftswertung	**(500)**	**413**	**418**
Umwelt			
CO2-Emission (15)		7	5
Minimalverbrauch (15)		9	9
Schadstoffeinstufung (10)		10	5
Leergewicht (10)		3	3
Summe	**(50)**	**29**	**22**
Kosten			
Grundpreis (25)		25	10
Aufpreisgestaltung (5)		3	3
Wiederverkaufschancen (10)		9	8
Festkosten (15)		15	6
Wartung/Reparaturen (15)		15	11
Kraftstoffkosten (20)		20	18
Garantie (10)		1	1
Summe	**(100)**	**88**	**57**
Gesamtwertung	**(650)**	**530**	**497**
		1	**2**

** Bester erhält volle Punktzahl



Ins Herz gefahren

Mal ehrlich: der Dreier ist ein Allerweltsauto. Er steht an jeder Ecke, wurde millionenfach verkauft. Wie schön, dass er so millionenfach Freude spendet – was den Abschied noch schwerer macht.

TEXT Carl Nowak // **FOTO** Uli Holzwarth

Die Zollkennzeichen sind montiert, Mikail und Ilkay warten bereits gespannt, dass ich die Geldscheine durchzähle. Die beiden französischen Mittzwanziger sind extra aus Lyon angereist – und müssen heute noch wieder dorthin zurück. In Frankreich gäbe es keine guten E46.

Na, wenn sie meinen... Jeder Schein, der mir durch die Finger gleitet, lässt das Unweigerliche näherrücken. Dabei ist es ja erst etwas über vier Jahre her, dass ich den 325 Ci in Silbergrau im Mittelfränkischen aufgabelte. Die Aufgabenstellung damals war klar, nur das Ziel nicht: Irgendetwas halbwegs sportliches mit Saugmotor. Da stand der E46 nicht mal oben auf der Wunschliste.

Aber Clio 3 RS und Honda Civic Type R fielen vor allem durch Seltenheit, schlechte Zustände und Rennumbauten auf. Da kam mir die Fahrt mit einem BMW 330i E46 eines Freundes in den Sinn. Schon damals beeindruckten mich Laufkultur und Klang des Motors und das schlanke Design.

Bahn- und Bergstürmer

Und nur wenige Wochen später stand er da: Ausgestattet mit Nappa-Highleder, dem Zweieinhalb-Liter-Sechszylinder mit 192 PS und einer defekten Zündspule. Dank Auslesegerät des Gebrauchtwagen-Kollegen Andreas Jüngling war die defekte Spule schnell ausgemacht und getauscht. Es folgten viele kleinere Präventivmaßnahmen gegen schwächelnde Vanos-Verstelleinheiten, abbrechende Luftklappen der zweistufigen Saugrohreinheit sowie diverse Servicearbeiten. Einmal leckte der Kühlwasserausgleichsbehälter.

Viel mehr im Gedächtnis als die gelegentlichen Schraubereien bleiben aber die Fahrerlebnisse: Etwa das Erklimmen des Jochpasses, auf dem man die Elastizität des Doppel-Vanos-Motors erst so richtig zu schätzen lernt. Untenrum reicht es dank der verstellbaren Nockenwellen für souveränes Vorankommen, obenheraus findet der M54 dann Freude an Drehzahlen bis zum Begrenzer. Aber ein E46 ist kein Sportler, sondern ein gediegenes Mittelklassecoupé, das lange Tagesetappen mit seinem laufruhigen Motor trotz kurzer Übersetzung zur lässigen Angelegenheit machte. Ebenfalls in Erinnerung: Nächtliche Ausfahrten über die schwäbische Alb, deren Kehren selbst bei dynamischer Gangart das 1445-Kilogramm-Coupé nur selten aus seiner leichtfüßigen Neutralität holten.

Oder der Besuch bei BMW für einen Fahrwerkstest, verbunden mit dem Aufeinandertreffen mit der aktuellen Vierer-Baureihe, die zwar fahrdynamisch glänzte, in Sachen Optik und Fahrgefühl indes doch Klasse und die softsportliche Mühelosigkeit eines E46 mit Sechszylinder vermissen ließ.

Warum man ein so tolles Auto gehen lässt? Das Leben verlangt nach einem Diesel für die gewachsene Wochenendpendlerstrecke. Die Scheine sind gezählt, der Vertrag unterschrieben. Mein 325 Ci ist weg, und ich vermisse ihn jetzt schon. ■



Bangle's Erster: Der Dreier E46 war das erste Projekt unter der Leitung von Chris Bangle



Die vier Einzelscheinwerfer unterscheiden den Compact von den Dreier-Brüdern

Kraft Amtes

Test: Mit dem kraftvollen 150-PS-Diesel im BMW 320 td Compact ist die BMW-Einsteigerreihe komplett.

TEXT Johannes Riegsinger // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

Die neue Motorvariante im Dreier Compact, der 150 PS starke Zweiliter-Diesel, übernimmt nicht die Rolle des verkniffenen Sparmeisters – er verschreibt sich im traditionell lebhaften Einstiegs-Dreier eher der forschen Fortbewegung. Selbst den ansehnlichen Testverbrauch von 7,5 Litern, der mit leichtem Gasfuß deutlich unter die Sechs-Liter-Grenze zu drücken ist, nimmt der 320 td-Fahrer gerade als freundliche Dreingabe des Hauses BMW mit.

Viel interessanter als bodenständiger Sparwille ist nämlich das bereits bei niedrigen 2000/min anliegende maximale Drehmoment von 330 Newtonmetern. Viel Fleisch also in der auch sonst mit BMW-typischer Fahrdynamik gut gewürzten Suppe.

Damit ist der 45 766 Mark teure 320 td nicht nur eine wirtschaftliche Vielfahrer-Alternative zu den ähnlich preisgünstigen, aber doch recht faszinationsarmen Valvetronic-Vierzylindern im 316 ti und 318 ti, sondern auch die emotionale Alternative zum leistungsstarken, aber deutlich teureren Sechszylinder-Compact.



auto motor und sport Ausgabe 25/2001, 28. November 2001

Souveräner und kultivierter Diesel

Die handfeste Drehmomentwucht des Common-Rail-Diesels sorgt nämlich für lustvolle Beschleunigung in den unteren Gängen, bei abgeschaltetem DSC und feuchter Straße sogar für den kleinen Drift-Adrenalinstoß zwischendurch. Auch bei Autobahntempo zieht der Vierzylinder souverän durch, bügelt Steigungen, macht Überholvorgänge und Zwischenspurts zur lässigen Übung.

Lobenswert: Nicht nur seine Elastizität überzeugt, sondern auch die Laufkultur des

Selbstzünders. Kein übertriebenes Nageln nervt die Passagiere, Vibrationen sind – durch zwei Ausgleichswellen gebändigt – ebenfalls kaum wahrzunehmen.

Auch die durchaus vorhandene Drehfreude kann überzeugen, reicht aber natürlich nicht an die turbinenartig-feurige Drehgier des Sechszylinders im 325 ti Compact heran.

Das manuelle Fünfganggetriebe gefällt durch präzise Schaltbarkeit, allerdings nervt die etwas gefühllose, teigig wirkende Kupplung beim Anfahren durch ihre schlechte Dosierbarkeit.

Wesentlich mehr Freude bereiten da das straff abgestimmte Fahrwerk und die präzise Lenkung. Mit enormer Agilität eilt der 320 td durch den automobilen Alltag. Allerdings macht er besonders auf kurzen Bodenwellen unmissverständlich klar, wessen Sportsgeistes Kind er ist.

Kompromissfähiger ist der Compact im funktionalen Innenraum. Vier Personen finden hier ausreichend Platz, und selbst fünf Passagiere fahren auf Kurzstrecken menschenwürdig.

Etwas knapp bemessen ist allerdings der nur 310 Liter fassende Kofferraum, ähnlich wie die karge Serienausstattung. Abgesehen von wesentlichen Sicherheitsstandards kostet alles Schöne, Freudige deftige Aufpreise. Inklusive ist aber Fahrfreude durch Drehmoment. ■

BEWERTUNG

VORZÜGE

Gutes Platzangebot, gute Fahrleistungen, elastischer und laufruhiger Motor, exakte Schaltung, sichere Fahreigenschaften, präzise Lenkung, gute Bremsen, angemessener Verbrauch.

NACHTEILE

Kleiner Kofferraum, teigige Kupplung, für kurze Bodenwellen zu straff abgestimmtes Fahrwerk.

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Motor
Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor (Common-Rail) mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1995 cm³, Leistung 110 kW (150 PS) bei 4000/min, max. Drehmoment 330 Nm bei 2000/min.

Messwerte

Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung	
0 – 100 km/h	8,9 s
0 – 130 km/h	15,4 s
0 – 160 km/h	24,2 s
1km mit stehendem Start	30,3 s
Elastizität	
60 – 100 km/h (IV. G.)	7,5 s
80 – 120 km/h (V. G.)	10,1s

Bremsweg

aus 100 km/h kalt/warm	37,5/37,8 m

Kraftstoffverbrauch

Diesel	
Testverbrauch	7,5 l/100 km

Grundpreis (2001)

BMW 320 td Compact	DM 45 766,– (Euro 23 400,–)



Der drehmomentstarke Vierzylinder-Diesel überzeugt durch Laufkultur und Elastizität



Die Rückleuchten tragen Klarglasabdeckungen

Eitel Sonnensc

Optisch aufgefrischt und mit verbesserter Ausstattung empfängt das in Ruhe gereifte BMW 325 Ci Cabriolet den Sommer. Test.

TEXT Bernd Stegemann // **FOTOS** Achim Hartmann



Um beim Anblick eines BMW Dreier Cabrios nicht schwach zu werden, muss man und frau ganz schön stark sein. Schließlich gilt der offene Viersitzer seit seinem Debüt 1985 als Klassiker der Zunft, der über kurzlebige Moden und Trends erhaben scheint. Dennoch bietet die jüngste Modellpflege – LED-Rückleuchten, adaptives Kurvenlicht (Extra) und vollautomatisches Verdeck samt Fernbedienung (jetzt Serie) – eine gute Gelegenheit, frühere Erkenntnisse auf ihre heutige Gültigkeit abzuklopfen.

Außerdem muss ja mal einer klarstellen, wie das aktuelle Cabrio gegenüber den jüngeren Konkurrenten Audi A4, Mercedes CLK und Saab 9-3 dasteht. Kurz und knapp: blendend. Die ersten optischen Retuschen nach drei Jahren – von den neuen Scheinwerfern über die breitere Chromniere bis hin zur geänderten Frontschürze – sind nur ein weiterer behutsamer Schritt auf dem Weg zur Unsterblichkeit, eine wunderbar fließende Evolution, die auch der dritten Generation einen Platz unter den ewig Jungen sichert.



auto motor und sport
Ausgabe 13/2003,
11. Juni 2003

Diese geschliffene Eleganz, diese makellosen Proportionen, diese Liebe zum Detail – dazu als Sahnehäubchen ein klassisches, dick gefüttertes Stoffverdeck mit adretter Bügelfalte oberhalb der heizbaren Heckscheibe. Keine aufgesetzte Kapuze, kein notdürftiger Fetzen, sondern eine schützende, optisch gleichwertige Alternative zum entblößten Zustand, die ihre Würde schon dadurch zeigt, dass sie sich bereitwillig jedem Fingerzeig beugt und sich mit elegantem Schwung ohne weiteres Zutun des Fahrers in 25 Sekunden unter einem Metalldeckel zusammenfaltet.

Das ist so wenig spektakulär wie die sonstigen Finessen oder das ganze Auto, aber ein klares Indiz für die fortschreitende Perfektionierung seines Konzepts. Dazu gehört auch, dass man mittlerweile unter fünf Motoren vom Zweiliter-Vierzylinder im 318 Ci (143 PS) bis zum explosiven M3-Triebwerk (343 PS) wählen kann.

Der anfangs allein lieferbare 2,5-Liter-Reihensechszylinder stellt zwar heute nur noch die goldene Mitte dar, hat jedoch an Leistung und

hein







Am klassischen BMW-Cockpit gibt es wenig zu verbessern, außer den Plastikblenden (oben). Darunter: Der kultivierte Sechszylinder mit 192 PS passt gut zum Cabrio, er ist ein Motor wie Samt und Seide.





Genügend Platz und gute Sitze auch in der zweiten Reihe. Die formschönen 16-Zoll-Alufelgen sind serienmäßig (r.)

Durchzug klar gewonnen und sogar den Dreiliter an Laufkultur überflügelt.

Wenn überhaupt etwas verloren ging, dann ist es die Leichtigkeit, die das frühe Cabrio auszeichnete. Denn das stetige Plus an Größe, Steifigkeit und Komfort summierte sich im Laufe der Jahre auf über 300 Kilogramm Mehrgewicht.

Wer da noch wieselflinkes Handling und überschäumendes Temperament erwartet, fühlt sich im aktuellen 325 Ci zunächst enttäuscht. Trotzdem: Zum genüsslichen Offenfahren reicht es locker, und wer es mal eilig hat, kommt in 8,2 Sekunden auf 100 km/h.

Was hier an Leistung geboten wird, gebärdet sich so willig und munter, dass der Wunsch nach mehr rasch verstummt. Um dieses Temperament zu entfalten, muss allerdings fleißig geschaltet werden – angesichts der leichtgängigen und exakten Führung des Fünfgang-Getriebes bekanntlich eher ein Vergnügen als lästige Pflicht. Auch an der ausgewogenen Gewichtsverteilung sowie den Fahrwerksqualitäten hat sich wenig geändert.



Die geglättete Heckschürze und LED-Rücklichter offenbaren den neuen Jahrgang

Womit zugleich das Beste am Dreier angesprochen wäre. Kaum einer erfreut das Herz des engagierten Fahrers so wie der kompakte BMW. Er ist handlich, verfügt über eine präzise, zielgenaue Lenkung und begnügt sich bei flotter Kurvenfahrt mit dezentem Untersteuern, das sich in engen Biegungen bei entsprechender Gaspedalbewegung gerne mal in einen leichten Heckdrift verwandeln lässt. Dafür bedarf er im Extremfall – etwa beim schnellen Spurwechsel – einer Portion Feingefühl, doch mit dem serienmäßigen ESP (hier DSC) werden Ausrutscher zuverlässig pariert.

Das Schönste daran: Ungeachtet dieser Vorzüge kommt der Komfort nicht zu kurz. Die Federung ist zwar straff, aber harmonisch und filtert besonders lange Bodenwellen recht geschmeidig weg. Zu kritisieren sind allenfalls die Windgeräusche bei geschlossenem und die Turbulenzen bei offenem Dach, die sich jedoch mit einem Windschott in geordnete Bahnen lenken lassen.

Es kostet ebenso Aufpreis wie Leder, Sitzheizung und Klimaautomatik, und wer den Cabriogenuss voll auskosten will, sollte zum ohnehin stattlichen Grundpreis gleich noch Holz- oder Aludekor statt der billigen Plastikblenden ordern.

Am Gesamteindruck ändert das wenig: Trotz kleiner Schwächen ist der Dreier ein Cabrio zum Schwachwerden. ■





Per Knopfdruck öffnet das Verdeck in nur 25 Sekunden. Darunter: Ein Zentralschalter betätigt alle vier Seitenscheiben

DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Sechszylinder-Reihenmotor, Hubraum 2494 cm³, Leistung 141 kW (192 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 245 Nm bei 3500/min.

FAHRLEISTUNGEN	
Höchstgeschwindigkeit	234 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	5,5 s
0 – 100 km/h	8,2 s
0 – 120 km/h	11,5 s
0 – 140 km/h	15,1 s
0 – 160 km/h	20,2 s
BREMSWEG	
aus 100 km/h kalt/warm	36,1/37,1 m
KRAFTSTOFFVERBRAUCH	
Super Plus	
Testverbrauch	11,5 l/100 km
GRUNDPREIS (2003)	
BMW 325 Ci Cabrio	Euro 38 900,–

BEWERTUNG

★★★★☆

+ Hohe Karosseriequalität, gut isoliertes, vollautomatisches Verdeck, vier vollwertige Sitze, harmonischer Komfort, kultivierter Sechszylinder, feinfühliges Handling, sichere Fahreigenschaften, hervorragende Bremsen.
– Kleiner Kofferraum, Windgeräusche und schlechte Sicht nach schräg hinten (geschlossen), teure Extras.

Besondere Modelle der ersten 30 Jahre

Auch vom BMW-Bestseller gab es über alle Baureihen hinweg Modellvarianten mit vergleichsweise geringer Verbreitung. Hier eine Auswahl seltener Dreier aus den ersten drei Jahrzehnten.

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** BMW, Ingolf Pompe, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert



M3 Touring E46

Obwohl die deutschen Wettbewerber auch in der Mittelklasse mit achtbarem Erfolg stark motorisierte Kombis verkauften, blieb der M3 Touring E46 ein Einzelstück. Er erhielt das 343 PS starke Triebwerk mit 3246 cm³ Hubraum inklusive entsprechender Optik bis hin zur Vierrohr-Auspuffanlage. Schon Anfang der 2000er-Jahre rechnete sich die M GmbH diese Variante tot – wie auch bei späteren Baureihen. Einen Serien-M3 Touring gibt es daher tatsächlich erst seit 2022



M3 Limousine E36

Gerade einmal ein Jahr lang (von 1994 bis 1995) war die M3 Limousine mit dem Dreilitermotor im Angebot. Das Triebwerk leistet 286 PS bei 7000 Umdrehungen und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Nur 1303 Viertürer entstanden. Vom identisch motorisierten Coupé verkaufte BMW 15550 Einheiten



323 ti compact E36

Nur 15155 Exemplare entstanden zwischen 1997 und 2000 – gemessen an der knappen Viertelmillion 316i Compact eine verschwindend geringe Anzahl. Schuld daran war sicher der stolze Grundpreis von 47900 Mark, der natürlich den herrlichen Reihensechszylinder mit 2497 cm³ Hubraum beinhaltete. Er leistet 170 PS bei 5000 Umdrehungen und beschleunigt den Zweitürer auf bis zu 230 km/h. Eine Variante des Compact war noch seltener: jene mit Erdgasantrieb – sie wurde 544 Mal gebaut

M3 Cabrio E30

Gerade einmal 786 Käufer fanden sich für das 195 PS starke M3 Cabrio, das von 1988 bis 1991 im Angebot war. Der Grund ist schnell gefunden: Während BMW für einen M3 einen Basispreis von 59800 Mark aufrief, kostete das Cabrio mal eben 93250 Mark. Mit 1360 Kilogramm wiegt es überdies 160 kg mehr als der geschlossene Zweitürer





320is E30

Um Käufer in Märkten glücklich zu machen, in denen Fahrzeuge mit mehr als zwei Liter Hubraum strafbesteuert wurden, steckte BMW einen vom M3 abgeleiteten Vierzylinder mit 1990 cm³ in insgesamt 3745 Zwei- und Viertürer. Das Triebwerk leistet dort 192 PS bei 6900/min



Dreier Compact E46

Nach dem Erfolg des ersten Compact legte BMW 2000 die zweite Generation auf – eigentlich eher eine Weiterentwicklung. Dank größerer Variantenvielfalt erreichte sie nach vierjähriger Bauzeit übrigens ähnliche Stückzahlen wie der Vorgänger innerhalb seines sechsjährigen Modellzyklus. Den E46 gab es als 316ti und 318ti mit Valvetronic-Vierzylinder, als 325ti sowie als 318td und 320td

Stuttgart Open

Die Baur-Topcabrios aus Stuttgart setzten Dreier-Fahrer lange vor dem offenen E30 an die frische Luft. Sie boten gepflegten Open-Air-Genuss über drei Generationen.

TEXT Michael Harnischfeger // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert

Es gab ja nur wenig aus deutschen Landen damals. Mercedes baute den SL, VW das Käfer Cabriolet und Porsche den Targa. Und die Karosseriewerke Baur in Stuttgart, die schon seit 1910 diverse Limousinen des festen Daches beraubt und die Fahrer eines 02er-BMW an die frische Luft gesetzt hatten, blieben dem Cabrio treu.

Nun also, 1978, ist nach dem Opel Kadett Aero der Dreier E21 dran. Das Baur Topcabrio basiert auf dem Zweitürer, dem nach Abflexen des Daches ein fester Dachrahmen mit Überrollbügel aufgesetzt wird. Wo C-Säule und Heckscheibe waren, läuft der Rahmen aus und übergibt ans Verdeck mit Kunststoffscheibe.

Zehn Tage dauert und 6000 Mark kostet der Umbau zum Topcabrio, das dank des aufstell- und herausnehmbaren Hardtops und des Falt-Verdecks im Heck Variationen des Offenfahrens erlaubt. „Erfreulich unbehelligt von Windgeräuschen und stärkeren Luftwirbeln bleiben Fahrer und Beifahrer bei geöffnetem Dach selbst im Bereich der Höchstgeschwindigkeit“, lobt auto motor und sport im ersten Test des 203,4 km/h schnellen und 27 428 Markt teuren 323i Baur Cabrio.

Verwindungssteif sind die Topcabrios aus Stuttgart und bis ins Detail liebevoll gemacht, geschlossen nur wenig lauter als die Limousinen. 4595 E21-TC1 fertigt Baur bis 1982, vom Nachfolger TC2 auf E30-Basis sind es 10 865 Exemplare bis 1991; das Werks-Cabrio zieht ab 1985 viele Kunden ab. Eine ambitionierte Eigenentwicklung mit Gitterrohrrahmen und 325i-Technik, der TC3 von 1987, soll das kompensieren, bleibt aber ein unglückliches Einzelstück. Der eigenwillige Viertürer TC4 auf Basis des E36 findet bis 1996 nur noch 312 Kunden, 1999 ist Baur Geschichte.



Baur fertigte bereits den 02 als Cabrio – warum also nicht auch dessen Nachfolger, den Dreier?



Nur 3,5 Kilogramm wiegt das feste Dachteil, die Demontage gelingt auch ohne helfende Hände



Maximal geöffnet, ist es im TC2 ruhiger als im Werks-Cabrio. Den Baur gibt es sogar mit Allrad

Mit dem TC4 präsentiert Baur 1993 ein viertüriges Topcabrio. Das Verdeck reicht weiter nach vorn als bei den Vorgängern. Der TC4 verkauft sich schlecht, das Werks-Cabriolet ist schlicht zu gut geraten

Neues Gesicht:
Der Dreier folgt
dem aktuellen
BMW-Design, aber
mit Weichspüler

Dreißiger-Zone

TEXT Wolfgang König // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

Vom neuen Dreier hängt bei BMW vieles, wenn nicht alles ab. Hat er das Zeug, den Erfolg des Vorgängers zu wiederholen? Der Test des Topmodells 330i mit 258 PS stimmt hoffnungsvoll.

Sensationen jagen sich, die Modellflut rollt, Marktnischen bersten – der Konsument im Bombardement einer atemlosen Produktoffensive. Und doch gibt es sie noch, die Momente, in denen die Autowelt kurz innehält. Zum Beispiel, wenn BMW einen neuen Dreier vorstellt. Nun ist es wieder so weit: Der Dreier geht in die fünfte Generation. Es lohnt sich, gespannt zu sein.

Zum ersten Test kommt er in Gestalt des 330i – es ist das vorläufige Topmodell der Baureihe. Und unwillkürlich drängt sich die Frage auf, ob es denn wirklich sein muss, brauchen wir wirklich einen neuen Dreier? Schließlich hat der Vorgänger seine Vorbildfunktion in den knapp sieben Jahren, in denen er gebaut wurde, nie eingebüßt. Dynamisch, kompakt, begehrenswert – ein BMW, wie er im Buche steht, ein Dauerbrenner, auch in der Zulassungsstatistik. So schlank wie bisher ist er jetzt nicht mehr. Knapp fünf Zentimeter mehr Länge, acht Zentimeter mehr Breite – die lassen sich nicht verheimlichen. Das Design verstärkt den massigeren Auftritt noch, womit dann auch das Angstthema unter den Dreier-Fans auf dem Tisch wäre: Muss man sich den Neuen erst schönreden lassen? Oder ist diesmal womöglich spontaner Beifall angesagt? Die Antwort: weder noch.

Klar ist, dass der Dreier mehr Zugeständnisse an den Publikumsgeschmack erkennen lässt als andere BMW. Und dass es, sachlich gesehen, an der neuen Form nichts auszusetzen gibt: Die zusätzlichen Zentimeter verbessern das Raumgefühl erheblich, wozu besonders die größere Innenbrei-



Cockpit mit Doppelhöcker und i-Drive, gute Sitzposition

te beiträgt. Und dank den knapp vier Zentimetern mehr Radstand haben die Fondpassagiere nun mehr Platz für die Beine.

Die Kopffreiheit hinten ist zwar etwas knapp bemessen, nicht jedoch der Kofferraum: 460 Liter Gepäckvolumen (20 Liter mehr als zuvor) kann man mitführen, sofern die Zuladung 430 Kilogramm nicht übersteigt. Allerdings schränken voluminöse Radkästen die Ladefläche ein, und für die Möglichkeit, durch Umklappen der Rücksitzlehne mehr Laderaum zu schaffen, berechnet BMW nach alter Unsitte einen Aufpreis.

Mehr Nützlichkeiten, kein Mehrgewicht

Gleiches gilt für weitere praktische Details: Dem Trend zum multifunktionalen Kofferraum folgend, bietet man auf Wunsch ein Extrapaket, das Haken, Netze, Regenschirmhalter, ein Nassfach sowie eine Schublade unter der Hutablage umfasst. Selbst einen „modularen Skisack“ (herausnehmbar) kann sich der Kunde gönnen. Dennoch darf man vermuten, dass nur die wenigsten Interessenten den Dreier wegen solcher Nützlichkeiten in Erwägung ziehen.

Auch das verbesserte Raumangebot dürfte kaum den Ausschlag geben, eher schon die Tatsache, dass schädliche Nebenwirkungen ausbleiben. 1540 Kilogramm wiegt der Neue, nicht mehr als der zierlichere Vorgänger – ein dickes Lob also für die BMW-Ingenieure, zumal die Stahlkarosse nicht nur 25 Prozent steifer, sondern auch erheblich crashsicherer sein soll.

Da freut sich nicht nur der Mensch, sondern auch der BMW-Fahrer in ihm. Zehn Prozent mehr



460 Liter Kofferraumvolumen, wahlweise mit praktischem Zubehör



Straffe, gut ausgeformte Sitze, im Bild die Sportvariante für 600 Euro



Mehr Beinraum, Mittelarmlehne und Ladeluke mit Skisack für 340 Euro



Agiles Handling, sportliches Fahrverhalten. Die Aktivlenkung reduziert die Lenkarbeit

Gewicht zum Beispiel hätten sieben Prozent Zeitverlust beim Spurt auf Tempo 100 bedeutet. Damit wäre die Mehrleistung des Sechszylindermotors nahezu verpufft. So aber darf mit einem erklecklichen Dynamikzuwachs gerechnet werden.

258 PS leistet das neue Triebwerk, 27 PS mehr als das alte, derweil das maximale Drehmoment von 300 Nm auf dem bisherigen Niveau verharrt. Der Marke entsprechend fehlt es auch nicht an technischen Leckerbissen: Die Liste der Neuerungen reicht von der Valvetronic-Steuerung bis zum Block aus Magnesiumlegierung, der den Motor um zehn Kilogramm erleichtert.

Die Kraft fließt über ein Sechsganggetriebe (Sechsgangautomatik auf Wunsch) mit verbesserter Schaltung zu einem innovativen Leichtlauf-Achsantrieb. Außerdem kommt der Dreier in den Genuss neuer Achskonstruktionen (vorn mit Aluminium-Querlenker, hinten eine Fünflenker-Variante der Einser-Achse) sowie einer perfektionierten Fahrwerkselektronik.

Die Frage, was es bringt, erledigt sich schon auf den ersten Kilometern: auf jeden Fall deutlich mehr Komfort. Der neue Motor säuselt noch geschmeidiger und verkneift sich auch beim Ausdrehen raue Töne. Und die Federung steckt Unebenheiten, bei denen Dreier-Insassen früher heftig zusammenzuckten, souverän weg.

Das allein wäre eigentlich schon Grund genug, dem Vorgänger keine Träne nachzuweinen – zumal auf der Autobahn, wo der Neue endlich jenes Maß an Reisekomfort bietet, das auto motor und sport beständig einforderte. Nicht dass der Dreier unversehens zur Sänfte mutiert wäre: Über die Straßen-



Typisch BMW: umklappbare Rücksitzlehnen nur gegen Aufpreis



Die Klimaanlage ist serienmäßig, die Klimaautomatik kostet aber 750 Euro extra



258 PS aus drei Litern Hubraum: der neue Sechszylinder

Trotz des erneuten Zuwachses bei Außenlänge und Radstand wahrt der neue Dreier sein typisches Profil und seinen überaus dynamischen Fahrcharakter



Wer das Navigationssystem wählt, bekommt auch den i-Drive-Controller in der Mittelkonsole

17-Zoll-Räder serienmäßig, Reifen (225/45) mit Notlaufeigenschaften





Der Zündschlüssel hat ausgedient, gestartet wird per Knopfdruck

beschaffenheit herrscht nach wie vor keine Unklarheit. Doch heftige Vertikalbewegungen sind nun nicht mehr zu befürchten, ohne dass dieser Komfortgewinn zulasten des Fahrbahnkontakts ginge.

Funktion top, Stil Geschmackssache

Da bleibt der Dreier ganz der Dreier, was sich auch von anderen Schlüsselkriterien berichten lässt. Sicher, das Cockpit im neuen Stil ist Geschmackssache, aber wer auf das Navigationssystem verzichtet, kommt um den i-Drive herum. Er entspricht jenem im Fünfer inklusive der Nachteile, besonders bei der Radiobedienung (keine Stationstasten).

Der Rest ist qualitativ wie funktional einwandfrei: Die Position hinter dem Lenkrad passt wie angegossen, man sitzt auf straffen, gut ausgeformten Polstern, die Geräuschkulisse entbehrt lästiger Dissonanzen. Im Lärmpegel lassen sich aber keine Fortschritte verzeichnen, was die Innengeräuschmessung bestätigt. Zwar hält sich der Motor im Hintergrund, aber Fahrwerk und Fahrtwind bleiben akustisch präsent.

Der von BMW beanspruchten Freude am Fahren tut dies keinen Abbruch, speziell als 330i offeriert sie der neue Dreier nicht weniger hochprozentig als erwartet. Sein Vorteil der gleichmäßigen Gewichtsverteilung resultiert in einem ausgesprochen sympathischen Eigenlenkverhalten. Richtungswechsel erfolgen willig und ohne Verzug. Selbst in engen Kurven schiebt er nur leicht über die Vorderräder, und die gute Aufbaudämpfung sorgt dafür, dass auch auf holprigen Belägen nichts aus dem Ruder läuft.

Kein Anlass also für wehmütige Erinnerungen an den Vorgänger. Wahr ist, dass der neue Dreier den alten auch in der Fahrdynamik übertrumpft. Dass er dies nicht zuletzt einer rigiden elektronischen Kontrolle verdankt, bleibt dem Fahrer nicht verborgen. Die Kontrollleuchte verrät es: Bei forcierter Gangart legen DSC (BMW-Bezeichnung für ESP) und ASC+T (ASR) Überstunden ein, so gekonnt freilich, dass ihr Regelwerk meist nur optisch registriert wird.

Auf Tastendruck lassen sich die Stabilisierungseingriffe aber auch etwas zurückschrauben, was einer aktiven Fahrweise entgegenkommt und es dem Fahrer erlaubt, das Kurvenverhalten mit dem Gaspedal zu beeinflussen. Vollständiges Abschalten bleibt ebenfalls eine Option, wenngleich in Anbetracht der nun freien Kräfte nur in Ausnahmefällen zu empfehlen.

Noch komplexer wird die Sache, wenn die Aktivlenkung für 1300 Euro extra im Spiel ist. Das aus Sechser- und Fünfer-Reihe bekannte Steuerorgan, das den benötigten Lenkwinkel abhängig von der Geschwindigkeit variiert, verfügt im Dreier zusätzlich über kurskorrigierende Talente (siehe Kasten auf Seite 110). Auch sonst wurde das System im Detail weiterentwickelt, was sich vorteilhaft bemerkbar macht.

Die Aktivlenkung im Dreier spricht um die Mittellage sensibler an, die gerade opportunen Lenkeinschläge lassen sich besser antizipieren, der Gewöhnungseffekt ist geringer. Fazit: Es geht auch ohne, aber der Agilitätsvorteil bei langsamer Fahrt ist nicht zu verachten.

Langsam ist man im 330i freilich nur, wenn es sein muss. 258 PS lassen das Energiebündel ganz locker in nur 6,1 Sekunden auf Tempo 100 und in 15 Sekunden auf 160 beschleunigen (bisher: 6,7 und 16,3 Sekunden) – das macht ihm in seiner Klasse keiner nach. Allerdings empfiehlt es sich, den Griff zum Schalthebel nicht zu scheuen, denn erst ab 4500/min kommt das jüngste Prachtstück von BMW so richtig zur Sache.

Bis 7000/min darf gedreht werden – 400/min mehr als bisher –, vergleichsweise gebremst hingegen der Schaum in den unteren Drehzahlgefilden. 300 Nm sind heutzutage eben nicht gerade aufwühlend, zumal, wenn sie auf einen ins Lange übersetzten sechsten Gang treffen. Jubeln lassen, lautet hier die Devise, wobei die angeborene Sparsamkeit des BMW-Motors die Reue für diesen Genuss erträglich macht. Im Durchschnitt begnügte sich der Testwagen mit 11,4 l/100 km.

Weiter gehende Spargedanken dürften sich beim Blick in die Preisliste verflüchtigt haben. 35 900 Euro kostet das Vergnügen. Die gute Nachricht: nur 400 Euro mehr als der Preis des Vorgängers. Es lebe der Neue! ■



auto motor und sport Ausgabe 7/2005, 16. März 2005



Gut ablesbare Instrumente, der rote Bereich beginnt bei 7000/min

Zur optionalen Klimaautomatik gehören Ausströmer im Fond





Ohne Schlüssel entriegeln und starten per „Komfortzugang“ für 600 Euro

Bremsen auf unterschiedlich griffigen Belägen: Die Aktivlenkung gleicht das Abdriften vom Kurs aus

Aktivlenkung mit Stabilisierungseffekt

In kritischen Situationen, etwa beim Bremsen, hält das weiterentwickelte System den Dreier selbsttätig auf Kurs.

Wenn einer lenkt, dann der Fahrer: Auch das wird sich ändern. Erstmals unternimmt der neue Dreier, sofern mit Aktivlenkung ausgestattet, auch ohne Zutun des Fahrers Lenkmanöver. Droht das Auto mit dem Heck auszubrechen – beim Bremsen auf unterschiedlichen Reibwerten etwa (µ-split) oder bei Lastwechseln in Kurven –, wird automatisch gegengesteuert. Aktiv wird in diesem Fall jener Elektromotor, der sonst bei der Aktivlenkung über ein Planetengetriebe in der Lenksäule den Einschlag der Räder vergrößert oder verringert (je nach Geschwindigkeit) und damit die Direktheit der Lenkung tempoabhängig variiert. Neu sind nun die kurskorrigierenden Eingriffe. Abhängig vom Giermoment (Drehkraft um die Hochachse des Autos) können an den Rädern Lenkwinkel von bis zu fünf Grad realisiert werden, ganz von selbst, versteht sich. Dass dies ausreicht, um den Dreier in kritischen Situationen zu stabilisieren, beweist der auto motor und sport-Bremsentest. Bei der µ-split-Prüfung leistet die Aktivlenkung ganze Arbeit: Das sonst zum Kurshalten notwendige Gegenlenken erübrigt sich, und zwar auch bei extrem unterschiedlicher Griffigkeit. Was bleibt, ist ein leichter, sich selbst korrigierender Schlingerkurs, der die Stabilität nicht beeinträchtigt.

BMW 330i

Leistung 258 PS (190 kW); 0–100 km/h 6,1 s; Höchstgeschwindigkeit 250 km/h; Verbrauch 11,4 l/100 km; Preis 35 900 Euro

TESTWERTE

FAHRLEISTUNGEN

	s
Beschleunigung	
0 – 60 km/h	2,9
0 – 80 km/h	4,4
0 – 100 km/h	6,1
0 – 120 km/h	8,6
0 – 130 km/h	9,9
0 – 140 km/h	11,2
0 – 160 km/h	15,0
0 – 180 km/h	19,3
0 – 200 km/h	24,7
400 m	14,4 (157 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Elastizität	
60 – 100 km/h im IV./V. Gang	6,6/8,2
80 – 120 km/h im IV./V. Gang	6,8/8,5
60 – 100 km/h im VI. Gang	10,9
80 – 120 km/h im VI. Gang	10,8

Fahrversuche	km/h
Slalom 18 m leer/bel.	61,8/61,9
ISO-Wedelgasse leer/bel.	133,8/131,1
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschw. leer/bel.	74/74
Ausfahrgeschw. leer/bel.	57/55

Verbrauch Super Plus	l/100 km
min. (ams-Verbrauchsrunde)	8,1
maximal	14,5
Testverbrauch	11,4
Reichweite in km	526

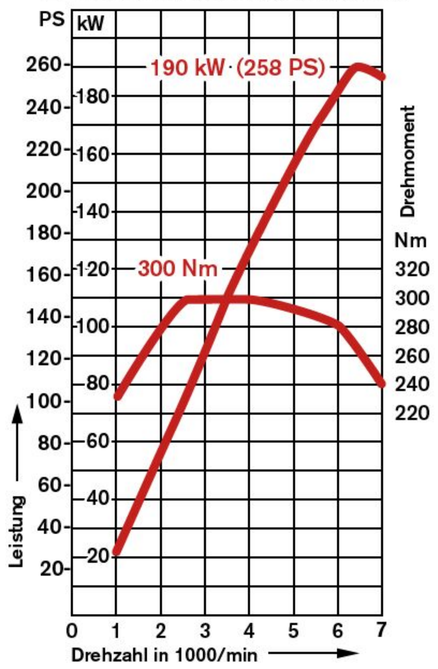
Außengeräusch	dB(A)
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	84/3
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; III. G.)	77
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; IV. G.)	76

Innengeräusch	III.	IV.	V.	VI.
bei 50 km/h	62	60	59	59
bei 80 km/h	65	64	63	63
bei 100 km/h	68	67	65	65
bei 120 km/h	71	70	68	67
bei 130 km/h	72	70	70	69
bei 140 km/h	74	73	71	72
bei 160 km/h		75	74	73
bei 180 km/h		76	75	75
Standgeräusch				42
Maximalgeräusch im III. Gang				77

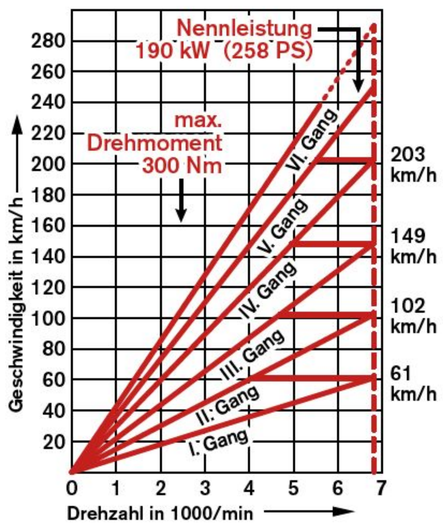
Tachometerabweichung	km/h
Anzeige	effektiv
80	76
100	94
130	124
160	153

Bremsweg	m
aus 100 km/h kalt (leer)	39
aus 100 km/h kalt (beladen)	40
aus 100 km/h warm (beladen)	39
Hochgeschwindigkeitsbremstest (190 km/h)	141

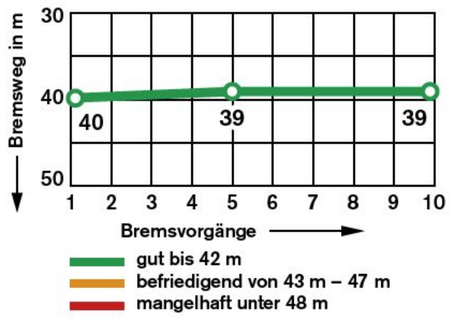
LEISTUNGSDIAGRAMM



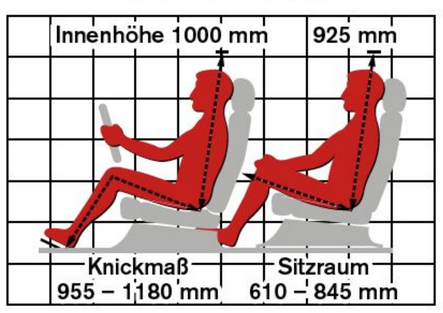
GETRIEBEDIAGRAMM



BREMSDIAGRAMM



INNENRAUM





Fünf Zentimeter länger, acht Zentimeter breiter und einen Zentimeter höher als bisher: Der neue Dreier wirkt nicht nur eine halbe Nummer größer, er ist es auch. Die Vorteile zeigen sich im Innenraum: deutlich mehr Breite, mehr Knieraum im Fond

Länge:	4520 mm
Breite:	1817 mm
Höhe:	1421 mm
Radstand:	2760 mm

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung.

LEISTUNG	190 kW (258 PS)
bei	6600/min
spez. Leistung	63,4 kW/l (86,1 PS/l)
Hubraum	2996 cm³
Bohrung x Hub	85,0 x 88,0 mm
Verdichtungsverhältnis	10,7 : 1
max. Drehm.	300 Nm bei 2500/min
mittl. Kolbengeschw. bei Nenndr.	19,4 m/s
Ölinhalt Motor/Kühlsysteminhalt	6,5/8,2 l

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Sechsganggetriebe. Übersetzungen: I. 4,35, II. 2,50, III. 1,67, IV. 1,23, V. 1,00, VI. 0,85, R. 3,93. Achsantrieb 3,15 : 1.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Spurweite vorn/hinten 1500/1513 mm, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 16,0 : 1, 1,75 Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem, Räder-größe 8 J x 17, Reifengröße 225/45 R 17 W, Pirelli Euforia.

KAROSSERIE

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen.

Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,30
Stirnfläche A	2,11 m²
Luftwiderstandsindex c_W x A	0,63 m²
Länge/Breite/Höhe	4520/1817/1421 mm
Radstand	2760 mm
Wendekreis rechts/links	11,1/11,0 m
Tankinhalt	60 l
Leergewicht	1540 kg
Gewichtsverteilung v./h.	50,6/49,4 %
Zulässiges Gesamtgewicht	1970 kg
Dachlast	75 kg
Kofferraumvolumen	460 l
Zuladung	430 kg
Zul. Anhängelast/gebremst	750/1700 kg

INNENRAUM

Innenbreite vorn/hinten	1475/1460 mm
Sitztiefe vorn/hinten	490/535 mm
Normsitzraum	700 mm
Lenkraddurchmesser	370 mm

WARTUNG

nach Wartungsintervallanzeige

VERBRAUCH (ECE-NORM)

Stadt	12,7 l/100 km
über Land	6,4 l/100 km
gesamt	8,7 l/100 km

ABGASWERTE

HC (Grenzwert)	0,070 (0,1) g/km
NO_X (Grenzwert)	0,025 (0,08) g/km
CO (Grenzwert)	0,357 (1,0) g/km
CO_2	210 g/km

AUSSTATTUNG/PREISE

GRUNDPREIS (2005)	**Euro 35 900,–**
TESTWAGENPREIS	**Euro 51 470,–**
Mängel am Testwagen	keine

SERIENAUSSTATTUNG

ABS, Fahrer-/Beifahrer-Airbag, Sidebags vorn, seitliche Kopfairbags, elektronisches Stabilitätsprogramm, elektrische Fensterheber, Klimaanlage, Leichtmetallräder, einstellbare Lenksäule, Radio mit CD, Zentralverriegelung mit Fernbedienung.

ZUSATZAUSSTATTUNG (✔ = sinnvoll)	
✔ adaptives Kurvenlicht	400,–
Aktivlenkung	1300,–
Automatikgetriebe	2050,–
Geschwindigkeitsregelanlage	300,–
✔ Klimaautomatik	750,–
Lederausstattung	2080,–
✔ Metallic-Lackierung	700,–
✔ Navigationssystem	3100,–
✔ el. Schiebedach	950,–
✔ Sitzheizung	360,–
Xenonscheinwerfer	840,–

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (Euro 4)	203,–
Haftpflicht (TK 17, R 6)	1003,–
Teilkasko (TK 21, R 6) ohne SB	395,–
Vollkasko (TK 22, R 6) mit 150 Euro SB	2371,–
Festkosten pro Jahr	1601,–
Betriebskosten/100 km	19,49
Wertverlust/Jahr	4500,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: EurotaxSchwacke)

GESAMTKOSTEN/km*	
bei 15 000 km/Jahr	0,60/0,30
bei 30 000 km/Jahr	0,42/0,25

MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN*	
bei 15 000 km/Jahr	751,–/377,–
bei 30 000 km/Jahr	1060,–/621,–

Gewährleistung

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung.

alle Preise in Euro, * mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG

★★★★★

Da, wo es darauf ankommt, bietet der neue 330i deutlich mehr. Komfort und Raumangebot haben gewonnen, das Fahrverhalten ist brillant, der Motor ein Gedicht, die Fahrleistungen sind spitze. Nachteile? Ziemlich teuer, der Spaß.

KAROSSERIE
- ⊕ gutes Raumangebot
- ⊕ angemessener Qualitätseindruck
- ⊖ knappe Kopffreiheit hinten
- ⊖ i-Drive-Bedienung nicht optimal

FAHRKOMFORT
- ⊕ gut abgestimmte Federung
- ⊕ bequeme Sitze
- ⊕ wirkungsvolle Klimaanlage
- ⊕ geringe Bedienungskräfte

ANTRIEB
- ⊕ drehfreudiger Motor
- ⊕ hohe Laufkultur
- ⊕ exakte Schaltung
- ⊕ sehr gute Fahrleistungen
- ⊖ mäßige Elastizität

FAHREIGENSCHAFTEN
- ⊕ sportliches Handling
- ⊕ hohe Fahrsicherheit
- ⊕ präzise Lenkung
- ⊕ guter Geradeauslauf

SICHERHEIT
- ⊕ hohe Sicherheitsvorkehrungen
- ⊕ standfeste Bremsen

UMWELT
- ⊕ schadstoffarm nach Euro 4
- ⊕ an der Leistung gemessen günstiger Verbrauch

KOSTEN
- ⊕ günstige Versicherungseinstufung
- ⊖ hoher Anschaffungspreis
- ⊖ bescheidene Ausstattung

Drei Plus

TEXT Bernd Stegemann // **FOTOS** Rossen Gargolov

Vom Nischenmodell zum Mehrheitsbeschaffer: In seiner Neuauflage schickt sich der BMW Dreier Touring an, mit mehr Stil, Raum und Finesse die Limousine nach Stückzahlen zu überflügeln.

Ein guter Schluss ziert alles. Beim letzten Dreier Touring war er gar so gut gelungen, dass der Kombi-Anteil von acht (1999) auf 34 Prozent (2004) hochschnellte. Seine sportliche Erscheinung kam offenbar besonders beim jüngeren Publikum gut an, der Altersdurchschnitt (40 Jahre) liegt rund fünf Jahre unter dem der Limousinen-Käufer. Aus gutem Grund: Eine Verwechslung mit Pampers- und Baumarkt-Shuttles ist ausgeschlossen, das schöne Stück wirkt trendiger und passt damit perfekt zum BMW-Ideal. Was, so stellt sich da die Frage, braucht der Mensch mehr?

Die Antwort hat bereits im Frühjahr das aktuelle Stufenheckmodell gegeben. Mehr Platz, verschärfte Dynamik sowie die geballte, teils optionale Technik-Kompetenz der Marke sind die Ecksteine der fünften Generation, die zugleich als letzte Baureihe den neuen, umstrittenen Designstil des Hauses übernahm. All das kommt mit der Markteinführung am 17. September 2005 zugleich dem Touring zugute, der schlagkräftige Argumente mitbringt, um erstmals zur beliebtesten Dreier-Variante aufzusteigen.

Denn auch der Kombi verbirgt seine wahren Ambitionen nicht, zeigt sich als Fahrmaschine mit etwas erhöhtem Praxisnutzen. Radstand und Länge bleiben gleich, den Unterschied macht wie üblich das Heck. Durch die gestreckte, sanft abfallende Dachlinie und den massiven, keilförmigen Unterbau wird der Schwerpunkt nach hinten verlagert, die angetriebene Hinterachse bekommt schon optisch mehr Gewicht. Zwischen 55 und 110 Kilogramm Zuwachs sind es in der Realität, die geringfügig zu Lasten des Temperaments und Verbrauchs gehen.

Im Vergleich zum Vorgänger steht der Neue insgesamt trotzdem besser da, weil alle Motoren stärker und sparsamer wurden. Drei Benziner und zwei Diesel mit serienmäßigem Partikelfilter stehen zur Wahl, wobei der überarbeitete Dreiliter-



auto motor und sport
Ausgabe 15/2005,
6. Juli 2005



Im Vergleich zum harmonischeren Vorgänger wirkt das Heck viel massiger und unruhiger. Dachreling als Option



Die Frontpartie entspricht jener der Limousine, Fahrwerk und Handling auch





Besonders im Fond des Touring ist der Raumgewinn deutlich spürbar



Der Gepäckraum glänzt mehr mit praktischen Details als mit schierer Größe



Zum Einladen kleineren Gepäcks lässt sich die Heckscheibe separat öffnen



Sechszylinder im 330d ab Herbst auch in der Limousine Einzug hält. 231 PS sowie 500 Newtonmeter bei nur 6,7 Liter pro 100 Kilometer sind absolute Spitze in dieser Klasse und Garanten für gehobenen Antriebskomfort, der freilich seinen Preis hat. Aber schon mit dem Zweiliter-Vierzylinder im 320d ist man leichtfüßig, druckvoll und zudem äußerst wirtschaftlich unterwegs, was ihn wie bisher zum beliebtesten Modell machen dürfte.

Unter den Ottomotoren setzt sich besonders der 258 PS starke Dreiliter-Reihensechser gut in Szene. Als 330i läuft der Touring zu Höchstform auf, was souveränen und seidigen Vortrieb betrifft. Da ist kein Unterschied zur Limousine spürbar, nicht zuletzt dank der ausgeglichenen Massenverteilung. Selbst Handling und Fahrkomfort liegen auf gleichem Niveau, weil man trotz höheren Leer- und Gesamtgewichts (Zuladung 540 kg) auf eine straffere Abstimmung verzichtet hat. Beide Karosserievarianten sind übrigens ab Herbst als Sechszylinder wieder mit Allradantrieb lieferbar, und für Sparfüchse werden im nächsten Frühjahr noch die Einstiegstypen 318d (122 PS) und 318i (129 PS) mit Zweiliter-Vierzylinder nachgeschoben.

Auch als Touring bleibt der Dreier ein Fahrerauto, obwohl die Mittelkonsole nicht mehr abgewinkelt ist. Mit einem der beiden Navigationssysteme hält automatisch der i-Drive-Controller Einzug (u.)



Über die sonstigen Fortschritte des Modellwechsels hinaus hat BMW dem Kombi weiteren Feinschliff angedeihen lassen. Beim Öffnen der separaten Heckscheibe schwenkt die Abdeckung neuerdings automatisch hoch, um das Einladen kleinerer Gepäckstücke zu erleichtern. Wegen der höheren Gürtellinie passen nun endlich Wasserkästen unter das Rollo, das zusammen mit einem Fangnetz an der Fondlehne montiert ist. Des Weiteren helfen serienmäßige Verzurrösen und -bänder sowie Taschen- und Regenschirmhalter, Ordnung im Heckabteil zu schaffen.

Auch beim absoluten Volumen hat der Touring merklich aufgeholt, obwohl ihm der moderne Mensch seine Zuneigung ja nicht deshalb schenkt, weil er ständig Kühlschränke zu transportieren hat. Mit 460 (plus 25) bis 1385 (plus 40) Liter erreicht er jetzt immerhin das Format eines T-Modells der Mercedes C-Klasse, und die Ladekante (59 Zentimeter) liegt erfreulich tief. Allerdings lässt sich der Raum wegen der breiten Radhäuser und des nach vorn ansteigenden Bodens nicht optimal nutzen. Denn anders als beim Mercedes kann weiterhin nur die geteilte Fondlehne, aber nicht die Sitzfläche umgeklappt werden.

Im Gegenzug wartet der Dreier neben vielen weiteren Extras auf Wunsch mit einem gläsernen Panoramadach (zirka 1400 Euro) auf, dessen vorderer Teil auf Knopfdruck öffnet und beinahe Cabriogefühle vermittelt. Mag der neue Touring in puncto Stauraum auch kein Riese sein: Beim Blick nach oben ist er der Größte seiner Klasse. ■

TECHNISCHE DATEN

BMW Dreier Touring		320i	325i	330i	320d	330d
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/6	Reihe/6	Reihe/4	Reihe/6
Hubraum	cm³	1995	2497	2996	1995	2993
Leistung	kW (PS) bei 1/min	110 (150) bei 6200	160 (218) bei 6500	190 (258) bei 6600	120 (163) bei 4000	170 (231) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	200 bei 3600	250 bei 2750	300 bei 2500	340 bei 2000	500 bei 1750
Länge x Breite x Höhe	mm	4520 x 1817 x 1418				
Radstand	mm	2760				
Leergewicht	kg	1505	1545	1605	1580	1675
Gepäckraum	l (VDA)	460/1385				
Beschleunigung	0–100 km/h s	9,4	7,2	6,4	8,6	6,8
Höchstgeschwindigkeit	km/h	218	243	250	223	248
ECE-Verbrauch gesamt	l/100 km	Super Plus 7,6	Super Plus 8,6	Super Plus 8,9	Diesel 5,9	Diesel 6,7
Grundpreis (2005)	ca. Euro	28 600,–	33 400,–	37 400,–	31 550,–	39 300,–

Besondere Dreier der letzten 20 Jahre

Was bedeutet „Bielefeld“? Und wie war das mit dem Pick-up? Auch in den vergangenen 20 Jahren hat BMW eine Reihe ungewöhnlicher Dreier gebaut. Hier ein Blick auf die M-Modelle.

TEXT Johannes Köbler // **FOTOS** BMW, Uwe Fischer, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert



M3 Pick-up E93

Für interne Zwecke der M GmbH gebaut und als Aprilscherz kommuniziert, stellte BMW dieses Einzelstück 2011 vor. Neben der mit Aluminium-Riffelblech verkleideten Ladefläche verfügt der 420 PS starke Zweitürer auch über ein herausnehmbares Dachmittelteil.



M4 CSL G82

Die Biberzähne am Bug muss man nicht schön finden, aber alles andere im CSL von 2022 war pure, ans Limit getriebene M-Faszination: strikter Leichtbau ohne Fondsitze, vorn Carbonschalen, steiferes Fahrwerk mit Bremsen aus Verbundmaterial, Heckantrieb, 550 PS. 0–200 km/h: 10,7 Sekunden.

M3 Touring G81

Gemeinsam mit dem M4 CSL präsentierte BMW den M3 als Touring. Ganz so radikal wie das Coupé war und ist er nicht mit seinen 510 PS und dem serienmäßigen Allradantrieb. Die M GmbH hatte den Eiltransporter ganz im Stillen entwickelt, unter dem Codenamen „Bielefeld“. Warum? Weil es diese Stadt gar nicht gibt.





M3 CRT E90

Das Kürzel stand für Carbon Racing Technology – die Haube und die Sitzschalen der Limousine, die 2012 in nur 67 Exemplaren gebaut wurde, waren aus CFK gefertigt. Als Antrieb des M3 CRT diente der 450 PS starke, frei saugende 4,4-Liter-V8 aus dem Rennsport-nahen Coupé M3 GTS.



M3 CS F80

Gut 25 000 Euro Aufpreis gegenüber dem Competition-Modell kostete der CS, der 2018 den Schlussakkord unter die F80-Reihe setzte. Obwohl seine Leistung (460 PS aus dem R6-Biturbo) nur um 10 PS zunahm und das Gewicht gerade mal um ein paar Kilo sank, bot er eine feine Kombination aus Performance und nachgeschärftem Handling.

M4 GTS F82

Wassereinspritzung? Klar, in den Sammler, um ab 5000 Umdrehungen die Ladeluft zu kühlen. Mit diesem Trick und mit entsprechend höherem Ladedruck kam der Reihen-Sechser auf 500 PS. Das starke Coupé erschien 2016 als Editionsmodell in 700 Stück Auflage. Ein Gewindefahrwerk und Cup-Reifen banden es eng an die Straße an. Weitere exklusive Zutaten: Endschalldämpfer aus Titan, CfK-Schalen und einstellbarer Aero-Kit.



Heavy

Nun müssen auch BMW-Fahrer nicht länger im Zelt ausharren, wenn das Wetter schlecht ist – dem faltbaren Hardtop sei Dank. Was das schwergewichtige Dreier Cabrio sonst noch bietet, zeigt der Test des 335i mit 306 PS.

TEXT Wolfgang König // **FOTOS** Achim Hartmann

Metal

Offen macht das Dreier
Cabrio eine gute Figur.
Schade nur, dass sich
die Fondkopfstützen
nicht entfernen lassen

Nur die vier Kopfstützen – im Fond mit Überrollschutz – ragen aus der niedrigen Linie heraus



Des Dreiers bestes Stück: Dreiliter-Turbosechszylinder mit 306 PS und 400 Nm



Auch im Fond lässt es sich recht gut aushalten – vorausgesetzt, die Beine sind nicht zu lang



Cockpit wie im Coupé. Neu: i-Drive jetzt zusätzlich mit programmierbaren Tasten



Ladeprobleme bei geöffnetem Dach und nur noch 210 Liter Kofferraum



Ist das Dach geschlossen, passen 350 Liter Gepäck ins Heck – 50 Liter mehr als beim Vorgänger





Praktisch: umklappbare Rücksitzlehne, elektrische Einstiegshilfe



Anders als bei vielen Coupé-Cabrios hält die Frontscheibe genügend Abstand von den vorderen Passagieren

Sie wissen schon: Den Geschmack eines Menschen erkennt man daran, welche Mode er nicht mitmacht. Das versenkbare Hardtop ist so eine Mode – es soll Leute geben, die lieber gar kein Cabrio kaufen als eines mit Blechdach. Den einen ist es nicht offen genug, andere stören sich am dicken Hintern oder an der Tatsache, dass der Kofferraum beim Offenfahren gegen null geht. Und manche finden einfach alles daneben.

Wahr ist aber auch: Die Masche verkauft sich gut. Der Gedanke, Coupé und Cabrio vereint in einem einzigen Auto zu bekommen, zieht – so sehr, dass sich nach langem internem Ringen BMW dem Trend nicht länger verschließen möchte. Nun reiht sich also auch das Dreier Cabrio in die CC (Coupé/Cabrio)-Phalanx ein. Doch damit sich CC-Skeptiker nicht sofort angewidert abwenden, kommt man ihnen zumindest in einigen Punkten entgegen: Der Steiß des neuen Cabrios ist nicht sperriger als der des Dreier Coupés, wodurch die Sache optisch leichter zu verdauen ist. Und weil sich das Dach schon weit vorn vom Rahmen der Frontscheibe löst, sitzt man schön im Freien –nicht weniger jedenfalls als beim bisherigen Modell. Das unterscheidet den BMW von den meisten anderen Exemplaren dieses Genres.

Wie nicht anders zu erwarten, zeugt das dreiteilige Oberteil von höchster Ingenieurskunst. Die Bewegungsabläufe beim Öffnen und Schließen sind zirkusreif, wobei die Prozedur in 22 Sekunden erledigt ist. Dass selbst bei BMW Wunder so rar sind wie fliegende Schildkröten, zeigt dann jedoch der Blick in den Kofferraum: Ist das Auto offen, bekommt man nur noch eine Aktentasche hinein. Für mehr ist der Schlitz unter dem Dachpaket einfach zu schmal – es sei denn, man steigt erst ein und macht das Dach zu. Oder man bestellt den „Komfortzugang“, der es erlaubt, das Dach per Fernbedienung zu betätigen und – zwecks Beladung – in einer Zwischenstellung zu stoppen.

Aber auch dann gilt es, zu haushalten: Zwar nennt BMW ein Ladevolumen von 210 Litern, doch in Anbetracht der flachen, zerklüfteten Gepäckwanne bezieht sich die Angabe offenbar auf flüssiges Ladegut. Wer verreist, muss also geschlossen fahren, denn in diesem Fall passen immerhin 350 Liter ins Heck, 50 Liter mehr als beim Vormodell. Dann kann es auch schon mal zu viert losgehen.

Die Rücksitze sind schmaler als im Coupé, aber zumindest für Halbwüchsige durchaus langstreckentauglich, wobei im Fond nun acht Zentimeter mehr Schulterfreiheit geboten werden als im alten Cabrio. Alternativ lässt sich die Rücksitzlehne vorklappen und als Gepäckablage nutzen, was zugleich eine breite Durchreiche zum Kofferraum freilegt. Das löst dann auch größere Transportprobleme.

Die Vorteile des festen Dachs liegen auf der Hand: Verdeckschlitzer haben keine Chance, die Rundumsicht entspricht der im Coupé, und der Geräuschpegel ist deutlich niedriger, obgleich auch die Stahlbedachung Windgeräusche verursacht. Mit leicht geschlossenen Augen betrachtet könnte das neue Cabrio selbst optisch als Coupé durchgehen, doch bei genauerem Hinsehen verfliegt die Illusion: Wo sich beim echten Coupé eine glatte Haut spannt, übersäen hier Fugen das Blech. Drei verlaufen quer übers Dach, weitere zerteilen die hinteren Flanken – alles in allem nicht gerade ein erbaulicher Anblick, zumal oben auf dem Auto auch noch zwei Scharniere auszumachen sind.

Schwerwiegender als diese kosmetischen Nachteile ist allerdings ein anderer wunder Punkt des CC-Konzepts: Mit einem Testgewicht von 1847 Kilogramm hat das Cabrio 236 Kilo mehr auf den Rippen als ein vergleichbares Coupé, 157 mehr auch als die Topversion des bisherigen Cabrios. Das bleibt natürlich nicht ohne Folgen. Logisch deshalb, dass dieser Dreier nicht mehr ganz so leichtfüßig über die Straßen tänzelt, wie man es von anderen Vertretern seines Stammes gewohnt ist. Da spürt man die zusätzlichen Pfunde, wenngleich sich nicht behaupten lässt, dass jetzt nur noch Strickjackenträger mit dem Cabrio glücklich werden. Spaß macht es trotzdem.



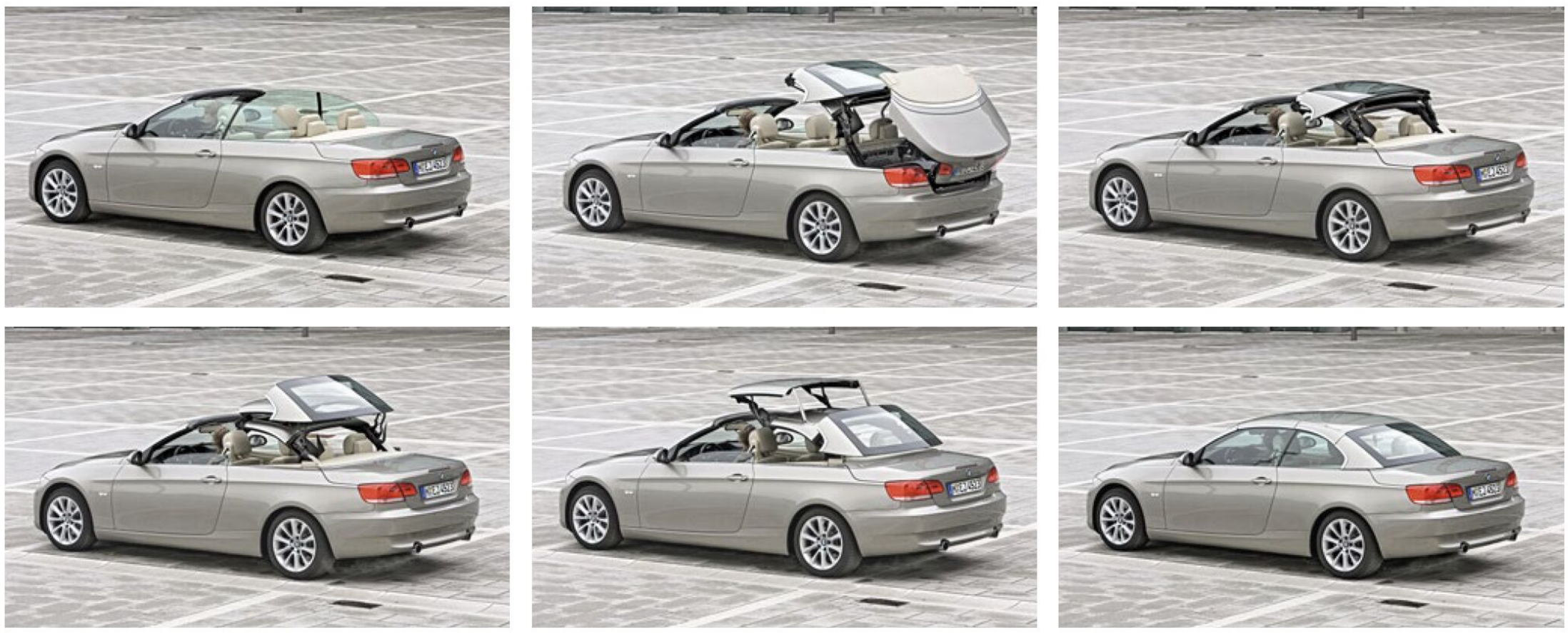
auto motor und sport
Ausgabe 7/2007,
14. März 2007

Spotlight

Prima Klima: Cabrio-Modus für die Klimaanlage



Wenn der Fahrtwind durchs Cockpit rauscht, steht die Klimaanlage auf verlorenem Posten. Was soll sie da noch regeln? BMW löst das Dilemma mit einem speziellen Cabrio-Modus. Er lässt sich mittels i-Drive-Knopf anwählen und reduziert den Einfluss des Innenraum-Temperaturfühlers. Stattdessen orientieren sich Gebläse und Temperaturregelung an der Außentemperatur sowie der Sonneneinstrahlung. Außerdem regelt die Automatik nun die ausströmende Luftmenge tempoabhängig, unterbindet den Umluftbetrieb und optimiert beim Heizen die Luftverteilung. Ziemlich clever also und, wie der Versuch bei Temperaturen um die acht Grad zeigt, auch effektiv. Das Wichtigste bei dieser Kälte, die Sitzheizung, muss man allerdings noch eigenhändig einschalten.



Aufwendige Konstruktion: Binnen 22 Sekunden verwandelt sich das Cabrio in ein fest überdachtes Coupé – sehenswert

Dafür bürgt beim getesteten 335i schon dessen grandioser Turbomotor. Sicher, die 306 PS können sich im Coupé und in der Limousine noch eindrucksvoller in Szene setzen, aber es langt immer noch, um in einem Leistungs- und Drehmoment-Luxus zu schwelgen, der in dieser Klasse seinesgleichen sucht. Die Gelassenheit, mit der das Schwergewicht durch die Landschaft katapultiert wird, passt obendrein bestens zum Cabrio-Charakter, zumal im offenen Auto auch das wohltemperierte Trompeten des Sechszylinders aufs Angenehmste zur Geltung kommt. Da lässt sich übrigens auch gegen die Sechsgangautomatik nicht das Geringste einwenden. Sie beherrscht sowohl gutes Timing als auch schnelles Schalten und lässt sich bei Bedarf über Lenkradpaddel optimal von Hand schalten.

Alles bestens mithin, aber wie steht es mit Shake, Rattle & Roll, der klassischen Cabrio-Plage? Antwort: Im Dreier schlottert höchstens der Beifahrer. Allerdings ist auch das neue Cabrio kein Universalgenie. Ein richtiges Coupé ist immer noch spürbar steifer, was sich vor allem bei schneller Fahrt über holprige Straßen mitteilt. Dann durchdringt ein leichter Tremor die offene Karosserie, und die Lenksäule schüttelt ein wenig – Erscheinungen, die im geschlossenen Zustand weitgehend verschwinden. In diesem Fall verrät nur noch ein leises Schaben im Dachstuhl, dass ein beweglicher eben noch kein fester Deckel ist.

Es gibt Schlimmeres, vor allem, wenn man bedenkt, dass dieses Viersitzer-Cabrio ansonsten alles mitbringt, was einem Autos der Marke BMW ans Herz wachsen lässt – inklusive vorzüglicher Bremsen und einer tadellosen Detailverarbeitung. Brutaler ist da schon der Schock beim Blick in die Preisliste: 39 900 Euro muss man für das neue Dreier Cabrio mindestens ausgeben (320i mit 170 PS). Darf es der 335i sein, sind 50 750, mit Automatik sogar 52 910 Euro fällig. Gönnt man sich dann noch ein paar nette Extras wie beim Testwagen (unter anderem Klimaautomatik, CD-Navigation, Lederpolster, Windschott, Kurvenlicht und Einparkhilfe), dann klettert der Preis ruck, zuck auf 65 000 Euro.

Kann ein Dreier Cabrio von der Stange so viel wert sein? Da kommt es, wie immer, auf den Standpunkt an. Mal so gesagt: Wo sonst bekommt man einen offenen Viersitzer mit über 300 PS und versenkbarem Hardtop? Genau, nirgends auf dieser Welt. Deshalb müssen sich die BMW-Händler über einen Mangel an zahlendem Publikum wohl auch keine Sorgen machen. ■

BMW 335i CABRIO

Leistung 306 PS (225 kW); 0–100 km/h 6,0 s; Höchstgeschwindigkeit 250 km/h; Verbrauch 13,1 l/100 km; Preis 52 910 Euro

TESTWERTE

FAHRLEISTUNGEN **s**

Beschleunigung

0 – 80 km/h	4,2
0 – 100 km/h	6,0
0 – 120 km/h	8,2
0 – 140 km/h	10,6
0 – 160 km/h	13,9
0 – 180 km/h	17,8
0 – 200 km/h	23,2
400 m	14,1 (162 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h

BREMSWEG **m**

aus 100 km/h kalt (leer)	37
aus 100 km/h kalt (beladen)	37
aus 100 km/h warm (beladen)	37
Hochgeschwindigkeitsbremstest (190 km/h)	131

TACHOMETERABWEICHUNG **km/h**

Anzeige	effektiv
80	77
100	96
130	126
160	155

AUSSENGERÄUSCH **dB(A)**

Stand-/Fahrgeräusch (EG)	77/75
beschl. Vorbeifahrt (50 km/h; D.)	77
konst. Vorbeifahrt (80 km/h; D. G.)	75

INNENGERÄUSCH **dB(A)**

Stufe	D
bei 80 km/h	63
bei 100 km/h	66
bei 130 km/h	70
bei 140 km/h	74
bei 160 km/h	76
bei 180 km/h	78
Standgeräusch	49
Maximalgeräusch bei Kickdown	75

FAHRVERSUCHE **km/h**

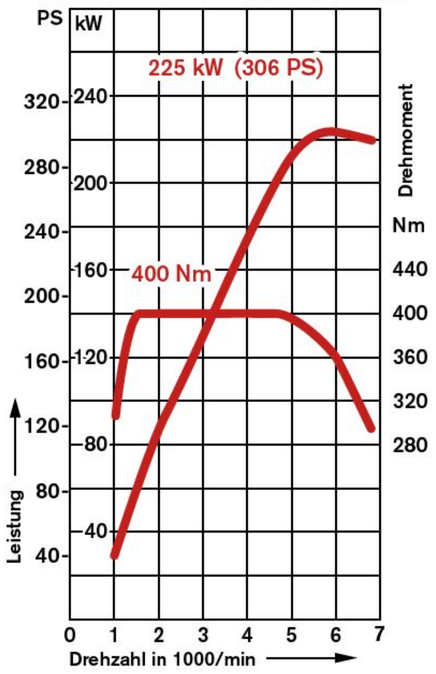
Slalom 18 m leer/beladen	62,5/62,2
ISO-Wedelgasse leer/beladen	132,9/132,0
VDA-Ausweichgasse	
Einfahrgeschwindigkeit leer/beladen	73/72
Ausfahrgeschwindigkeit leer/beladen	52/50

VERBRAUCH **l/100 km**

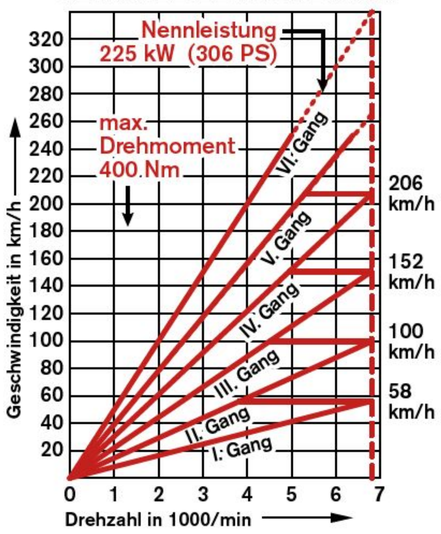
Super Plus

minimal (ams-Verbrauchsrunde)	8,2
maximal	15,5
Testverbrauch	13,1
Reichweite in km	481

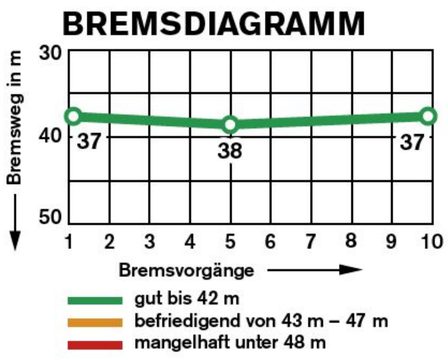
LEISTUNGSDIAGRAMM



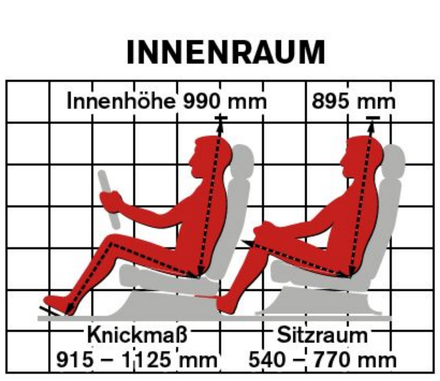
GETRIEBEDIAGRAMM



BREMSDIAGRAMM



INNENRAUM





TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, elektronische Kraftstoffeinspritzung.

LEISTUNG	**225 kW (306 PS)**
bei	5800/min
Spez. Leistung	75,5 kW/l (102,7 PS/l)
Hubraum	2979 cm³
Bohrung x Hub	84,0 x 89,6 mm
Verdichtungsverhältnis	10,2 : 1
Max. Drehmoment	400 Nm bei 1300/min
Mittl. Kolbengeschw. bei Nenndrehzahl	17,3 m/s
Ölinhalt Motor	6,5 l
Kühlsysteminhalt	8,5 l

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Sechsstufen-Automatikgetriebe. Übersetzungen: I. 4,17, II. 2,34, III. 1,52, IV. 1,14, V. 0,87, VI. 0,69, R. 3,40. Achsantrieb 3,46 : 1.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Doppelquerlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Spurweite vorn/hinten 1500/1507 mm, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 16,0 : 1, drei Lenkradumdrehungen, hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Bremskraftbegrenzer, Antiblockiersystem, Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Rädergröße vorn 8 J x 17, hinten 8,5 J x 17, Reifengröße vorn 225/45 R 17 W, hinten 255/40 R 17 W, Bridgestone Potenza RE050.

KAROSSERIE

Viersitziges Cabrio mit zwei Türen.

Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,31
Stirnfläche A	2,08 m²
Luftwiderstandsindex c_W x A	0,64 m²
Länge/Breite/Höhe	4580/1782/1384 mm
Radstand	2760 mm
Wendekreis rechts/links	11,1/11,2 m
Tankinhalt	63 l
Leergewicht	1847 kg
Gewichtsverteilung v./h.	47,3/52,7 %
Zulässiges Gesamtgewicht	2180 kg
Zuladung	333 kg
Kofferraumvolumen offen/geschlossen	210/350 l
Zul. Anhängelast/gebremst	750/1700 kg

INNENRAUM

Innenbreite vorn/hinten	1470/1340 mm
Sitztiefe vorn/hinten	520/495 mm
Normsitzraum	635 mm
Lenkraddurchmesser	370 mm

WARTUNG

nach Wartungsintervallanzeige

VERBRAUCH (ECE-Norm)

Stadt	14,4 l/100 km
über Land	7,3 l/100 km
gesamt	9,9 l/100 km

ABGASWERTE

HC (Grenzwert)	0,052 (0,10) g/km
NO_X (Grenzwert)	0,012 (0,08) g/km
CO (Grenzwert)	0,339 (1,0) g/km
CO_2	238 g/km

AUSSTATTUNG/PREISE

GRUNDPREIS (2007)	**Euro 52 910,–**
TESTWAGENPREIS	**Euro 64 300,–**
Mängel am Testwagen	keine

SERIENAUSSTATTUNG

ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, elektronisches Stabilitätsprogramm, Bordcomputer, elektr. Fensterheber vorn/hinten, Klimaanlage, Leichtmetallräder, einstellbare Lenksäule, Nebelscheinwerfer, Radio mit CD, el. Fahrersitzverstellung mit Memory, Xenonscheinwerfer, Zentralverriegelung mit FB.

ZUSATZAUSSTATTUNG	**(✔ = sinnvoll)**
Automatikgetriebe	2160,–
Aktivlenkung	1300,–
✔ Klimaautomatik	770,–
✔ Lederausstattung	2240,–
✔ Metallic-Lackierung	770,–
✔ Navigationssystem	3150,–
✔ Windschott	320,–

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer (Euro 4)	203,–
Haftpflicht (TK 16, R 6)	1120,–
Teilkasko (TK 25, R 6) ohne SB	755,–
Vollkasko (TK 25, R 6) mit 150 Euro SB	3176,–
Festkosten pro Jahr	2077,–
Betriebskosten/100 km	21,27
Wertverlust/Jahr	5800,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)

GESAMTKOSTEN/km*

bei 15 000 km/Jahr	0,74/0,35
bei 30 000 km/Jahr	0,51/0,28

MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN*

bei 15 000 km/Jahr	924,–/439,–
bei 30 000 km/Jahr	1275,–/705,–

GEWÄHRLEISTUNG

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung

* mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG ★★★★☆

Das faltbare Hardtop verleiht dem Dreier Cabrio die Vorteile eines Coupés, schränkt aber das Kofferraumvolumen bei offenem Dach stark ein. Ansonsten glänzt der 335i mit hervorragenden Antriebs- und Fahrwerksqualitäten, nur der Verbrauch ist zu hoch.

KAROSSERIE
- ⊕ Platz für vier Personen
- ⊕ gute Verarbeitung
- ⊖ bei offenem Dach kleiner Kofferraum

FAHRKOMFORT
- ⊕ insgesamt guter Federungskomfort
- ⊕ bequeme Sportsitze
- ⊕ geringe Windgeräusche
- ⊖ nachlassender Komfort auf kurzen Wellen

ANTRIEB
- ⊕ erstklassige Fahrleistungen
- ⊕ sehr gutes Durchzugsvermögen
- ⊕ hohe Laufkultur
- ⊕ gut abgestimmte Automatik
- ⊖ kleiner Tank (63 Liter)

FAHREIGENSCHAFTEN
- ⊕ neutrales Kurvenverhalten
- ⊕ agiles Handling
- ⊕ präzise Lenkung
- ⊖ mäßige Traktion

SICHERHEIT
- ⊕ sehr gute Bremsen
- ⊕ gute Sicherheitsausstattung

UMWELT
- ⊖ hoher Benzinverbrauch

KOSTEN
- ⊕ relativ geringer Wertverlust
- ⊖ hoher Anschaffungspreis
- ⊖ teure Extras
- ⊖ hohe Unterhaltskosten

Sparschein-Kontrolle

Obwohl bereits der normale BMW 320d zu den sehr sparsamen Dieselmodellen gehört, soll die neue Variante Efficient Dynamics Edition nochmals genügsamer sein. Lohnt sich der Aufwand, oder büßt die Limousine damit zu viel von ihrer Dynamik ein?

TEXT Sebastian Renz //
FOTOS Achim Hartmann

Zu den obligatorischen Zutaten für ein Sparmodell zählt neben einer längeren Getriebeübersetzung, einer verbesserten Aerodynamik, einem reibungsoptimierten Antriebsstrang und einer Start-Stopp-Automatik nun auch bei BMW eine langatmige Bezeichnung.

Der verbrauchsoptimierte 320d nennt sich Efficient Dynamics Edition, was nicht einmal auf den Schlüsselanhänger des Testwagens passt und noch holpriger klingt als die farbenfrohen Bezeichnungen der Konkurrenz wie Blue Efficiency oder Greenline. Dafür kostet er nicht mehr als der normale 320d, der jüngst um sieben auf 184 PS erstarkte und nach NEFZ-Norm nur 4,7 l/100 km verbraucht. Noch mal 0,6 l weniger verspricht der Edition, der zunächst mal bei der Leistung spart. Doch die 21 PS weniger spürt man in den Fahrleistungen kaum, und bei der Fahrdynamik liegt er gleichauf, profitiert von optimal ausbalancierter Gewichtsverteilung und von der serienmäßigen Tieferlegung. Die mindert allerdings das ohnehin nicht besonders ausgeprägte Federungstalent. Den Konsum mindern die Sparmaßnahmen. Mit 6,4 l/100 km liegt der Testverbrauch schon 0,6 l unter dem des bisherigen 320d mit 177 PS.

Doch zurückhaltend gefahren, begnügte sich der Edition auf der auto motor und sport-Normrunde sogar mit 3,8 l/100 km – ein exzellenter



auto motor und sport
Ausgabe 9/2010,
8. April 2010







Ab 1000 Touren zieht der verbrauchs-optimierte Zweiliter-Diesel ruckelfrei hoch, wenn es sein muss, bis 4500: Im Efficient Dynamics Edition leistet der Selbstzünder 21 PS weniger als im frisch überarbeiteten, normalen 320d





Bei betont sensibler Fahrweise kann der Efficient Dynamics Edition sein Sparversprechen belegen: 3,8 l/100 km. Wie alle BMW-Vierzylinder hat auch der Edition serienmäßig Start-Stopp und eine Schaltanzeige

Wert, mit dem die knapp 1,5 Tonnen schwere Limousine den 105 PS starken VW Passat Bluemotion unterbietet.

Der BMW-Trick: Ein Fliehkraftpendel im Zweimassenschwungrad ermöglicht ruckfreies Beschleunigen schon ab 1000 Umdrehungen und damit sehr niedertouriges Fahren. Bei Beachtung der gestrengen Schaltanzeige streift die Nadel des Tourenzählers bevorzugt über den Bereich bis 1500/min, brummelt der Diesel locker bei Tempo 70 im sechsten Gang bei 1000/min. Das entspricht zwar nicht ganz der althergebrachten Vorstellung von Freude am Fahren, der von Freude am Sparen dagegen schon. ■

DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor (Common-Rail) mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1995 cm³, Leistung 120 kW (163 PS) bei 3250/min, maximales Drehmoment 380 Nm bei 1900/min.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	228 km/h

BESCHLEUNIGUNG

0 – 80 km/h	5,4 s
0 – 100 km/h	8,1 s
0 – 120 km/h	11,2 s
0 – 140 km/h	15,5 s
0 – 180 km/h	27,4 s

BREMSWEG

aus 100 km/h kalt/warm	37,5/39,0 m

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

minimal (ams-Verbrauchsrunde)	D 3,8 l/100 km
Testverbrauch	D 6,4 l/100 km

GRUNDPREIS (2010)

BMW 320d	
Efficient Dynamics Edition	Euro 34 100,–

auto motor sport BEWERTUNG

+ kräftiger und kultivierter Motor
+ niedriger Gesamt-, hervorragender Minimalverbrauch
+ hohe Fahrdynamik
+ ausgeprägte Fahrsicherheit
+ nur unerheblich schlechtere Fahrleistungen
+ kein Aufpreis für die Sparversion
– eingeschränkter Federungskomfort
– nur durchschnittliches Raumangebot

M wie

In jedem M3 steckt eine ordentliche Portion Tourenwagen. Doch jetzt kommt der GTS – schneller, lauter, härter. Mit seinen Ahnen traf sich das Motorsport-Coupé zu einer gemeinsamen, drehzahllastigen Ausfahrt.

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** Rossen Gargolov



mumm

Christa, wo bist du? Jeder, der verschwitzt in einem BMW M3 festgezurrt in die Boxengasse rollt, erwartet, von ihr ein Mikro unter die Nase gehalten zu bekommen. Schließlich war ZDF-Reporterin Christa Gierke ebenso wie der M3 essenzieller Bestandteil jeder DTM-Übertragung. Wobei das Kürzel selbstredend für die alte Deutsche Tourenwagen-Meisterschaft und nicht für Masters steht.

Damals dominierten die Bayern nahezu jedes Rennen, heute nur noch die Erinnerungen der Fans. Immerhin: Es könnte ein Comeback geben. Vielleicht mit dem neuen M3 GTS? Nein, eher nicht. Erstens ist das von der Baureihe E91 abgeleitete Modell vorwiegend für Kunden-Motorsport nach GT-Reglement gedacht, und zweitens sind die 150 geplanten Exemplare für je 136 850 Euro bereits verkauft.

Dafür bekommt der Kunde zunächst einmal deutlich weniger – vor allem an Gewicht (minus 70 Kilogramm). Dabei zeigt der GTS, wie ein Dreier-BMW ohne Sonderausstattungen aussieht. Und ohne Hecksitzanlage. Und ohne Dämmmaterial. Stattdessen umarmen Rennschalensitze den Fahrer und Beifahrer mit der Intensität eines Wrestling-Profis, Alcantara am Lenkrad bietet soliden Grip bei feuchten Handflächen. Auf der Straße sorgen dafür die Semi-



auto motor und sport
Ausgabe 16/2010,
15. Juli 2010



Slicks in 285er-Breite an der Hinterachse. Alle diese Maßnahmen geben dem Fahrer ein beruhigendes Gefühl, wenn er den 4,4 Liter großen V8 per Knopfdruck startet.

Aus der Titanauspuffanlage schwappt eine bedrohliche Welle aus Achtzylinder-Tiefbass, dessen heisere Nuancen die Nähe zum Motorsport demonstrieren – während sich der Fahrer fragt, ob er jetzt das Richtige tut. Doch eine leere Rennstrecke lässt man nicht warten. Der GTS schnalzt los, im sogenannten M Track Mode scharf gestellt, mit generöser Schlupfgrenze. Ein bisschen ESP bleibt dabei noch übrig, es kann aber auch völlig deaktiviert werden. Erst dann schießt das Doppelkupplungsgetriebe am schnellsten, doch auch in allen anderen Stufen schaltet es schneller als sein Schatten.

Bei jedem Schaltvorgang wirkt das Triebwerk ein wenig beleidigt, schließlich schnappt es jedes Mal fiebrig nach seiner Nenndrehzahl von 8300/min, das maximale Drehmoment von 440 Newtonmetern liegt bei 3750/min an. Auch wenn das V8-Triebwerk dabei vorwiegend schreit, bleibt der Eindruck eines üppig dimensionierten Motors, der unter der Haube mit dem Powerbuckel haust. Als Peilhilfe nutzt sie dagegen kaum, es erfordert schon intime Streckenkenntnis, um den GTS mit seinem feinnervigen Handling und der unerschütterlichen Traktion nicht durch eine schlechte Linie zu demütigen.

Gerne hätte man Christa davon berichtet, doch noch immer keine Spur von der Blondine. Statt ihr bittet ein M3 CSL zum Zwiegespräch. Weit weniger radikal, aber nicht minder emotional als sein

Nachfahre. „Das Kohlefaserdach in die Serienproduktion einzugliedern, war eine meiner größten Herausforderungen“, berichtet Adolf Prommesberger, Ex-Geschäftsführer der M GmbH. Für CSL-Piloten waren das vielmehr die Cup-Reifen der ersten Generation, die bereits bei nur leicht feuchter Fahrbahn die Haftkraft von Margarine aufweisen. Solange es trocken bleibt, fährt der Zweitürer seine Insassen schwindelig, begleitet von Fanfarenklängen, mit denen Monarchen im Mittelalter Kriege angezettelt hätten.

Heute reicht der Besitz eines makellosen Exemplars, um Preiskämpfe zu entfachen – mit steigenden Ziffern. Dabei leistete der Reihensechszylinder durch die verbesserte Frischluftversorgung mit 360 lediglich 17 PS mehr als die Basis, doch das um 110 Kilogramm niedrigere Leergewicht beschert eine spürbar gestiegene Querdynamik. Einzige Herausforderung: der perfekte Umgang mit dem sequenziellen Getriebe.

Für den E36 galt das umso mehr, doch dessen letzte Evolutionsstufe wartet mit manuellem Sechsganggetriebe auf eine schnelle Runde – was angesichts des weniger hart abgestimmten Fahrwerks eine andere Arbeitsweise am großen Lenkrad erfordert. Selbst aus heutiger Sicht bleibt das 321 PS starke Coupé jedoch ein beeindruckend schnelles Automobil. In 5,5 Sekunden schafft es kaum ein modernes Fahrzeug von 0 auf 100 km/h, und ein tendenziell eher übersteuerndes Fahrverhalten leistet sich ohnehin kein Hersteller mehr. Alles Spielverderber, denn trotz allem beißt der E36 nicht. Er erzieht höchstens zum kontrollierten Drift.

Der E30 bereitet Freunden schmutziger Seitenscheiben dagegen eher Probleme, denn Leistungsübersteuern fällt selbst dem Sport Evolution mit 238 PS schwer. Ansonsten lässt der Ur-M3 nichts anbrennen, schickt seinen 2,5 Liter großen Vierzylinder hemmungslos über die 7000/min-Marke. Nur das klangliche Erlebnis bleibt beim Vierzylinder etwas auf der Strecke. Seine Renn-Geschwister konnten das besser – fast so gut wie Christa, die sich immer ein bisschen so anhörte, als würde sie mit Tabasco statt mit Odol gurgeln. ■

2010: E92







450 PS

4361 cm³

4,4 s

305 km/h

1530 kg

8 Zylinder

Als auf dem Genfer Salon 2007 der neue M3 – zunächst als Studie – vorgestellt wurde, quoll ein V8 unter seiner Haube hervor. 420 PS schickt das vier Liter große Triebwerk an die Hinterachse, auf Wunsch per Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Erstmals seit dem E36 ist wieder eine M3-Limousine im Angebot, das Cabrio hat nun ein klappbares Hardtop. Den GTS mit 4,4-Liter-Motor gibt es nur als Coupé – und nur 150 Mal.

1990: E30



238 PS

2467 cm³

6,5 s

248 km/h

1200 kg

4 Zylinder





Auf der IAA 1985 reckte der erste BMW M3 seinen opulenten Heckflügel erstmals ins Licht der Öffentlichkeit. Zunächst entwickelte der Vierzylinder aus 2,3 Litern Hubraum 195 PS. Konstrukteur Paul Rosche nutzte Komponenten des Formel-1-Turbotriebwerks und des M88-Vierventilers des M 635 CSI. Die höchste Ausbaustufe des S14-Motors arbeitete im Sport Evolution von 1990. Vom E30-M3 wurden 17 790 Stück gebaut.

2003: E46

360 PS

3246 cm^3

4,9 s

250 km/h

1385 kg

6 Zylinder







Im Vergleich mit seinem direkten Vorgänger klang der Sechszylinder des dritten M3 nicht nur herrlich heiser, bei hohen Drehzahlen schrie er zudem wie ein Renntourenwagen. Speziell der um 110 Kilogramm erleichterte CSL beherrschte diese Tonart perfekt. Bereits die ab 1999 gebaute 343 PS starke Serienversion verfügte über eine variable Differenzialsperre und das schneller schaltende SMG. Gebaut wurden 85 139 Exemplare.

1995: E36

321 PS

3201 cm^3

5,5 s

250 km/h

1440 kg

6 Zylinder







Viele Autos schmückten sich mit seinen Außenspiegeln, doch nur der M3 aus der Baureihe E36 durfte sie mit Würde tragen. Das 1992 vorgestellte Coupé trieb ein Dreiliter-Reihensechszylinder an, der 286 PS leistete. Mit 295 PS wartete der auf 350 Exemplare limitierte GT auf. 1995 wurde der Hubraum auf 3,2 Liter erweitert, optional gab es das sequenzielle Getriebe SMG. Insgesamt liefen 71 242 Coupés, Limousinen und Cabrios vom Band.

Sports-Fr

TEXT: Alexander

Die Niere ist jetzt zugespitzter, die Xenon-Lichter sind verkniffener

eund

Bloch; **FOTOS:** Hans-Dieter Seufert

Neuer Anzug und sehnigere Proportionen: Der BMW Dreier, guter Kumpel aller Lust-Autofahrer, startet rundum erneuert in seine sechste Generation. Ist er auch nach 37 Jahren noch das Ideal einer Sportlimousine?

TEXT Alexander Bloch //
FOTOS Rossen Gargolov (1), Hans-Dieter Seufert

Ein wenig schizophren sind diese bayerischen Motorenwerkler ja schon. Sie steigen aus der Formel 1 aus, stellen Joschka Fischer als Berater ein, streichen den saugenden Reihensechszylinder, hadern renditegetrieben mit einem Supersportwagen und wollen mit Vans den Familienfrieden und mit Elektroautos das Weltklima retten. So nüchtern, so korrekt, doch dann das: Wie von einer Horde Audi A4 gejagt, zirkelt sich der neue Dreier mit Dynamik und Agilität beschwingt ins Sportfahrerherz. Wer so was entwickelt, muss Freude am Fahren wirklich noch wertschätzen. Kein Grund also für den Mittelklässler, so grimmig aus den zugespitzten Bi-Xenon-Scheinwerfern mit LED-Augenbrauen zu linsen.

Mag sein, dass BMW mitten im Paradigmenwechsel steckt. Aber allen, die schon unken, der Münchner Autohersteller baue in Zukunft wohl nur noch emissionsarme Siebensitzer, sollte man den F30 unter den Popo schnallen. Der hebt, obschon in Länge, Spur und Radstand gewachsen, mit seiner quirligen Art die Laune wie ein kühles Bier am Ende eines langen Arbeitstags.

Die Pressemappe gibt sich natürlich politisch korrekt und preist das gewachsene Raumangebot „besonders für Fondpassagiere“ – wie fürsorglich. Wer wirklich sehr um Hinterbänkler besorgt ist, kauft sich keinen Dreier. Dass er in praktischen Dingen noch nie ganz vorne war, störte seine Fans bisher so sehr wie eine freie Autobahn. Auch wenn es hinten jetzt einen Tick luftiger zugeht, so wissen sie doch, dass eine breitere Spur und der längere Radstand ebenso der Fahrdynamik dienen.

Immerhin, die Aussage „Liebling, der Neue hat jetzt 1,5 cm mehr Knieraum für die Kinder“ ist nicht geflunkert. Wahrscheinlich fällt der Satz bei diesem Dienstwagen-König aber gar nicht so oft. Jedenfalls lässt es sich in den bequemen Fondsesseln mit vier Zentimeter mehr Sitztiefe sehr passabel reisen.

Und wenn wir schon mal am Heck rumwerkeln: Der Kofferraum ist um 20 auf 480 Liter gewachsen, die recht enge Ladeluke leider nicht, und mit seiner 40:20:40-Rückbank (Extra) lassen sich auch breitere Rockerboards in die Alpen schaffen. Vorne rockt dagegen der niedrigere Hüftpunkt –

Der Innenraum profitiert vor allem im Fond vom Wachstum. Die Rundumsicht ist gut



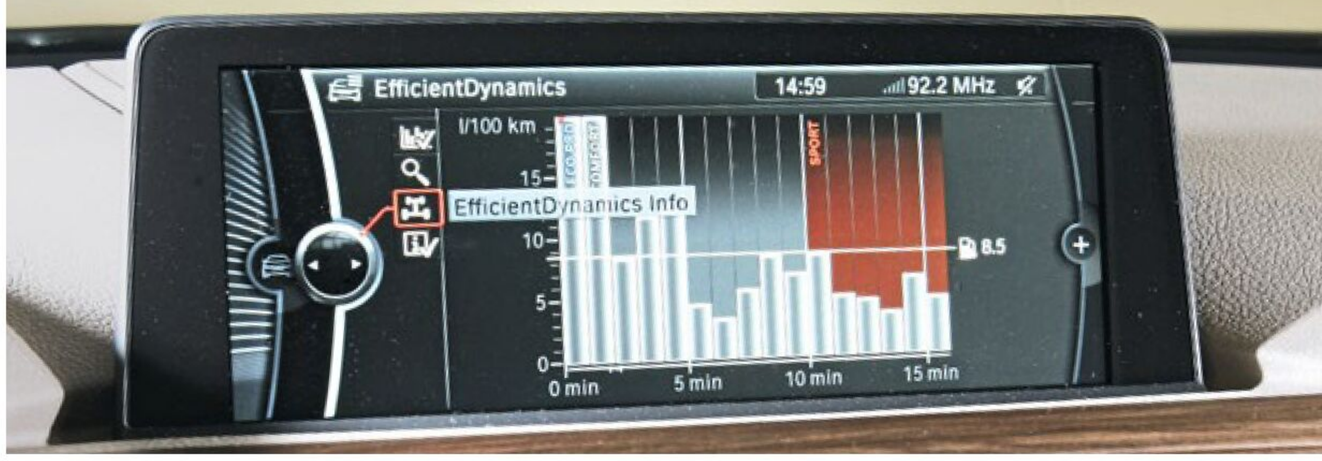
Das Fahrerlebnis lässt sich per Knopf anpassen (Eco Pro, Comfort, Sport)



Die Uhren in Beige: schlechte Ablesbarkeit bei Tag, aber auch sonst nicht besser als früher

Die Farbe denken wir uns weg, und schon wird das Armaturenbrett schön







Die Infos über Verbrauch und Leistung sind attraktiv animiert

was die Sitzposition sportlicher und den Schwerpunkt tiefer legt. Es freut sich wieder mal die Fahrdynamik.

Das Armaturenbrett bedient stilistisch geschärft mit achtgradiger Hinwendung der Mittelkonsole den Egoisten im Piloten, ohne den Beifahrer dramatisch auszugrenzen. Es gibt Neues zu sehen. Das serienmäßige Farb-Display zum Beispiel, das wie ein zu groß gewordenes Smartphone auf den mittleren Lüftungsauslässen thront. In 6,5-Zoll-Größe klaubt es keinen weiteren Cent aus der Tasche. Wer es in 8,8 Zoll mit gestochen scharfer Auflösung und dem kompletten Infotainmentangebot haben will, wird wie gewohnt ein kleines Vermögen (rund 6000 Euro) los. 150 Euro kostet allein die Möglichkeit, iPhone-Apps zu integrieren!

Bei der Bedienung stieg BMW ja schon vor einigen Jahren wie Phoenix aus der Asche des verkorksten ersten i-Drive-Versuchs auf. Inzwischen kauft man sich einen BMW nicht mehr trotz, sondern auch wegen der einfachen Bedienung mit hoch liegenden, klar beschrifteten Direkttasten und intuitiv-unprätentiösen Menüstrukturen.



auto motor und sport
Ausgabe 5/2012,
9. Februar 2012

Der Wählknüppel des sehr weich und schnell schaltenden Achtgangautomaten (ZF HP28) erfordert Gewöhnung. Lenkradpaddel kosten noch mal 170 Euro mehr – gut angelegtes Geld fürs Gefühl. Und damit das nicht leidet, raten wir von Kreuzen bei Strukturholz und der Interieurfarbe Breeze in „Modern-Line“ ab – auch der Dreier macht inzwischen in Ausstattungslinien (Sport, Luxury, Modern). Das, ähh, Holz sieht aus wie von Playmobil, das helle Armaturenbrett spiegelt sich in der Scheibe, und die beigen Zifferblätter bieten bei Tag kaum Kontrast. Muss man ja nicht bestellen. Schade jedoch: Was Grate (Blinkerhebel) und Passungen (Türgriffknöpfe) angeht, war wohl Montag im Werk Dingolfing.

Wobei, wer sich so genial fährt, dürfte innen auch Spaltmaße tief wie der Bodensee klaffen lassen. Dabei steckt unter den Radhäusern keine Revolution. Die aus dem Vorgänger bekannte Doppelgelenk-Zugstreben-Vorderachse und die Multilenker-Hinterachse wurden aber speziell im Bereich der Kinematik und Elastokinematik überarbeitet. Weniger Gewicht und Reibung sowie



Die Assistenzsysteme warnen nur. Bremsen muss der Fahrer noch selbst



Das Design Gestreckter, dynamischer und nicht mehr so pummelig im Heckbereich



Das Heck: Die neuen Lichter im Stil des Fünfer tun dem Dreier richtig gut



Agil So agil wedelt kaum ein anderer Mittelklässler um Pylonen





Die Durchlade: Eine dreifach teilbare Rückbank erleichtert den Transport

Der Fond: weiterhin kein Kaufgrund für den Dreier, aber jetzt geräumiger

Der Zweiliter-Turbodiesel: kräftig und asketisch zugleich

Der Kofferraum: gewinnt keine Ikea-Schlachten, schluckt aber jetzt 20 Liter mehr





präzisere Führung der Komponenten verspricht BMW, der Fahrer spürt grandios neutrales Fahrverhalten, anmachendes Drängen des Hecks auf Scheitelpunktgas und bissige Traktion auf trockener Fahrbahn. Wegen Hinterradantrieb und paritätischer Gewichtsverteilung kommt beim heutigen Verkehr zwar keiner mehr schneller an, aber oft glücklicher. Für manche wird sogar der kurvige Umweg das Ziel.

Und es gibt weniger Schläge auf das Steißbein als bisher. Zwar plätschern kleinere Wellen immer noch fröhlich durch die erstklassigen Sitze (große Beinauflage, viel Rückenhalt), aber mittlere und derbere Brecher schluckt der fesche Bayer mit seiner adaptiven Dämpfung (wieder 1100 Euro) souverän. Nebenbei steht er auf seinen Pirelli-P7-Pneus bis zu 2,5 Meter früher als bisher – perfekt dosierbar, versteht sich.

Für Diskussionen auf höchstem Niveau könnte allenfalls die elektromechanische Sportlenkung mit variabler Übersetzung sorgen (und noch mal 450 Euro). Mit 2,25 Lenkradumdrehungen lenkt sie bei großen Radeinschlägen bis zu 25 Prozent direkter als der Vorgänger ein und eignet sich hervorragend zum kurbelarmen Einparken wie zur feinfühligen dynamischen Kurven-Sezierung. Der 4,62-Meter-Wagen schneidet durchs Rund wie ein warmes Messer durch Obatzter.

Jedoch spüren sensible Volant-Artisten eine leichte Stößigkeit bei gleichzeitig etwas synthetischem Steuergefühl. Minimal, aber bei einem Lenkungs-Primus wie BMW erwähnenswert. Ebenso wie die Frage, wieso der Zweiliter-Turbodiesel jetzt auf einmal Twinpower heißt. Weder rotieren zwei Turbos, noch strömt es durch Twinscroll-Rohre. Solches Marketing-Geschwurbel hat der Verkaufsstar unter den BMW-Aggregaten (70 Prozent Anteil im Dreier) gar nicht nötig.

Schreibt doch lieber „Der Diesel“ drauf, denn die Kombination aus 380-Nm-Vorschlaghammer-Durchzug und Spatzendurst sucht ihresgleichen. Dazu kommt er ansatzlos aus den Puschen und dreht fast wie ein Benziner. Wenn er jetzt noch sein vorlautes Knurren ablegt und bald auch mit Stickoxid-Kat (1190 Euro) die 2014 kommende EU-6-Abgasnorm erfüllt, gibt es kaum noch einen rationalen Grund, ihn nicht zu nehmen.

Günstig ist der eilige Bayer nicht, richtig teuer auch nicht. Für rund 40 000 Euro spuckt der Konfigurator einen vernünftigen 320d mit besten Wertstabilitätsaussichten aus.

Ein wunderbarer Wagen für alle, die gern mal automobil schizophren sind: geizig beim Sprit und schwelgend beim Fahren. ■

Spotlight

Der Dreier und der Winter

Eine festgefahrene, ebene Schneefläche und ESP aus, schon fliegt der Dreier mit dem Heck. So weit, so grandios. Schon kleine Anstiege lassen die Hinterräder aber durchdrehen. Im Gegensatz zu einem Fronttriebler liegt weniger Gewicht auf der Antriebsachse. Daher der Tipp: Im Winter immer im DTC-Modus und mit möglichst vollem Tank fahren. Das verbessert die Hecklast und damit die Traktion.



BMW 320d Modern Line

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen; 184 PS (135 kW); 0–100 km/h 7,6 s; Höchstgeschwindigkeit 230 km/h; Verbrauch 6,7 l/100 km; 38 860 Euro

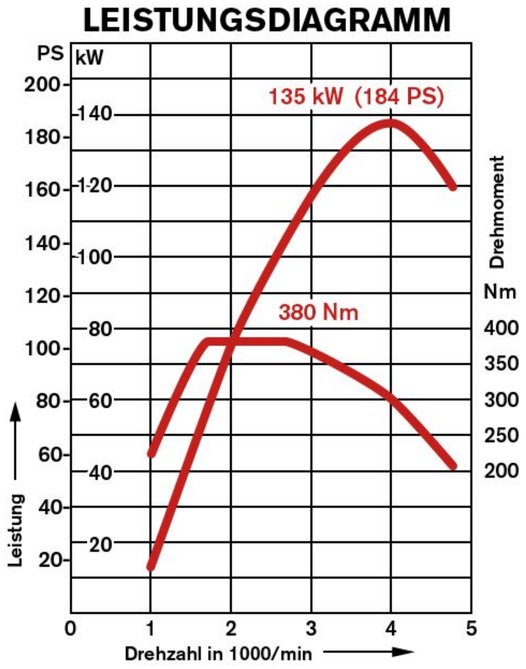
DIE FAKTEN

MOTOR

Vierzylinder-Reihen-Dieselmotor (Common Rail), vorne längs mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei Ausgleichswellen, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Rollenschlepphebel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt, Dieselpartikelfilter.

Leistung	**135 kW (184 PS)**
bei	4000/min
Hubraum	1995 cm^3
Bohrung x Hub	84,0 x 90,0 mm
Spez. Leistung	67,7 kW/l (92,2 PS/l)
Verdichtungsverhältnis	16,5 : 1
Ladedruck	1,7 bar
Max. Drehmoment	380 Nm bei 1750/min
Mittl. Kolbengeschw.	bei Nenndr. 12,0 m/s
Ölinhalt Motor	5,2 l
Kühlsysteminhalt	7,0 l

LEISTUNGSDIAGRAMM



KRAFTÜBERTRAGUNG

Hinterradantrieb, Achtstufen-Automatikgetriebe, Übersetzungen: I. 4,71, II. 3,14, III. 2,11, IV. 1,67, V. 1,29, VI. 1,00, VII. 0,84, VIII. 0,67, R. 3,30. Achsantrieb 2,81 : 1.

FAHRWERK

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, MacPherson-Federbeinen, hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn/hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,1 : 1, 2,25 Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn und hinten, Antiblockiersystem, Rädergröße 8 J x 18, Reifengröße 225/45 R 18 Y, Pirelli Cinturato P7.

WARTUNG

Nach Wartungsintervallanzeige

NEFZ-VERBRAUCH

Stadt	5,4 l/100 km
über Land	3,9 l/100 km
gesamt	4,4 l/100 km

EMISSIONSWERTE

Abgasnorm	Euro 5
HC+NO_X (Grenzwert)	0,184 (0,230) g/km
NO_X (Grenzwert)	0,171 (0,180) g/km
CO (Grenzwert)	0,171 (0,500) g/km
CO_2	117 g/km
Stand-/Fahrgeräusch (EG)	75/72

GARANTIE

zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung

TESTWERTE

FAHRLEISTUNGEN

Beschleunigung	**s**
0 – 40 km/h	1,9
0 – 80 km/h	5,2
0 – 100 km/h	7,6
0 – 120 km/h	11,0
0 – 130 km/h	12,8
0 – 140 km/h	14,8
0 – 160 km/h	20,7
0 – 180 km/h	27,7
400 m	15,6 (143 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h

BREMSWEG

	m
aus 100 km/h kalt (leer)	35,8
aus 100 km/h kalt (beladen)	35,7
aus 100 km/h warm (beladen)	34,7
Hochgeschw.-Bremstest (170 km/h)	103

gut bis 39,0
befriedigend von 39,1 bis 43,0
mangelhaft ab 43,1

Messbedingungen: Temperatur 2° Celsius, Luftdruck 1024 mbar

INNENGERÄUSCH

Fahrstufe	**dB(A) D**
bei 80 km/h	62
bei 100 km/h	64
bei 130 km/h	68
bei 160 km/h	72
Standgeräusch	46
Maximalgeräusch bei Kickdown	72

TACHOMETERABWEICHUNG

	km/h
80/100	78/98
130/160	127/157

FAHRVERSUCHE

	km/h
Slalom 18 m leer/bel.	64,4/64,2
ISO-Wedelgasse leer/bel.	129,8/127,7
VDA-Ausweichgasse	
Ein-/Ausfahrgeschwindigkeit	73/48

VERBRAUCH Diesel

	l/100 km
minimal (ams-Verbrauchsrunde)	4,5
maximal	8,9
Testverbrauch	6,7
Reichweite in km	850

Niedriger Verbrauch
Den Vorgänger unterbietet der Neue nicht, da Start-Stopp bei Minusgraden nicht arbeitet.

4,5 l/100 km

BMW 320d (ab 2012)
4,5 l/100 km
4,4 l/100 km
BMW 320d (bis 2011)

Bessere Bremsen
Im Gegensatz zu seinem Bridgestone-besohlten Vorgänger steht der Neue aus 170 km/h vier Meter früher.

103 m

BMW 320d (ab 2012)
103 Meter
107 Meter
BMW 320d (bis 2011)

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

1 Knickmaß	915–1155 mm	5 Innenbreite hinten	1460 mm
2 Innenhöhe vorn	1020 mm	6 Sitztiefe vorne	555 mm
3 Innenhöhe hinten	955 mm	7 Sitztiefe hinten	520 mm
4 Innenbreite vorne	1465 mm	8 Sitzraum	610–845 mm



Radstand 2810 mm
Länge 4624/Breite 1811/Höhe 1429 mm

Normsitzraum	705 mm
Lenkraddurchmesser	370 mm
Ladekantenhöhe	655 mm
Spurweite v./h.	1543/1583 mm
Wendekreis r./l.	11,4/11,4 m
Leergewicht	1550 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	1980 kg
Zuladung	430 kg
Gewichtsverteilung v./h.	50,4/49,6 %
Anhängelast/gebr.	745/1600 kg
Dachlast	75 kg
Kofferraumvolumen	480 l
Tankinhalt	57 l
Luftwiderstandsbeiwert c_W	0,27
Stirnfläche A	2,20 m^2
Luftwiderstandsindex c_W x A	0,60 m^2

KOSTEN IN EURO

UNTERHALTSKOSTEN

Steuer	204,–
Haftpflicht (TK 20 R6)	274,–
Teilkasko (TK 25 R6)	163,–
Vollkasko (TK 24 R6)	523,–
Fixkosten	641,–
Betriebskosten pro 100 km	12,04
Wertverlust/Jahr	5300,–

(bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: auto motor und sport)

GESAMTKOSTEN/KM*

bei 15 000 km/Jahr	0,51/0,16
bei 30 000 km/Jahr	0,35/0,14

MONATLICHE UNTERHALTSKOSTEN*

bei 15 000 km/Jahr	641,–/204,–
bei 30 000 km/Jahr	868,–/354,–

GRUNDPREIS (2012)	**38 860,–**
TESTWAGENPREIS	**58 760,–**

Mängel am Testwagen: keine

Serienausstattung: ABS, Fahrer- und Beifahrer-Airbag, Sidebags, seitliche Kopfairbags, elektronisches Stabilitätsprogramm, Bordcomputer, elektrische Fensterheber, Klimaautomatik, Leichtmetallräder, einstellbare Lenksäule, Radio mit CD, Stoff-/Lederausstattung.

ZUSATZAUSSTATTUNG (✔ = sinnvoll)

Automatikgetriebe (Sport)	2430,–
✔ Active-Protection-System	350,–
✔ Einparkhilfe vorn und hinten	790,–
adaptives Fahrwerk	1100,–
Navigationssystem Professional	2390,–
Sportlenkung	450,–
Spurverlassenswarnung	520,–
✔ Spurwechselwarnung	560,–
✔ Bi-Xenon-Scheinwerfer	980,–

* mit/ohne Wertverlust

BEWERTUNG

★★★★★

Der neue Dreier ist ein Auto für alle, die Autofahren lieben. Nicht nur dynamisch und sparsam, sondern jetzt auch geräumig und komfortabel. Verarbeitung und Geräuschniveau passen allerdings noch nicht.

KAROSSERIE
- ⊕ gutes Raumangebot vorne
- ⊕ passable Platzverhältnisse im Fond
- ⊕ gute Rundumsicht
- ⊕ einfache Bedienung
- ⊕ reichlich Ablagen
- ⊕ sehr gutes Infotainmentsystem
- ⊖ mäßige Verarbeitung
- ⊖ helle Instrumente schlecht ablesbar
- ⊖ enge Ladeluke

FAHRKOMFORT
- ⊕ guter Komfort (adaptiv)
- ⊕ komfortable Sitze mit sportlich tiefer Position
- ⊖ recht hohe Fahrgeräusche (knurriger Diesel)
- ⊖ mäßiger Abrollkomfort

ANTRIEB
- ⊕ sehr kräftiger Durchzug
- ⊕ für Diesel hohes Drehvermögen
- ⊕ sehr gute Fahrleistungen

FAHREIGENSCHAFTEN
- ⊕ sehr agiles Handling
- ⊕ hohe Fahrsicherheit
- ⊕ präzise Lenkung
- ⊕ gute Traktion bei trockener Fahrbahn
- ⊖ eingeschränkter Geradeauslauf

SICHERHEIT
- ⊕ wirkungsvolle Bremsen
- ⊖ kein Notbremsassistent

UMWELT
- ⊕ niedriger Verbrauch
- ⊕ niedrige Kohlendioxid-Emissionen
- ⊖ NO_X-Katalysator noch nicht lieferbar

KOSTEN
- ⊕ angemessener Grundpreis, hohe Wertstabilität
- ⊖ üppige Aufpreisliste



auto motor und sport
Ausgabe 7/2013,
21. März 2013

Dreier GT

Besser als der Touring?

Die ja eher nicht unterbesetzte BMW-Modellpalette wird nun vom Dreier GT ergänzt. Verdrängt er den Touring als reise- und alltagstalentiertesten Dreier? auto motor und sport testet das im exklusiven Vergleich.

TEXT Sebastian Renz // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

BMW verleiht Flügel nicht, sondern verkauft sie: Bei Tempo 110 flappt am GT-Heck ein Spoiler hoch



BMW 320d Touring



Das M-Sportpaket für 4300 Euro bringt dem Touring das kleine Lenkrad und die blauen Streifen. Makellose Bedienung vorn, genug Knie- und viel Kopfraum hinten, etwas enger Einstieg

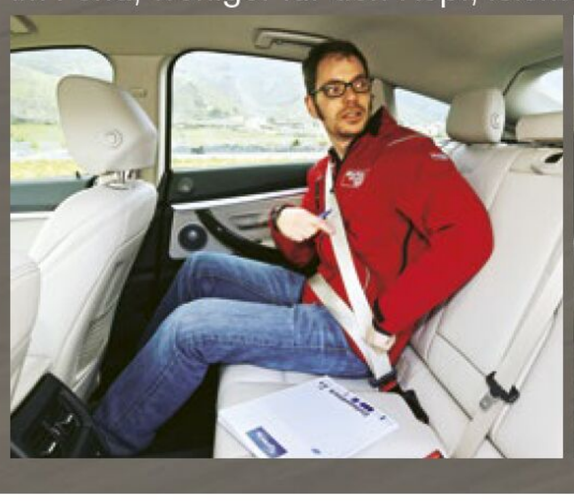




BMW 320d GT



In der Ausstattungslinie Modern richtet sich der GT gediegen ein. Ansonsten gibt es keine Unterschiede im Cockpit. Viel Kniefreiheit im Fond, weniger für den Kopf, leichterer Einstieg







Eigentlich hatten wir ja vor, zum Berg zu kommen. Doch dann kommt der Berg zu uns. Gespült. Schon bei der Ankunft am Flughafen von Palermo steigert sich das Nieseln in heftigen Regen. Und der stürzt jetzt auf 320d GT und 320d Touring, als führen wir durch eine Waschanlage und nicht auf eine Rennstrecke hoch in den Bergen Siziliens. Kleine, erdverklumpte Bäche mit Grünzeug rauschen uns bergab entgegen, schwemmen durch die Radkästen, schwere Tropfen prasseln gegen die Frontscheibe, übertönen das Knurren der Dieselmotoren, spülen schließlich über die flache, wischerlose Heckscheibe des GT.

Wir krauchen durch die Fluten den Berg hoch zum Autodromo Vincenzo Florio, steigen aus – der Lucyk, der Seufert, der Renz –, flüchten unter ein Tribünendach, von dem der Regen wie ein Wasserfall platscht, und wollen gerade ein wenig zetern, da knipst sich der Niederschlag aus. Und weil das hier Italien ist (das Land, das sich gern mit Gewitterstürmen über sorgsame, tagelange germanische Planung lustig macht, wo kaum etwas auf Anhieb funktioniert, aber alles doch immer irgendwie klappt), blinzelt darauf die Sonne durch die Wolken, fegt mit strammem Bergwind den nassen Asphalt trocken. So können wir als erstes Automagazin überhaupt echte Messwerte der Autos erheben und sie einem richtigen Vergleichstest unterziehen. Denn es geht um mehr als offensichtliche Unterschiede der Dreier-Varianten, um mehr als 800 Euro, die sie ausstattungsbereinigt trennen.

4,82 m lang – ist das ein Dreier?

Aber solange Andreas das Messsystem einbaut und hochfährt, Hans-Dieter die Objektive auf Kameras klickt, Blitzgeräte aktiviert und Stative streckt, bleibt Zeit, durch die Autos zu krabbeln. Wie der – bisher nicht gerade durch überragenden Erfolg aufgefallene – Fünfer Gran Turismo versteht sich auch der Dreier GT als komfortable, variable und platzspendable Reiselimousine. So reckten die BMW-Techniker den Radstand wie bei der für China entwickelten Langversion des Dreier um elf Zentimeter. Das schafft in Kombination mit 20 Zentimeter mehr Außenlänge und 7,9 Zentimeter mehr Höhe als beim Touring ein Raumangebot, mit dem der kleine GT den Kombi deutlich überbietet und sich zwischen Fünfer und Siebener einsortiert.

Der Kombi hat sich ja in seiner aktuellen Generation vollwertige Viersitzigkeit angeeignet, liegt bei Raumangebot und Gepäckkapazität aber weiterhin eher auf dem Niveau der Kompaktklasse. Was ja durchaus der Grundidee des Dreier entspricht, der seine Passagiere tief und körpernah integriert, Fahrer und Beifahrer beim – mit 4300 Euro sehr teuren – M-Sportpaket zudem in Sportsitzen mit besonders gutem Seitenhalt (nein, wir nutzen hier nun nicht den Vergleich mit einem Maßanzug, so abgewetzt wie der seit den Zeiten des Nullzweier ist).

Dagegen positioniert der GT seine – besser auch nur vier – Passagiere erhaben: Pilot und Co. sitzen kuschelig, komfortabel und aussichtsreiche 5,9 Zentimeter höher als im Touring. Anders als beim Fünfer GT möblieren den Fond des Dreier GT keine verschiebbaren Sitze, sondern eine bis in

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp		BMW 320d Gran Turismo Modern Line	BMW 320d Touring M-Sport-paket
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	cm^3	1995	1995
Leistung	kW (PS) bei 1/min	135 (184) bei 4000	135 (184) bei 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	380 bei 1750	380 bei 1750
Schadstoffeinstufung		Euro 6	Euro 6
CO_2-Ausstoß	g/km	129	122
Leergewicht/Zul.	kg	1650/495	1575/475
Länge × Breite × Höhe	mm	4824 × 1828 × 1508	4624 × 1811 × 1429
Radstand	mm	2920	2810
Wendekreis l./r.	m	11,4/11,6	11,4/11,4
Gepäckraum	l/VDA	520/1600	495/1500
Anhängelast/gebr.	kg	745/1600	745/1600
Tankinhalt	l	57	57
Innenbreite v./h.	mm	1485/1465	1470/1460
Innenhöhe v./h.	mm	980/940	1010/975
Normsitzraum	mm	805	700
Quadermaß L × B × H	klein mm	190 × 930 × 540	555 × 890 × 570
	groß mm	1050 × 930 × 540	1385 × 890 × 570
Testwagenbereifung	vorn	225/50 R 18 W Continental Sport Contact 5	225/40 R 19 Y Bridgestone Potenza S001
	hinten	225/50 R 18 W Continental Sport Contact 5	255/35 R 19 Y Bridgestone Potenza S001
Kraftübertragung		Hinterradantrieb Achtgangautomatik	Hinterradantrieb Achtgangautomatik
Beschleunigung	s		
0 – 40 km/h		1,9	1,9
0 – 80 km/h		5,5	5,3
0 – 100 km/h		8,1	7,8
0 – 120 km/h		11,4	11,0
0 – 130 km/h		13,5	13,1
Höchstgeschw.	km/h	226	226
Bremsweg	m		
aus 100 km/h kalt leer		36,0	34,2
aus 100 km/h kalt beladen		35,9	34,2
aus 100 km/h warm beladen		36,4	34,7
Testverbrauch	l/100 km	6,9	6,7
minimal		4,8	4,6
maximal		9,5	9,2
Reichweite	km	826	850
NEFZ-Verbrauch	l/100 km	Diesel	Diesel
Stadt		5,9	5,9
über Land		4,4	3,9
gesamt		4,9	4,6
Innengeräusch	dB(A)		
bei 80 km/h		59	59
bei 100 km/h		62	62
bei 130 km/h		64	65
Festkosten	Euro		
Steuer		228,–	214,–
Haftpflicht		300,–	300,–
Teilkasko[1]		212,–	212,–
Vollkasko[2]		630,–	630,–
Unterhaltskst. im Monat[3]			
bei 15 000 km/Jahr		221,–	218,–
bei 30 000 km/Jahr	Euro	384,–	375,–
Grundpreis (2013)	Euro	44 950,–[4]	46 450,–[5]
Abstandsregeltempomat		1100,–	1100,–
adaptives Fahrwerk		1100,–	710,–
Einparkhilfe vorn und hinten		790,–	790,–
Head-up-Display		980,–	980,–
Festplattennavigation		2290,–	2290,–
Sitzheizung		370,–	370,–
Spurhalteassistent		520,–	520,–
adapt. Bi-Xenon-Scheinwerfer		1690,–[6]	1690,–[6]

[1] ohne SB; [2] mit 150 Euro SB; [3] ohne Wertverlust; [4] inkl. adaptivem Fahrwerk und Optionssitze, [5] inkl. adaptivem Fahrwerk, M-Sportbremse und Blue Performance, [6] Paketinhalt

Variablerer Touring, geräumigerer GT



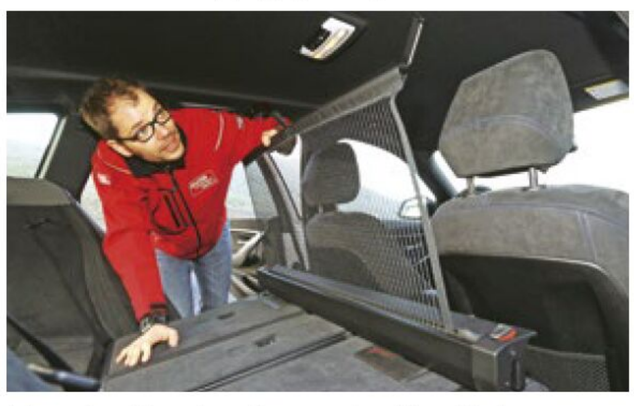
BMW 320d Touring



Leicht steigt der Laderaum an, wenn die dreigeteilte Rücksitzlehne flachliegt



Zwei Fächer im Souterrain des Touring-Laderaums, üppig genug für Rucksäcke

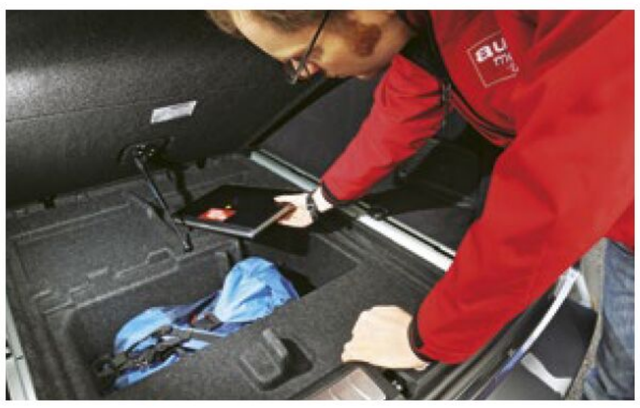


Nur der Touring kann ein Gepäcknetz spannen, auch hinter den Vordersitzen

BMW 320d GT



Ebenfalls dreigeteilt, legt sich die Lehne im GT federgespannt und fernentriegelt um



Etwas größerer Keller im GT-Ladeabteil. Der Boden hebt sich gasdruckgedämpft



Soll Sperriges mit, müssen im GT zwei fixe Ladeabdeckungen abgebaut werden

die Seitenverkleidung gezogene Dreierbank. Auf der bedrängt die früh absinkende Dachlinie des Schräghecks den Kopfraum für die Sitzriesen unter den Großgewachsenen.

Knie- und Fußraum sind dagegen superb (ja, Anspielung verstanden: auch in dem Sinn, dass der GT in diesem Punkt mit Skodas großer Limousine mithalten kann). Schließlich packt sich der GT zwischen 25 und 100 Liter mehr Gepäck in den Laderaum als der Kombi. Doch im Alltag lassen sich dessen 495 bis 1500 Liter besser nutzen.

Denn obwohl auch der GT seine Rücksitzlehne dreigeteilt klappt – fernentriegelt und federgespannt sogar –, fehlen ihm für echten Sperrguttransport die Ladehöhe und das Trennnetz des Touring. Beim GT stört zudem die fixe Laderaumabdeckung, von der nur eine Hälfte mit der Heckklappe hochschwingt,



während die andere die Ladeöffnung versperrt.

Agiler Touring, komfortabler GT

So, die Messsysteme sind drin. Raus auf die Strecke und ab dafür: Der 75 kg leichtere Touring beschleunigt mit dem drehfreudigen, durchzugsstämmigen und sparsamen Zweiliter-Turbodiesel etwas energischer, verzögert mit Sportbremsen (700 Euro) vehementer. Nur kleine Differenzen, doch sie treffen die unterschiedlichen Charaktere der zwei Dreier.

Noch klarer zeigen sie sich bei der Fahrdynamik, die wir wegen der zu kurzen Geraden auf der Strecke nicht anhand von Slalom, Wedeln und Ausweichtest überprüfen können, dafür anhand einiger Runden im 1,4 Kilometer langen Autodromo. Das ist dem GT kein so großes Bedürfnis wie dem Touring. Der lenkt energischer ein, minimiert mit M-Setup samt strafferer Federabstimmung, Adaptivdämpfern und härteren Stabilisatoren die Seitenneigung. Er bleibt länger neutral, reagiert bei deaktiviertem ESP auf Lastwechsel mit einem kurzen, agilen Heckkick. Im Dreier der Generation F30 steckt selbst als Dieselkombi alles, was einen Mittelklasse-BMW ausmacht.

Dagegen steckt im 320d GT ein kleiner Fünfer. Nicht nur in den Abmessungen ist er dem quirligen Dreier-Clan fast entwachsen. Schon wegen des längeren Radstands wirkt er – na, nicht sperrig –, aber eben träger. In Kurven biegt er mit stärkerer Seitenneigung, gibt sich früher dem Untersteuern hin, reagiert mehr auf Lastwechsel und lässt das ESP früher regeln. Doch hätte er sich nicht mit dem per M-Technik gedopten Touring angelegt, feierten wir wohl auch ihn als agil und dynamisch.

So preisen wir die Komfortkompetenz des Gran Turismo, die wir außerhalb der Messbahn auf Schlechtwegestrecken testen. Da federt die adaptivgedämpfte Schrägheclimousine beflissen, steckt schwere Schläge sanfter weg, leistet sich einzig sachtes Nachschwingen auf langen Wellen.

Dennoch bleibt der Vorsprung auf den straffer abgestimmten Kombi knapp. Der spricht stramm an, bietet aber mit Adaptivdämpfern guten Komfort. Dazu trägt in beiden Fällen die hervorragende Automatik bei, die schnell und treffsicher durch ihre acht Stufen schlupft, sich zudem auf den Charakter der beiden Varianten einspielt, etwas eiliger im Touring schaltet, gelassener im GT.

Der liegt schließlich ein paar Punkte hinter dem Touring, als sich wieder schwere Wolken über die Gipfel drängen. Wir packen schnell ein und sind schon über alle Berge, bevor die wieder zu uns kommen können. ■

FAZIT



1 BMW 320d Touring

Weil er in der aktuellen Generation gewachsen ist, reicht das Raumangebot gut aus. Dazu beeindrucken der sparsame Motor, das Handling und die Bremsen.



2 BMW 320d GT

Er ist kein Zweiter, sondern eine andere Art des Dreier, verwöhnt Passagiere mit mehr Raum und Komfort. Doch die Größe mindert Temperament und Agilität.

ERGEBNISSE

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)		BMW 320d Touring	BMW 320d GT
Karosserie			
Innenmaße	(10)	8	9
Raumgefühl	(10)	8	9
Kofferraum	(15)	12	12
Zuladung	(10)	4	4
Funktionalität	(10)	8	8
Instrumente	(10)	9	9
Rundumsicht	(15)	9	8
Zusatzausstattung	(5)	4	4
Qualitätsanmutung	(15)	13	13
Summe	**(100)**	**75**	**76**
Sicherheit			
Passive Sicherheitsausstatt.	(15)	10	10
Aktive Sicherheit	(15)	8	8
Licht	(10)	10	10
Bedienbarkeit	(10)	10	10
Bremsweg kalt leer (100 km/h)	(10)	8	6
Bremsw. nass leer (100 km/h)	(5)	–*	–*
Bremsw. kalt beladen (100 km/h)	(5)	4	3
Bremsw. warm bel. (100 km/h)	(10)	8	6
Verzögerung aus 170 km/h	(5)	–*	–*
Pedalgefühl	(5)	5	5
µ-split-Stabilität	(5)	–*	–*
µ-split-Bremsweg	(5)	–*	–*
Summe	**(100)**	**63**	**58**
Fahrkomfort			
Federung leer	(25)	21	23
Federung beladen	(15)	12	13
Sitze vorn	(20)	19	19
Sitze hinten	(10)	8	9
Klimatisierung	(10)	9	9
Innengeräusch-Messwerte**	(10)	10	10
Geräuscheindruck	(10)	8	8
Summe	**(100)**	**87**	**91**
Antrieb			
Laufkultur	(15)	12	12
Durchzugskraft	(10)	8	8
Leistungsentfaltung	(5)	3	3
Schaltung/Getriebeabstufung	(25)	25	25
Beschl./Höchstgeschwindigkeit	(20)	15	14
Testverbrauch	(20)	13	13
Reichweite	(5)	5	5
Summe	**(100)**	**81**	**80**
Fahreigenschaften			
Handling	(15)	14	13
Lenkung	(10)	8	8
Traktion/Wintertauglichkeit	(10)	7	7
Geradeauslauf/Windempfindl.	(5)	4	4
Wendekreis	(10)	2	2
Fahrsicherheit leer	(25)	24	24
Fahrsicherheit beladen	(15)	14	14
Fahrdynamik	(10)	10	9
Summe	**(100)**	**83**	**81**
Eigenschaftswertung	**(500)**	**389**	**386**
Umwelt			
Minimalverbrauch	(20)	14	14
Emissionsverhalten	(15)	13	13
Leergewicht	(10)	6	5
Stand- und Fahrgeräusch**	(5)	5	5
Summe	**(50)**	**38**	**37**
Kosten			
Grundpreis**	(25)	23	25
Ausstattung**	(10)	10	10
Aufpreisgestaltung	(5)	3	3
Wiederverkaufschancen	(10)	8	6
Festkosten für 5 Jahre**	(10)	10	10
Wart./Rep. 100 000 km**	(15)	15	15
Kraftstoffkosten 100 000 km**	(15)	15	15
Garantie	(10)	5	5
Summe	**(100)**	**89**	**89**
Gesamtwertung	**(650)**	**516**	**512**
		1	**2**

* witterungsbedingt nicht möglich;
** Bester erhält volle Punktzahl

BMW 435i Cab

Nach 29 Jahren endet die Luft-Hoheit des BMW Dreier-Cabrios. Der Vierer übernimmt, will komfortabler, größer und doch der Alte sein. Wie das klappt? Der 435i im Test.

TEXT Sebastian Renz // **FOTOS** Achim Hartmann

Wir fangen mit dem Dach an – wie BMW. Das dreiteilige Blech-Klapptop des Vierer übernahmen die Techniker vom Dreier. Was – kurzer Exkurs ins unnütze Wissen – an das Ford Escort Cabrio von 1983 erinnert. Von dem heißt es, es sei auch um ein bestehendes Verdeck herumkonstruiert worden, das des ebenfalls bei Karmann gefertigten Golf I Cabrio.

Das bei BMW intern lange umstrittene Metalldach des Vierer jedenfalls kommt weiterhin von Webasto, und ohne Feinschliff hat es BMW natürlich nicht auf den Vierer gestülpt. Engere Fugen und bessere Dichtungen reduzieren nun die Windgeräusche, zudem ist das Verdeck um ein halbes Grad stärker angewinkelt, steigert so den Kopfraum im Fond. Nicht dass dort häufig jemand säße, Käufer des Dreier-Cabrios nutzten die zweite Reihe meist nur als Ablage, informiert das Marketing. Deshalb lässt sich nun die Rücksitzlehne umklappen, damit Taschen und Koffer nicht die mit feinem Leder bezogenen Sitze verkratzen.

Dass es um mehr Funktionalität ging, zeigen auch die clevere Nische für das Windschott und der Ladelift. Er hebt bei offenem Dach Verdeckpaket samt Heckklappe um 20 Zentimeter an, erleichtert so das Einladen. Dazu gibt es nun die breite Durchlade und Warmluftpuster an den Kopfstützen der Integralsitze (400 Euro).

Spätestens so ist der Vierer ein Ganzjahrescabrio. Der Fahrtsturm kräuselt sich bei hochgefahrenen Scheiben und aufgetakeltem Windschott noch bei Tempo 180 auf der Autobahn sacht nach innen. Auf Landstraßentouren können Scheiben und Schott schon bei Frühfrühlingstemperaturen runter.

Doch Bedenken, er möge es nun gern lau, pustet der 435i mit der Wucht seines Dreiliter-Reihensechszylinders davon. Der Twinscroll-Turbo plustert ihn auf 400 Nm, die ihn niedertourig und und dumpf summend loslegen lassen. Ab 3000 Touren schiebt er vehement, giert mit rauchigem Sound bis auf 7000/min. Meist vertraut die sachte, eilfertige Achtstufenautomatik auf die Durchzugskraft, legt die Gänge früher nach.

Auf diesen einsamen Landsträßchen, die sich um schroffe Berge winden, und von denen wir



auto motor und sport
Ausgabe 6/2014,
6. März 2014

rio





Das Klappdach übernimmt der Vierer von seinem Vorgänger, dem Dreier (E90)



Der iDrive-Controller erkennt nun Buchstaben, vor der Handbremse liegen Tasten für die Nackenföhns



Klappbare Rücksitzlehne, dahinter wohnt das Windschott



Das Dach sandwiched sich in drei Teilen aufeinander und in 30 Sekunden in den Kofferraum. Eine Hebefunktion erleichtert das Beladen



Der Reihensechser bewegt uns, treibt dazu den 435i an

niemals verraten, wo sie sind, schnippen wir uns aber lieber mit den Schaltpaddeln durch die Stufen. Mit der um 40 Prozent festeren Verwindungsteifigkeit erzittert die Karosserie bei offenem Dach nur auf schlechten Straßen. Auf denen sorgt das Fahrwerk mit Adaptivdämpfern für wankarmen Komfort. Also alles bestens?

Sie ahnten, dass nun ein Aber kommt. Hier ist es: Bei 1826 Kilo Leergewicht – 216 mehr als beim 6200 Euro günstigeren Coupé – schiebt der Motor weniger rauflustig und fährt sich das Cabrio (wie schon der Vorgänger) weniger leichtfüßig. Dem 435i fehlt die Unmittelbarkeit in Kurven, er drängt mit seinem Gewicht und verliert etwas Rückmeldung in der an sich präzisen Lenkung.

So ist der 435i ein hervorragendes, geräumiges, erstaunlich praktisches und komfortables Cabrio geworden – eine Alternative zum Mercedes-E-Klasse-Cabrio. Wer dagegen ein ebenso agiles, leichtes und stoffmütziges Cabrio wie den frühen Dreier bis zum E46 sucht, für den ist nicht der Vierer, sondern der zukünftige Zweier die Nummer eins. ■

BEWERTUNG

★★★★½

+ Solides, sehr gut gedämmtes Klappdach, effektives Windschott, hohe Funktionalität mit klappbarer Rücksitzlehne und Beladehilfe bei geöffnetem Dach, agiles Handling, sichere Fahreigenschaften, brillanter Antrieb.

– Dach öffnet/schließt langsam (30 s), hoher Preis.

DATEN UND MESSWERTE

MOTOR

Sechszylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 2979 cm³, Leistung 225 kW (306 PS) bei 5800/min, maximales Drehmoment 400 Nm bei 1200/min.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	4,1 s
0 – 100 km/h	5,8 s
0 – 130 km/h	9,1 s
0 – 160 km/h	13,5 s
0 – 200 km/h	22,2 s

BREMSWEG

aus 100 km/h kalt	37,0 m

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Testverbrauch	S 10,9 l/100 km

GRUNDPREIS (2014)

BMW 435i Cabrio Luxury Line	Euro 60 050,–

Nummer gegen Kummer

Die 02-Reihe festigte einst das Dynamiker-Image von BMW. Es besteht bis heute, materialisiert sich sehr überzeugend im aktuellen Dreier.

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** Arturo Rivas

Es waren viele, sehr viele. Und sie waren wild. Na ja, ein bisschen zumindest. Immerhin 38 703 Käufer leisteten sich zwischen 1971 und 1973 nicht irgendeinen BMW 02, sondern den 2002 tii. In ihm treffen stolze 130 PS auf 990 Kilogramm Kampfgewicht, was ausreicht, um einem sechszylindrigen 911 2.4 T nachhaltig an der Stoßstange zu kleben – für knapp 10 000 Mark weniger. Heute jedenfalls fühlt sich so ein 2002 tii wie ein Drittel eines Dreier an, vor allem, was die Größe betrifft. Aber auch leichter – eine Leichtigkeit, die der Zweitürer seinem Fahrer vor allem durch den aquariumhellen Innenraum nur vortäuscht. In der lichten Umgebung muss man kräftig zupacken, denn eine Servolenkung steckt nicht im tii, und auch das Vierganggetriebe (der fünfte kostete extra) interpretiert die markentypische leichtgängige Exaktheit doch ein wenig hemdsärmeliger.

Im 340i dagegen: Servo hier, Elektro dort, dazu die inzwischen obligatorische Achtstufenautomatik, obwohl eigentlich ein manuelles Getriebe zur Serienausstattung zählt. Er scheint sich anpassen zu wollen, die Dämpfer arbeiten adaptiv, die Seitenwangen der Sportsitze passen sich per Tastendruck an die Statur von Fahrer und Beifahrer an, die LED-Scheinwerfer blenden automatisch andere Fahrzeuge aus dem Lichtkegel aus. Aber fährt er sich deshalb auch angepasst? Nein. Nur um ein paar Galaxien schneller als der 2002 tii, weshalb man die Hilfe dankbar annimmt, sich so auf die optimale Dosierung der 326 PS konzentrieren kann, die das Turbotriebwerk beinahe ungerührt aus den sechs Brennräumen drückt. 326 PS! Da musste ein M3 E36 schon auf 7400 Umdrehungen hochtoben – und dennoch fällt die Leistungskurve seines S50-B32-Triebwerks bei 321 PS wieder ab.

Das BMW-Gefühl überdauert Jahrzehnte, das mögliche Tempo aber erreicht neue Galaxien



auto motor und sport
Ausgabe 14/2016,
23. Juni 2016

Das B48-Aggregat des 340i dreht nach wie vor mit großer Leidenschaft, jedoch nicht mehr so hoch, muss es ja auch nicht, da bereits bei 1380/min das maximale Drehmoment von 450 Newtonmetern als große Welle durch den Antriebsstrang schwappt. Und der M10 mit Kugelfischer-Einspritzung beim tii? Kurzhubig ausgelegt, dreht er ebenso gerne, klingt dabei kühler, mechanischer, nüchterner als der warm bassende, obenheraus ernsthaft-heisere Sechszylinder. Was sich über die Jahrzehnte allerdings bemerkenswert frisch konserviert hat: die Konzentration des Autos auf den Fahrer. Weniger „Mia san mia“, eher „Mia san bei dir“, wobei „mia“ vor allem als Sammelbegriff für Fahrwerk und Motor verstanden werden muss.

Reden, ohne zu quatschen

Ein BMW spricht mit seinem Fahrer, ohne ihn besoffen zu quatschen, teilt ihm unaufgeregt alle nötigen Informationen mit, um Landstraßen zu unterwerfen und Kurven zu knechten. Nahezu neutral arbeiten beide BMW die jeweiligen Radien ab, der 02 begegnet Lastwechseln mit etwas mehr Euphorie als der 340i, der seinerseits stoisch eine ziemlich heftige Querbeschleunigung aufbaut.



Gute Perspektive. Aus dieser fallen die 40 Zentimeter Unterschied in der Länge nicht auf

Dabei krabbeln keine Antriebseinflüsse in die Lenkung, weil eben bauartbedingt keine da sind, stattdessen arbeiten sie an der Hinterachse schon mal den Reifen des kurveninneren Rades auf.

Ein Sperrdifferenzial? Kommt damals wie heute nur als Zubehör zwischen die Antriebswellen, flüchtet sich jedoch bald in die Abstellkammer der Nebensächlichkeiten, denn für den fröhlichen Sonntagmorgenausflug reicht die Traktion allemal. Im 2002 wünscht man sich ohnehin schnell mehr Grip von den eher atmungspassiven Sitzen, ansonsten fehlt eigentlich nichts. Andersherum freut man sich im 340i darüber, dass Geschwindigkeit und Drehzahl über Rundinstrumente mit geradezu devoter Schlichtheit präsentiert werden – Eigenschaften, die sich nicht nur die Bayern von ihren entrückten Volksvertretern wünschen.

Doch so volksnah sich die 02er- und Dreier-Reihe auch geben mag, ihre Topmodelle (2002 turbo und der M3 bleiben jetzt mal außen vor) gönnen sich relativ betrachtet nur wenige. Denn die 38 703 wilden Hunde, die mit einem 2002 tii über die zunächst noch Tempo-unlimitierten Landstraßen wüteten, machen 4,5 Prozent am Gesamtabsatz aus. Beim 340i sind es aktuell rund drei Prozent, Tendenz steigend.

Alle anderen ließen sich vielleicht zu sehr von Lessing beeindrucken, dem humorlosen Aufklärer: „Nichts verdunkelt unsere Erkenntnis mehr als Leidenschaften.“ Hätte er am Steuer eines der beiden BMW wohl nicht gesagt. ■

TECHNISCHE DATEN

BMW		2002 tii	340i
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/6
Hubraum	cm3	1990	2998
Leistung	kW (PS) bei 1/min	96 (130) 5800	240 (326) 5500
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	181 bei 4500	450 bei 1380
Länge × Breite × Höhe	mm	4230 × 1590 × 1410	4633 × 1811 × 1441
Radstand	mm	2500	2810
Gepäckraum	l/VDA	k.A.	480
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,7	5,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	190	250
Verbrauch gesamt	l/100 km	9,0 S	6,5 S
Grundpreis		14 400 DM (1973)	48 400 Euro (2016)



Im 2002 tii zählt die Benzineinspritzung zu den herausragenden Merkmalen, im 340i sind es die sechs Zylinder. Dabei belassen wir es einfach mal









Es gab noch nichts, was sich zum Fahrer hin hätte orientieren können: geradliniges Armaturenbrett



Die Ergonomie trotzt der Flut zusätzlicher Bedienelemente. Überflüssig: der Fahrerlebnisschalter



Die Wahrheit

Im BMW-Angebot taucht wieder ein 330i auf – mit Vierzylinder-Turbomotor. Wie viele Gründe liefert er, um den alten Reihensechser zu trauern?

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** Achim Hartmann (1), Hans-Dieter Seufert

Exakt 121 Zeilen Lauftext sah der Grafiker meines Vertrauens für diese Geschichte vor – wie immer viel zu wenig. Viel zu wenig für eine Ode auf den viel zu früh verrenteten Reihensechszylinder-Saugmotor von BMW. Wirklich? Oder liegt nicht vielleicht doch ein dicker, klebriger, verklärender Schleier über der Vergangenheit?

Jetzt, da wieder ein 330i im Modellprogramm der Münchener aufpoppt, baut die Typbezeichnung eine Brücke ins Jahr 2005. Die Premiere der Dreier-Generation E90 bedeutete damals zugleich das Ende des charakteristischen Motorenkonzepts, doch das wusste noch niemand. Heute steckt natürlich ein aufgeladener Vierzylinder hinter der flachen Niere, aus seinem Verhältnis von Bohrung mal Hub von 82,0 mal 94,6 mm ergibt sich ein Volumen von 1998 cm^3.

Bei seinem ideellen Vorgänger verteilen sich 2996 cm^3 auf ebenjene sechs Zylinder, jeder einzelne mit 85,0 mal 88,0 Millimeter deutlich kurzhubiger ausgelegt. Bedeutet das eine ungestümere Drehfreude? Zwangsweise, denn die maximale Leistung von 258 PS entwickelt der Sauger erst bei 6600/min. Die Leistungskurve des Turbos fällt nach dem von 5200 bis 6500/min reichenden Plateau bereits wieder ab – was ihn allerdings nicht daran hindert, noch ein paar Hundert Touren weiterzukurbeln, sich so der 7000er-Marke zu nähern. Weiter kommt auch der Senior nicht. Nur, wie er

über Sechs

Das linke Exemplar ging vor Kurzem für 9900 Euro weg, das rechte kostet mindestens 39 750 Euro

sich diesen Drehzahlregionen unterwirft, zählt nach wie vor zur großen Show des Maschinenbaus. Das Triebwerk mit siebenfach gelagerter Kurbelwelle klaut dem Fahrer selbst den kleinsten Gasbefehl direkt von der Sohle und schleudert ihn blitzschnell in einem weiten Bogen in den weichen Fanghandschuh des Begrenzers.

Das war ja klar. Wirklich?

Neben dieser herrlichen Leistungscharakteristik kastelt dieses frühe N52B30-Aggregat (nach den Werksferien kam der 272 PS starke N53B30, aber das wissen Sie natürlich) das Fahrerherz mit seiner schmusigen Laufkultur und dem vollen bis heiser schmetternden Klang ein und gibt es so schnell nicht wieder her. Das war ja klar, mögen Sie denken, natürlich, auch ich war mir der Brillanz dieses Aggregats bewusst. Aber mehr kommt da jetzt auch nicht. Sowohl von mir als auch vonseiten des E90. Doch eins nach dem anderen.

Okay, beim Standardsprint herrscht mit 6,1 Sekunden Gleichstand, speziell im oberen Geschwindigkeitsbereich beschleunigt der neue 330i dafür spürbar kräftiger – ungeachtet des um 35 Kilogramm höheren Gewichts, mit dem er seine größeren Abmessungen sowie das im Testwagen verbaute, heute offenbar unvermeidliche Automatikgetriebe problemlos rechtfertigt. Sofern nun dem Kauf eines 330i rationale Gründe zugrunde liegen, kommt es zum Showdown an der Zapfsäule: Der Testverbrauch fällt mit 9,2 l/100 km deutlich geringer aus als der des 330i von 2005, der durchschnittlich 11,4 l/100 km aus seinem Tank sog. Kauft jedoch wirklich jemand einen





330i E90 Sechszylinder-Reihenmotor, Sauger, 2996 cm³, 258 PS, 300 Nm

330i F30 Vierzylinder-Reihenmotor, Turboaufladung, 1998 cm³, 252 PS, 350 Nm

In den F30-Dreier passt locker ein größerer Motor, aber BMW will nicht. Über Leistung verfügt der 330i jedenfalls reichlich



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BMW		330i (E90)	330i (F30) Sport Line
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/6	Reihe/4
Hubraum	cm³	2996	1998
Leistung	kW (PS) bei 1/min	190 (258) 6600	185 (252) 5000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	300 bei 2500	350 bei 1450
Länge × Breite × Höhe	mm	4520 × 1817 × 1421	4633 × 1811 × 1429
Radstand	mm	2760	2810
Leergewicht/Zuladung	kg	1540/430	1575/480
Gepäckraum	l/VDA	460	480
Beschleunigung	s		
0 – 80 km/h		4,4	4,3
0 – 100 km/h		6,1	6,1
0 – 130 km/h		9,9	9,5
0 – 160 km/h		15,0	14,3
0 – 180 km/h		19,3	18,5
400 m		14,4	14,3
Bremsweg aus 100 km/h kalt	m	39,0	35,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250
NEFZ-Verbrauch ges.	l/100 km	8,7 S	5,5 S
Testverbrauch	l/100 km	11,4 S	9,2 S
Grundpreis	ab Euro	38 250,– (2007)	44 450,– (2016)

330i aus rationalen Gründen? Nicht unmöglich, allerdings höchst unwahrscheinlich. Also muss sich der Vierzylinder wieder einmal anhören, dass er furchtbar belanglos klingt, sein serienmäßiger Soundgenerator die Belanglosigkeit lediglich auf eine andere Ebene hebt.

Einer der besten Turbomotoren

Ja, der Turbomotor legt entschlossen los, die Reaktionszeit des Laders verdampfte fast ins Unwahrnehmbare, ja, fast, eben nicht ganz. Zusammen mit seiner angenehm unkrawalligen Leistungsentfaltung und dem vibrationsarmen Lauf zählt der B48B20-Motor wohl zu den derzeit besten Vierzylindern. Die Achtstufenautomatik unterstützt ihn wahlweise mit frühem, sanftem selbsttätigen Hochschalten oder fixen, knalligen manuellen Gangwechseln. Blöd nur, dass er den emotional weit überlegenen, rational kaum unterlegenen Sechszylinder-330i beerben muss.

Das Exemplar auf diesen Seiten haben wir uns vom Autosalon Uhingen geliehen. Dort hatte man keine Mühe, die clever ausgestattete Limousine (Sportsitze, Schaltgetriebe, kein klobiges Navi) aus erster Hand für 9900 Euro zu verkaufen. Vielleicht hat einer von Ihnen, liebe Leser, zugeschlagen. Denn alleine Ihre Zuschriften zum Thema BMW-Sechszylinder würden problemlos die nun endenden 121 Zeilen Lauftext füllen. ■



FAZIT

Eigentlich passt alles

Was die beiden Generationen des BMW Dreier eint: ihre unbändige Lust auf Kurven, denen sie mit flinkem Handling und neutralem Eigenlenkverhalten begegnen. Dazu liefert der Sechszylinder des E90 den viel packenderen Soundtrack, spricht zudem gierig an. Das Zweiliteraggregat des neuen 330i ist sogar noch etwas kräftiger und deutlich sparsamer, selbst die hervorragende Automatik passt gut. Also, kaufen Sie ihn. Aber fahren Sie vorher bloß nicht den alten.

Der Diesel hat deutlich mehr drauf

TEXT Heinrich Lingner // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

Das schönste Extra aus der Preisliste der BMW-Dreier-Reihe kostet rund 5000 Euro. Das ist der Aufpreis, den der Sechszylinder-Diesel im 330d gegenüber dem sechs PS schwächeren Vierzylinder-Turbobenziner im 330i kostet, jedenfalls wenn der 330i ebenfalls mit der beim 330d serienmäßigen Achtstufen-Steptronic ausgestattet ist. Vielleicht sind es nur wir verwöhnte Motorengourmets, die hier dem Sechszylinder den Vorzug geben. Doch der 252 PS starke Benziner gibt in der Dreier Limousine eine etwas unglückliche Vorstellung.



auto motor und sport Ausgabe 10/2016, 28. April 2016

Der Sechser ist angenehmer

Er lärmt bereits beim Start vierzylindrig vor sich hin, bemüht sich per künstlich klingendem Soundteppich im Innenraum um ein stimmiges Klangbild, was ihm bei steigender Last und Drehzahl immer weniger gelingt. Die Fahrleistungen gehen völlig in Ordnung, doch von einem über 40 000 Euro teuren BMW erwartet man einfach mehr.

Der 330d kommt noch mit dem N57-Reihensechser, den es in verschiedenen Leistungsstufen gibt und der hier mit seidigem Lauf, authentischem Sound und lockerer Leistungsabgabe begeistert. Zudem ist er angesichts der Kraft, die er auf die Kurbelwelle stemmt, immer noch recht sparsam, mit sieben Litern je 100 Kilometer ist man schon sehr flott unterwegs, das kann der Benziner trotz kleinen Hubraums und kleinerer Zylinderzahl nicht besser. Der Sechszylinder ist auch der angenehmere Antrieb, weil er reibungsloser und geschmeidiger mit der Achtgangautomatik kooperiert, die schaltet beim Diesel weicher und weniger hektisch als im 330i. Unterschiede beim Handling waren trotz rund 50 Kilogramm Mehrgewicht beim 330d nicht zu beobachten – auch das ist ja ein gutes Argument pro Diesel. ■



Wie schön, dass es ihn noch gibt: den charakterstarken Reihensechszylinder-Diesel im 330d



Der Vierzylinder-Turbobenziner wirkt dagegen angestrengt und unsouverän, zudem nervt der Sound

Sechszylinder-Diesel zu fahren, ist stets teurer als Vierzylinder-Benziner



TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

BMW		330i	330d
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/4	Reihe/6
Hubraum	cm^3	1998	2993
Leistung	kW (PS) bei 1/min	185 (252) bei 5000	190 (258) bei 4000
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	350 bei 1450	560 bei 1500
Länge × Breite × Höhe	mm	4633 x 1811 x 1429	
Radstand	mm	2810	
Leergewicht/Zuladung	kg	1535/520	1586/504
Beschleunigung	s		
0 – 100 km/h		6,0	5,4
0 – 130 km/h		9,4	8,6
0 – 160 km/h		14,1	13,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	250
Innengeräusch bei 80/100/130 km/h	dB(A)	64/66/69	65/67/69
NEFZ-Verbrauch gesamt	l/100 km	5,5 Super	5,0 Diesel
Testverbrauch	l/100 km	9,2	7,3
ams-Eco/-Pendler/-Sport	l/100 km	6,5/9,4/11,0	5,3/7,4/8,8
Grundpreis (2016) (mit Automatikgetriebe)	ab Euro	42 200,–	47 350,–
monatliche Kosten bei 10 000 km*		713,–/234,–	796,–/271,–
monatliche Kosten bei 20 000 km*		907,–/385,–	976,–/402,–
monatliche Kosten bei 30 000 km*		1119,–/541,–	1174,–/537,–

* mit/ohne Wertverlust

FAZIT

■ Selten fiel die Wahl so leicht: Auch wenn der Diesel ausstattungsbereinigt rund 5000 Euro teurer ist, so bleibt er dennoch der empfehlenswertere Dreier. Vielleicht ist es altmodisch und geschmäcklerisch, aber hier muss es einfach der Sechszylinder sein.





Auto, Motor, großer Sport!

Eigentlich müsste die Firma ja BMMW heißen – Bayerische Motoren Meister Werke. Schon wegen der grandiosen Reihensechszylinder im Dreier. Wir fahren eine Runde in die gute alte und die allerbeste Jetzt-Zeit. Mit dem ersten und dem neuesten: 323i und M340i.

TEXT Sebastian Renz // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert

Zweiundvierzig Jahre sind ein ziemlich langer Zeitraum, um vier Komma sechs Sekunden einzusparen, denkst du dir beim Blick in den Rückspiegel, der wie immer zeigt, woher du kommst, was hinter dir liegt, was du zurückgelassen hast. Und, herrje, eben auch, was dich wieder einholen könnte. So wie jetzt.

Was gemeint ist? Ein leichtfertiges Techtelmechtel? Eine ungestüme Sehnsucht? Ein unerfülltes Versprechen? Ein BMW 323i? Nun, all das, denn hier oben auf der weiten Ebene rückt der Dreier der Generation E21 dem M340i wieder näher. Zuvor hatte er etwas den Anschluss verloren. Dort am Fuße des Berges, als der Neue mit der Wucht seines Twin-Scroll-geladenen Dreiliter-Reihensechszylinders die Steigung niederplusterte. Bereits seinen direkten, auch nicht gerade der Trödeligkeit verdächtigen Vorgänger distanziert er durch einen Leistungs- und Kraftzuwachs von 48 PS und 50 Nm. So gipfeln die Werte nun bei 374 PS und 500 Nm für den stärksten Dreier, der gleichzeitig der einzige ist, den es noch mit Reihensechszylinder-Benzinmotor gibt. Sein Verkaufsanteil, informiert BMW, liege bei etwa zehn Prozent – recht bemerkenswert für das Topmodell, meinen wir, dessen Preis bei 62 850 Euro startet. Zu Beginn der Dreier-Ära, in diesem Früher, über dessen Bilder unsere Erinnerung lange schon einen milden Sepiaschleier gelegt hat, wählten 52 Prozent der Kunden einen Sechszylinder.

42 Jahre und sieben Modellgenerationen ist es her, seit die Bayerischen Motorenwerke zum ersten Mal einen Reihensechszylinder und einen Dreier verbandelten. Womit der erst wurde, was er bis heute ist: der Inbegriff der kompakten Sportlimousine. Wobei das eine gewisse historische Ungenauigkeit darstellt. Und da es im Wesen von auto motor und sport liegt, derlei zu vermeiden, erinnern wir gern daran, dass die BMW-Ingenieure Rudolf Schleicher und Karl Rech 1932 einen von den Motorradtriebwerken abgeleiteten 1,2 Liter großen, 30 PS starken Reihensechszylinder für den 303 entwickelten.

Immer schön der Reihe nach

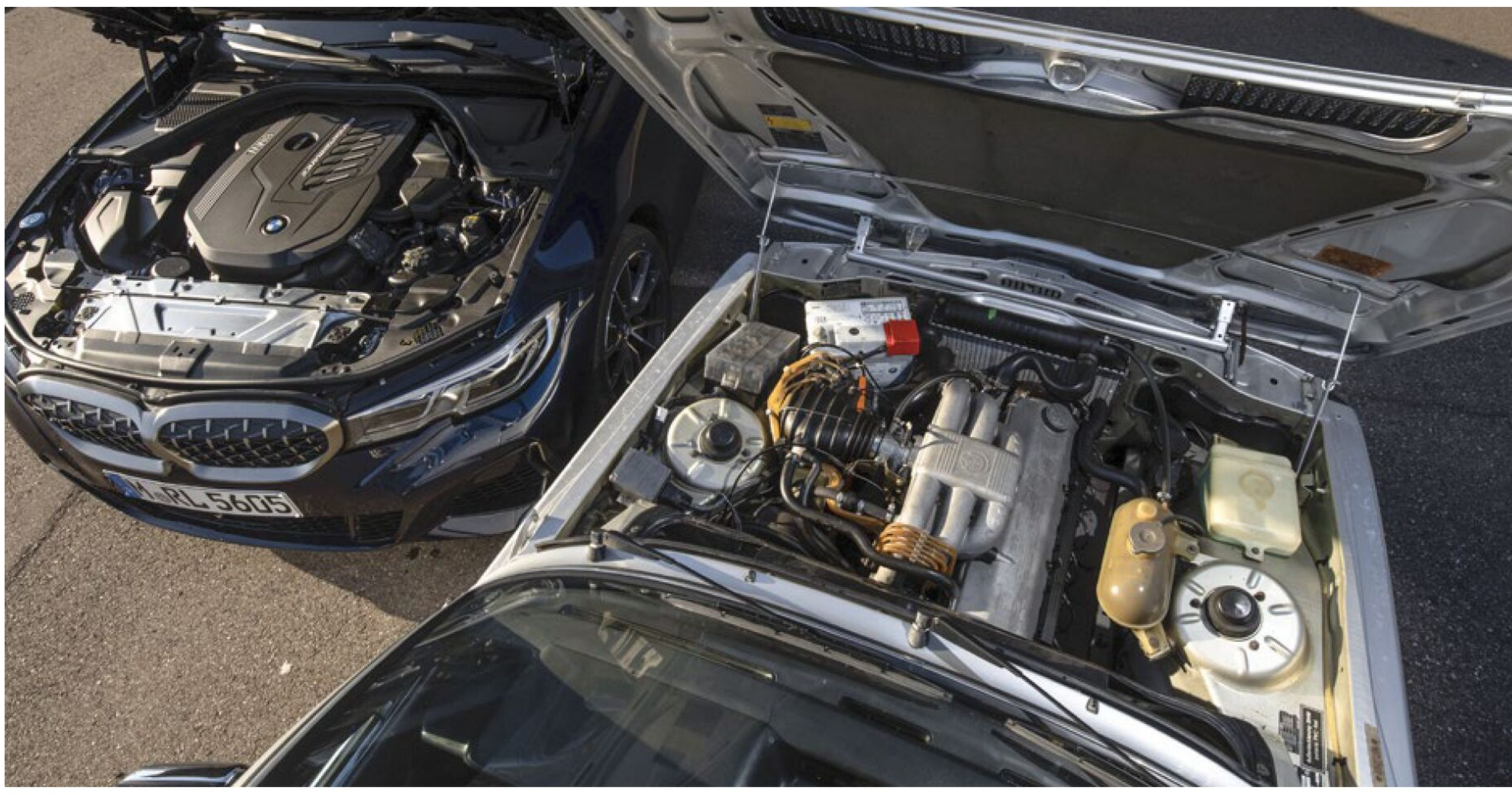
Hier aber geht es um die zweite, größere Epoche an Reihensechszylindern für den Dreier, die nur beginnt, weil in den frühen 1970ern vieles groß geraten ist bei BMW – Zukunftsoptimismus, Anspruch und der Sechszylinder der Baureihe M30. Der hat mit 2,5 bis 3,5 Litern Hubraum und einem Zylinderabstand von 100 mm das passende Maß für BMWs große Limousinen und Coupés, passt aber nicht unter die Haube des 1975 vorgestellten ersten Dreiers. Den gibt es zunächst nur mit Vierzylindern.

Doch da sich die Chefetage mehr Prestige und Zylinder für den Dreier wünscht, beginnt Alexander von Falkenhausen die Entwicklung eines Sechszylinders mit 91 mm Zylinderabstand, die sein Nachfolger Karlheinz Lange vollendet. Hätte er ihn von Anfang an entwickelt, er hätte einiges anders gemacht, meint Lange später. Dem Erfolg des bald von M20 auf M60 umbenannten Motors schadet es nicht, 1978 bis 1992 entstehen in den BMW-Werken München und Steyr 1,7 Millionen Exemplare.

Zunächst gibt es ihn in zwei Versionen: als Zweiliter mit Doppelregister-Fallstromvergaser (der gute Solex 4A1, aber wem sagen wir das) mit 122 PS im 320. Und als M20B23KE – also mit 2,3 Litern Hubraum und mechanischer Einspritzung, der K-Jetronic. Auch wegen der höheren Verdichtung und der ab dem Vorschalldämpfer geteilten Aus-



So zugewandt, das Cockpit des 323i. Der hat nur die Hälfte an Gängen, nicht mal 40 Prozent an Leistung und Drehmoment und ist doch ein hundertprozentiger Dreier



Freunde, schaut auf die gegossene Ansaugbrücke des M20 mit Schwingrohraufladung statt auf den plastikverpackten B58







Das Typenschild im Doppelscheinwerfer-Grill bekamen die Sechszylinder. Nur der 323i pufft aus zwei Rohren, durchaus intensiv zudem. Wohlsortierte Werkzeug- und Beleuchtungsauswahl







Sitze, Brems- und Abgasanlage, Automatik, Differenzial, Fahrwerk und die variable Lenkung tragen beim M340i alle den Vornamen Sport. Der zeigt sich auch in viel Schall – und mitunter Rauch

puffanlage schafft der größere Motor so 143 PS, 190 Nm und seine eigene Legende.

Bis heute gilt der 323i als allersensationellster, reinster Sechszylinder-Dreier in einer Baureihe, in der es an Sensationen nie gemangelt hat, und die nun im M340i xDrive kulminiert. Nicht nur die sieben Modell-, sondern ebenso viele Motorgenerationen liegen zwischen den Autos. Auch den M340i motorisiert und charakterisiert sein Motor. Er trägt die Bezeichnung B58B30TÜ1 „obere Leistungsstufe“ und bringt alles mit, was BMW in den letzten vier Jahrzehnten an genialen Ideen entwickelt und in Serie gebracht hat: Motorblock, Zylinderkopf und Ölwanne sind aus Alu, die Kurbelwelle geschmiedet. Weil es wegen des perfekten Massenausgleichs keine freien Momente erster, zweiter und dritter Ordnung gibt, braucht es keine Ausgleichswelle. Die Nockenwellen und die Ventile lassen sich variabel steuern, der Kraftstoff mit 350 Bar Druck einspritzen. Der Turbolader ist in den Abgaskrümmer integriert, getrennte Luftlaufkanäle und die um 25 Prozent verringerte Massenträgheit der Turbine lassen sie noch schneller losquirlen. All die Kraft und Leistung, die so entstehen, organisiert zunächst die in den unteren Gängen knapp gestufte Achtgangautomatik weiter, bevor sich der Allradantrieb darum kümmert. Dabei schickt die Lamellenkupplung im Verteiler-





TECHNISCHE DATEN

BMW		323i*	M340i xDrive
Motorbauart/Zylinderzahl		Reihe/6	Reihe/6
Hubraum	cm^3	2315	2998
Leistung	kW (PS) bei 1/min	105 (143) 6000	275 (374) 5500
max. Drehmoment	Nm bei 1/min	190 bei 4500	500 bei 1850
Länge × Breite × Höhe	mm	4355 × 1610 × 1380	4713 × 1827 × 1440
Radstand	mm	2563	2851
Leergewicht	kg	1180	1739
Beschleunigung	0 – 100 km/h 0 – 120 km/h 0 – 160 km/h 0 – 180 km/h	8,9 13,0 26,1 44,3	4,3 5,8 10,0 12,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	194,6	250
Verbrauch	l/100 km	9,6 S (DIN)	7,0 S (NEFZ)
Grundpreis		20 350 DM	62 850 Euro (2020)

* Preis und Messwerte auto motor und sport, Heft 25/1977



35,8 cm länger, 21,7 cm breiter und 559 kg schwerer: Ein Teil des Größen- und Gewichtszuwachses ging – so sieht es aus – dem Dreier wohl auch an die Nieren



auto motor und sport
Ausgabe 5/2020,
13. Februar 2020

getriebe gern einen ordentlichen Momentenanteil mehr an die Hinterachse, in deren Getriebe ja das Sportdifferenzial mit elektromotorisch erzeugter Sperrfunktion sitzt.

Und ja, du wirst spüren, dass es all der Menge an Technik bedarf, um die Antriebswucht einzuhegen. Erst recht im Vergleich zum 323i, mit dem wir jetzt losfahren. Es ist ein früher Dreidreiundzwanzig: Mai 1978 mit ausgedehntem italienischem Erstbesitz – was bekanntlich nie schadet, will man sich Leichtfertigkeit, Rauflust und Heiterkeit der Jugend fürs Alter bewahren. So ein E21 ist ein kurzes, schmales, leichtes, lichtes Auto, du kannst es perfekt überblicken, aus der sacht herausgehobenen Position, auf welche dich der cordsamtbezogene Fahrersitz hebt.

Das Cockpit haben sie damals ganz modern in dem Stil eingeräumt, den wir heute als traditionell für BMW bezeichnen: leicht zugewandte Mittelkonsole und vier Rundinstrumente, die sich nicht schadlos umkonfigurieren lassen – und es auch nie müssten, weil sie alles anzeigen, was es so anzuzeigen gilt, und da sie sich klar und perfekt ablesen lassen.

Auf ein Cord

Schlüsseldreh, unter der ebenen Motorhaube startet der 2315 cm³ große Motor, fällt in einen Leerlauf, der alles zusammen ist: seidig und rauchig, samtig und Kraft verheißend. Ersten Gang reinknorpeln – die Zeiten der exzellenten Schaltgetriebe hat der Dreier 1978 erst noch vor sich – Kupplung kommt, und es geht los.

Erstaunlich sanft, scheint es zunächst. Aber nur, weil uns das tumbe Voranhämmern der Turbos in den letzten Jahren erzogen hat, es anders zu erwarten. Beim 323i knallauffallen Leistung und Kraft nicht über den Wagen her, sie entwickeln sich erst sacht, aber so ganz homogen bis 3000 Touren. Ab da wird es drangvoller, der Motor verschärft seine Drehgier. Mit ihr spult er sich die Drehzahltausender vibrationsfrei empor, bei 5000 legt sie noch an Bissigkeit zu, prallt erst bei sechssechs gegen den Begrenzer. Derweil spürst du jedes PS, das bis 6000 Touren dazukommt, kannst jedes einzelne nutzen, da sich der 323i eben nicht der Selbstgefälligkeit der Übermotorisierung hingibt. Durchziehen kann der Motor auch. Später war er dafür nicht mehr arg berühmt.

Den 1180 kg leichten E21 aber drückt er aus niedrigen Drehzahlen pressant voran. Und was für eine innige Freude, mit einem so leichten, schmalen, kurzen Auto über Land zu fegen: Selbst verschlungene Sträßchen wirken plötzlich so breit, in jede Biegung lässt sich im 323i über die Motorhaubenkanten zentimeterexakt hineinpeilen. Nicht nur seine Neigung zum Übersteuern, sondern auch die zur Seite intensivieren die Intensität der Kurvenfahrt. So fühlt sich der 323i noch wilder, mitreißender, rebellischer gar an, als er tatsächlich ist – also etwa wie die eigene Jugend in der verklärten Erinnerung? Ja, Freunde, genau so.

Beim M340i xDrive braucht es dagegen ganz erheblich höhere Geschwindigkeiten, um dasselbe Tempo zu fühlen. Das liegt an der makellosen Traktion und den enormen Reserven des hart abgestimmten Fahrwerks. So liegt der Bereich, in dem du zu spüren beginnst, wie die famose Kraftverteilung und das Sperrdiff die Agilität steigern, wie präzise die variable Lenkung den 340i um Kurven führt, dabei das Steuer mit Rückmeldung fast überflutet, für öffentliche Straßen schon weit jenseits von Gut und sehr nahe bei Böse.

Während der 323i das Hochdrehen des Motors zu einem Vergnügen inszeniert, welches sich spannungsreich einem dramatischen Höhepunkt entgegenschraubt, das selbst auf Landstraßen in mehreren Gängen nacheinander erlebt werden kann, ist der M340i einfach zu schnell zu schnell. Er dreht schlagartig hoch, schaltet schon in den nächsten Gang, bevor sich die Freuden über Klang, Kraft und Kultur recht entzünden können. Der 340i lässt dir zu wenig Zeit für Genuss, er hetzt darüber hinweg. Bereits im zweiten Gang fährt er meist schneller, als du das eigentlich wolltest. Nach nur 4,3 Sekunden hat der eilige Wagen 100 km/h erreicht – 4,6 Sekunden vor dem 323i.

Mit dem M340i xDrive kannst du Rennstrecken und Autobahnen beherrschen, einen verwegenen Sonntagmorgen auf deiner Hausstrecke erleben, kurz mal von Freiburg nach Flensburg jetten. Die Rundumtalente dieses intensiv verschwellerten und heckbespoilerten Wagens zeigen sich auch darin, dass wir ihm außer harschem Federungskomfort, der giftig ansprechenden Bremse und diesen flimmerigen Digitalinstrumenten nur das Allerbeste nachsagen können.

Doch der E21 war der Sechszylinder-BMW, den man sich einigermaßen leisten und danach voll auskosten konnte. Dagegen überfordert der M340i, letzter Reihensechszylinder-Benziner im Dreier, heute nicht nur unsere Finanzen, sondern auch unsere Erwartungen. Der 323i ist ein Auto, das in seiner schlichten Brillanz wunschlos glücklich machen kann. Die übermächtige Perfektion des M340i macht nur wunschlos. ■



■ Weil das auch ein Test des M340i ist, erhält er fünf Sterne für sein herausragendes Handling, seine ausgezeichneteTraktion und den prachtvollen Motor. Doch so innig, rein, ungestümmitreißend wie der 323i fährt der M340i erst bei viel, viel höherem Tempo.

Ideal-Kombi?

Mit dem stärksten Vierzylinder-Turbobenziner kommt der Dreier Kombi dem Marken-Ideal ziemlich nahe. Test.

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** Hans-Dieter Seufert









Cockpit? Wenn wir BMW das Instrumenten-Layout wieder ausreden, ist alles gut. Beim Motor passt eh schon alles, wirklich. Clever: Die Gummi-Einleger der Laderaumschienen wölben sich

Wie wäre es zu Beginn mit ein wenig Hetze gegen BMW aus der Ecke der Ultra-Fans? Bitte schön: Da wollen sie mit der aktuellen Dreier-Generation den Fahrdynamik- und Faszinationsgeist des Vor-Vor-Vorgängers E46 heraufbeschwören, und dann steckt selbst im 330i nur ein Vierzylinder-Turbomotor. Kein Reihensechszylinder-Sauger. Nicht einmal mit Handschaltgetriebe. Das wird nichts.

Tja. Wird aber doch was. Weil das Zweiliter-Triebwerk zu den besonders fix ansprechenden zählt, die Achtstufenautomatik die leichte Anfahrschwäche zügig im Drehmomentwandler wegzaubert und ansonsten ultrafix die Gänge wechselt. Und weil das B48B20-Aggregat gerne dreht, wenn es soll, obwohl es das nicht muss: 400 Nm maximales Drehmoment. Auf dem Datenblatt bei 1550/min, auf dem Drehzahlmesser eher bei kurz vor 1800/min. In jedem Fall: rechtzeitig.

Und der Klang? Beim Ausdrehen kernig heiser, untenherum angemessen bassend. Wie ein Vierzylinder-Sportmotor eben. Hinzu kommen zeitgemäße Effizienz (Testverbrauch 8,4 l/100 km) und ein Handling, das nur dann unter der Masse von 1693 kg leidet, wenn der Ultra-BMW-Fan zu sehr den alten Zeiten nachhängt und den Blick auf den Tacho vergisst. Mal abgesehen von dessen kruder Grafik (da war früher wirklich alles besser) fährt der 330i dann schon verflixt schnell, wenn die Neutralität seines Kurvenverhaltens in sachtes Untersteuern überblendet.

Ein kleiner Lastwechsel rückt alles wieder zurecht, das Heck lenkt auf Wunsch eine Idee mit. Vor allem aber lenkt: die Lenkung. Ja, natürlich elektromechanisch, aber angenehm leichtgängig und mit hervorragender Transparenz. Und eben so direkt, dass sie dich auf der Autobahn in Ruhe lässt und es dir auf der Landstraße ermöglicht, den Dreier zielgenau in die Ecken zu werfen.



auto motor und sport
Ausgabe 2/2020,
2. Januar 2020

TECHNISCHE DATEN

MOTOR

Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühler, Hubraum 1998 cm³, Leistung 190 kW (258 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 400 Nm bei 1550/min.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung	
0 – 80 km/h	4,2 s
0 – 100 km/h	6,0 s
0 – 130 km/h	9,6 s
0 – 160 km/h	14,7 s
0 – 180 km/h	19,3 s
0 – 200 km/h	25,5 s

BREMSWEG

aus 100 km/h kalt	34,5 m
aus 130 km/h kalt	57,0 m

KRAFTSTOFFVERBRAUCH

Testverbrauch	S 8,4 l/100 km

GRUNDPREIS (2020)

BMW 330i Touring M Sport	51 150 Euro

Federn lassen?

Dabei bewegt sich der Aufbau, nicht viel, aber spürbar. Andererseits gefällt der 1300 Euro teurere Touring mit seiner kombispezifischen Fahrwerksabstimmung, optionalen Adaptivdämpfern und 18-Zoll-Rädern durch ordentlichen Federungskomfort – deutlich besseren jedenfalls als die mit 19 Zoll beräderte Limousine. Und durch sein variableres Interieur plus mehr Stauraum (500 bis 1510 Liter) und separat öffnende Heckscheibe.

Es hilft nichts, Sie wollen doch einen Dreier mit Reihensechszylinder? Kommt. Aufgeladen. Wiegt aber laut Hersteller schon 1845 Kilogramm. Da dürfte der 330i doch deutlich weniger Grund zum Maulen liefern. ■

BEWERTUNG

★★★★½

■ Agiles Handling, guter Federungskomfort, dazu der kräftige, effiziente Antrieb – diese Dreier-Konfiguration passt speziell beim variablen, geräumigeren Kombi. Allerdings ist sie sehr teuer.

Pflegestufe 4

Wie die Dreier-Modelle erhielten auch die Vierer ein dezentes Update. Erste Fahrt mit dem M440i xDrive Coupé.

TEXT Stefan Helmreich // **FOTOS** BMW



In Zeiten des Umbruchs sind k(l)eine Nachrichten oftmals gute Nachrichten. Aktuelles Beispiel: die M-Performance-Modelle der Vierer-Reihe, die kürzlich durch die Modellpflege-Maschine gedreht wurden, um hinten inhaltlich fast unverändert wieder rauszupurzeln. Für den Spannungsbogen dieser Story mag das ein K.-o.-Schlag sein, Fans der schieren Fahrfreude hingegen dürfen angesichts dieser Nicht-News ein Fläschchen köpfen – aus bekannten Gründen sozusagen.

Einer davon: die Fahrwerksabstimmung, die straffer und agiler ausfällt als bei den Standardmodellen, sich innerlich aber nicht gar so auf Performance versteift wie bei den Vollblut-M. Dito der Motor: Der Reihensechser-Turbo stößt mit seinen 374 PS vielleicht nicht gleich das Tor zur Hölle auf, dafür stehen Hubraum und Leistungsausbeute in einem gesunden Verhältnis zueinander. Der Schub muss hier nicht erst ins Rollen kommen, er entfaltet sich nahtlos.

Komplettiert wird das, na ja, Gesamtkunstwerk dann drittens von der Antriebskonfiguration: Der vorerst serienmäßige Allradantrieb verstrickt die maximal 500 Nm über ein aktives Hinterachsdifferenzial, das stets in der Lage ist, eine artgerechte Körperhaltung herzustellen – und das bei abgeschaltetem DSC auch bereitwilliger macht als im inzwischen primär auf Traktion gepolten M4.

Für Differenzierung ist jedenfalls weiterhin gesorgt, äußerlich rücken die M-Stufen nun aber enger zusammen: Die Tüpfelchen-Niere wich dem dezenteren Mesh-Look, die Spiegelkappen stammen direkt von den großen Brüdern, die Laserlicht-Heckleuchten sogar vom CSL. Neben frischen Lacktönen wie Fire Red ziehen neue 19-Zoll-Räder und offenporige Holzeinlagen in die Aufpreisliste ein. Erfreulich: Die Bügeltürgriffe haben überlebt, ganz im Gegensatz zum physischen Bedienpult der Klimaanlage. Deren Funktionen reihen sich nun als Touchfeldleiste am unteren Rand des Curved-Displays ein, dessen Software ebenfalls einen Generationssprung hinlegt: Version 8.5 – einen halben Schritt hinter dem neuen Fünfer.

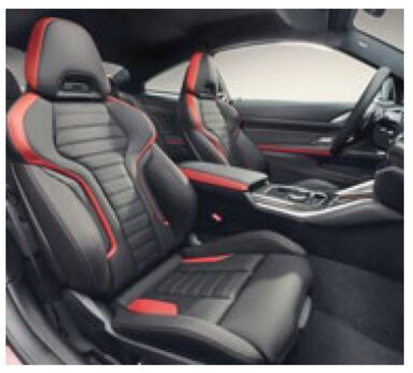
Bekannt, dennoch nach wie vor bedauerlich, dass die herausragende, je nach Bedarf entweder butterweich oder rabiat schaltende Achtstufenautomatik von einem Kippschalter befehligt werden muss. Der ist genau wie der iDrive-Regler und der Starttaster neuerdings auch aus Kristallglas zu haben, steigert damit ebenso den Schickimicki-Faktor wie die Lichtspielereien um die Ausströmerdüsen und das neue Sportlenkrad mit Zwölf-Uhr-Kringel, das mit seiner unten abgeflachten Form am Ende so ein bisschen in Kontrast zum an sich so runden Fahrverhalten steht. ■



auto motor und sport Ausgabe 13/2024, 6. Juni 2024

■ Zum Glück: Die Modellpflege tangiert den Vierer nur stilistisch. Es bleibt also beim Bilderbuch-BMW, der sich je nach Karosserievariante ausprägt. Das knackige Coupé animiert zum Ausreizen, das Cabrio badet einen in der Souveränität des Reihensechsers.







Die Klima-Konsole ist nur mehr eine Touchfeldleiste im Display. Neu: das abgeflachte Sportlenkrad

TECHNISCHE DATEN

KAROSSERIE
Viersitziges Coupé, L x B x H 4770 x 1852 x 1393 mm, Radstand 2851 mm, Kofferraum 440 l, Leergewicht/Zuladung 1810/485 kg.

FAHRWERK
Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 225/45 R 18, hinten 255/40 R 18.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Allradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

MOTOR
Sechszylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 2998 cm³, Leistung 275 kW (374 PS) bei 5500/min, max. Drehmoment 500 Nm bei 1900/min.

FAHRLEISTUNGEN

0–100 km/h	4,5 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	S 8,5 l/100 km

GRUNDPREIS (2024)

BMW M440i xDrive Coupé	76 000 Euro

Druck-Werk

Zwischen M4 Competition und dem limitierten M4 CSL klaffte anscheinend noch eine Lücke. Die hat man bei der BMW M GmbH nun mit der puristischen Power-Variante M4 CS geschlossen.

TEXT Jörn Thomas // **FOTOS** Uwe Fischer



Für die einen ist er nur die zweitürige Variante des BMW M3 CS, für die anderen vielleicht das hundertprozentige Traumcoupé. Zum Beispiel für alle, die viertürige Limousinen mit Wackeldackel und Sommerhut assoziieren. Selbst wenn der Wackeldackel beim M3 in der ersten Kurvenkombi ins Nirvana querbeschleunigt würde. Dazu bräuchte es nicht mal den CS. Doch gut, dass es ihn gibt, und ebenso gut, dass es ihn jetzt auch als M4 CS gibt. Von BMW, die ihre Modellderivate mittlerweile dünner aufschneiden als dein Lieblings-Italiener die Mortadella.

Die ist uns jetzt komplett wurst, wir beschleunigen. Tschüss Boxengasse, hallo Salzburgring. Eine Strecke, so lieblich gelegen wie fürchterlich schnell. Selbst mittelmäßig Begabte blicken hier ruckzuck dem Speed-Devil ins Auge. Spätestens dann, wenn sie mit 260, 270 die Gegengerade hochfeuern, links und rechts den Streckenrand nutzend, sodass hier und da kleine Staubwölkchen im Rückspiegel stieben, während sich der Reihensechser in Rage dreht. Die Strecke ist schnell und schmal mit begrenztem Auslauf, was das gefühlte Tempo ähnlich steigert wie nasse Klamotten den Chill-Faktor an einem windigen Herbsttag. Und Gänsehaut bekommst du beim Einlenken in die Links vor der Fahrerlagerkurve. Würdest. Wenn du Zeit hättest. Aber du hast genug damit zu tun, den M4 in Echtzeit sauber zu platzieren und im richtigen Moment knallhart zu ankern.

Platzieren und ankern. Das kann er, das liebt er. Logo, schöner handwarmer Asphalt und warm geknetete Michelin Pilot Sport Cup 2 R. „You're the one that I want", schnulzten Olivia Newton-John und John Travolta in den 80ern, doch es könnte der Slogan dieses Asphalt-Reifen-Pärchens sein. Wie exakt der CS einlenkt, verlässlich, kalkulierbar, ohne Platz zu verschenken. Klasse. Kein Untersteuer-Dödeln, kein Reifenwimmern. Die Michelins bringen exakt das auf den Asphalt, was der Pilot an Lenkrad und Pedal will. Und der CS beschleunigt längs und quer, setzt um, verzögert.



auto motor und sport
Ausgabe 14/2024,
20. Juni 2024

Klar, so eine große Keramik-Anlage hilft natürlich, doch bereits die serienmäßige Compound-Bremse dürfte das Tempo problemlos wegarbeiten.

Um es danach wieder heftig draufgepackt zu bekommen, denn der S 58 ist einfach ein Supertyp. Ehrlich: Mehr Motor braucht kein Mensch als den drei Liter großen Reihensechszylinder mit den beiden Monoscroll-Ladern, die hier mit 2,1 bar dicke Backen machen. Dabei ist der Motor auch feinmechanisch interessant: Closed-Deck-Kurbelgehäuse ohne Zylinderbuchsen, dafür mit per Lichtbogen-Drahtspritzverfahren aufgebrachter Eisenbeschichtung sowie einem komplexen Zylinderkopfkern, den sie per 3-D-Druck herstellen. Hinzu kommt eine geschmiedete Leichtbau-Kurbelwelle, die den drehfreudigen Charakter unterstützt.

Der Technik-Mix steht nicht nur auf dem Papier, sondern dem Piloten freudig ins Gesicht geschrieben, wenn er den Motor hernimmt. Und der S 58, auf eine fette Drehmomentbasis gebettet, rasant durch die Mitte fetzt. Die astronomische Drehzahlklimax ist nicht sooo sein Revier, aber zwischen dreieinhalb/vier und sechseinhalb, da ist er zu Hause, und wie! Direkt ansprechend, fein dosierbar, mit Druck überall. Plus einem energischen Klang, unter anderem das Werk der zweiflutigen Abgasanlage mit Titan-Dämpfern. Den man in die zupackenden Carbon-Schalen geklinkt mit Griff zum Alcatara-Lenkrad genießt, welches eine ebenso redselige wie feinsinnige, mit passendem Handmoment versehene Lenkung kommandiert. Wie ein gleichmäßiger Strom fließen die Infos in Handflächen und Fahrersensorik. Traktion ist eh kein Thema, dafür sorgen der Allradantrieb mit situativer, hinterradbetonter Momentenverteilung sowie das elektronisch kontrollierte Sperrdifferenzial.

Wer es braucht, kann sogar im reinen 2WD-Modus ohne DSC seine Dompteurqualitäten beweisen und es ganz allein mit den 551 PS und 650 Nm aufnehmen. Na ja, nicht ganz allein, denn die hinteren 285/30 R 20 mit Sport- oder Track-Reifen, das überarbeitete, dynamischer abgestimmte Fahrwerk sowie das optionale Versteifungs-Fachwerk im Motorraum stehen einem ebenfalls bei. Und die etwa 20 Kilogramm umfassende Diät (etwa durch Carbon bei Haube, Dach, Aerosplittern und Spoilern sowie Mittelkonsole) plus eine verbesserte Aerodynamik. Fehlt bloß noch die spezielle gelbe Lichtsignatur an den vorderen Scheinwerfern, und das CS-Glück ist komplett. Ganz gleich ob beim M3 oder M4. Dennoch: Schön, dass es dich gibt, M4. Willkommen im Club! ■

Hinterm Lenkrad verschmelzen Track-Potenz und Langstreckentauglichkeit. Top-Carbonschalen sind ebenso Serie wie die ausgebuffte Hilfselektronik. Der auf 551 PS erstarkte Biturbo-Reihensechser ist wie Carbon-Haube, -Dach und Aero-Teile Serie. Das Alu-Fachwerk ist Option







TECHNISCHE DATEN

KAROSSERIE
Viersitziges Coupé, L x B x H 4801 x 1918 x 1399 mm, Radstand 2857 mm, Kofferraum 440 l, Leergewicht/Zuladung 1835/430 kg.

FAHRWERK
Querlenker/MacPherson vorn, Mehrlenker/Schraubenfedern hinten, Scheibenbremsen vorn und hinten, Reifen vorn 275/35 R 19, hinten 285/30 R 20.

KRAFTÜBERTRAGUNG
Allradantrieb, Achtgang-Automatikgetriebe.

MOTOR
Sechszylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader, Hubraum 2993 cm³, Leistung 405 kW (551 PS) bei 6250/min, max. Drehmoment 650 Nm bei 2750/min.

FAHRLEISTUNGEN

0–100 km/h	3,4 s
Höchstgeschwindigkeit	302 km/h
Gesamtverbrauch (WLTP)	SP 10,2 l/100 km

GRUNDPREIS (2024)

BMW M4 CS Coupé	160 000 Euro



■ Stärker, leichter, definierter. Jetzt noch griffige Track-Reifen drauf und fertig. Der BMW M4 CS beherrscht Alltag und Autobahn ebenso souverän wie Rennstrecke, verbindet gekonnt Power mit Präzision und Handling, fährt lebendig und stressfrei. Schade, dass er so teuer ist.

Lebenslänglich

Zugegeben, die Überschrift klingt dramatisch. Denn eigentlich zählt es doch zu den schönen Dingen, wenn ein Automodell mit einem durchs Leben fährt. Oder?

TEXT Jens Dralle // **FOTOS** Privat

Etwas Bodenständiges musste her, dringend. Genug mit der Revolution. Wobei so ein BMW 320 Baureihe E21 durchaus als revolutionär in die Automobilgeschichte eingehen würde, doch das konnten meine Eltern ja nicht ahnen. Der womöglich etwas zu überstürzte Ausbruch aus der VW-Käfer-Monokultur in Form eines Renault 16 TX wirkte nach: schaukelnde Unzuverlässigkeit vom Kauf an. Also fuhr der 320er in ihr Leben, sie damit gleich aus der niedersächsischen Provinz in die oberschwäbische, um dort zu bleiben. So wurde der im Gelbton „Golf" lackierte Dreier mein erstes Auto. Jenes, das mich im Frühjahr 1977 nach der Geburt aus dem Krankenhaus nach Hause transportierte.

Gekommen, um zu bleiben

Der Dreier ging nie so ganz, obwohl der E21 bald einem 520 E12 wich, der hinteren Türen wegen. Vor allem meiner Mutter gingen Kompaktheit und Fahrspaß des Dreiers ab. Es folgte zwar noch ein E28, doch Mitte der 80er bogen meine Eltern in Richtung Mercedes ab, eine Rückkehr zu BMW kam seither nicht mehr zustande.

Und bei mir? Tauchte der Dreier Ende der 90er-Jahre wieder auf. Ein 316i Compact – mitsamt Freundin. Der etwas schräg ausgestattete (Klima und Kurbelfenster) Zweitürer brachte uns unter anderem bis nach Rumänien. Und dann? Etwa sechs Jahre später: ein Z3 3.0 Coupé, letztlich auch ein Dreier. Dieser hier: aus der sport auto-Dauertest-Flotte, einer der ersten Pressetestwagen, die ich fahren durfte. Von denen sollten viele weitere folgen, M3 E46 und E91, ja sogar die gesamte M3-Historie, siehe Seite 124. Inklusive M3 CSL, zuletzt den aktuellen M4 CSL sowie das schräge Einzelstück M3 Compact E36. Nichts Ziviles? Doch, den 316 E21, einen 320i Viertürer E30, einen moreagrünen 323i E36, einen 320d E46. Dazu diverse Ableger der F- und G-Generationen.



Anfangs-Dreier: 320 um 1976 im Allgäu. Unten: E30 Cabrio im Remstal, Sommer 2024

Nur zu Hause herrschte Dreier-Ebbe. Bis 2012. Ein ehemaliger Kollege rief an, er wolle sich nun doch von seinem 320i Cabrio trennen. Ich musste zuschlagen (Sechszylinder! Handschalter! Shadowline! Sportsitze! 15-Zoll-Kreuzspeiche!), obwohl bereits ein 535i E34 und ein Impreza Turbo GT zu wenig bewegt wurden. Zwei Jahre später, die Dreier-Compact-Freundin war mittlerweile meine Frau, kam unsere Tochter zur Welt. Inzwischen bedient sie gelegentlich vom Beifahrersitz aus den Schalthebel des Cabrios. Vielleicht bleibt der BMW Dreier ja auch in ihrem Leben. ■

IMPRESSUM

auto motor und sport Edition
50 Jahre BMW Dreier
Verleger: Paul Pietsch †
Chefredaktion: Michael Pfeiffer, Birgit Priemer
Verantwortlicher Redakteur: Uli Holzwarth
Texte: Christian Bangemann, Clauspeter Becker, Alexander Bloch, Jens Dralle, Gert Hack, Stefan Helmreich, Johannes Köbler, Wolfgang König, Philipp Körner, Götz Leyrer, Heinrich Lingner, Carl Nowak, Birgit Priemer, Sebastian Renz, Johannes Riegsinger, Heinrich Sauer, Paul Schinhofen, Werner Schruf, Bernd Stegemann, Jörn Thomas, Klaus Westrup
Fotos: BMW, Wolfgang Drehsen, Uwe Fischer, Rossen Gargolov, Jonas Greiner, Achim Hartmann, Uli Holzwarth, Ingolf Pompe, Arturo Rivas, Hans-Dieter Seufert, Hans Peter Seufert
Geschäftsführender Redakteur GB Mobilität: Michael Heinz
Content Delivery Management: Paulina Ulherr (Junior-CDM), Jonas Greiner (Multimedia), Johannes Holzwarth (Textarchiv), Rainer Herrmann (Fotoarchiv)
Daten: Edwin Meister, Andreas Lucyk
Layout: Jörg Rettenmayr (Creative Director), Olga Kunz (Stv. Art Director), Jürgen Decker, Katrin Harten-Losch, Sandra Ngnoubamdjum, Saskia Schechter, Christian Traulsen
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
Redaktion: auto motor und sport, 70162 Stuttgart
Tel.: 07 11/182-12 67
Fax: 07 11/182-19 58
redaktion_ams@motorpresse.de
Verlag: Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart,
Tel.: 07 11/182-01
Fax: 07 11/182-13 49
Geschäftsführung: Kay Labinsky
Leitung Geschäftsbereich Mobilität: Stefan Karcher
Publisher Automobil: Benjamin Pfalzgraf
Unit Sales Director Automotive: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stephen Brand
Für den Anzeigenteil verantwortlich: Gabriele Volkert
Herstellung: Michael Wander
Digitale Bildbearbeitung: Otterbach Medien KG GmbH & Co., 76437 Rastatt
Druck und Weiterverarbeitung: Vogel Druck und Medienservice GmbH & Co. KG, Höchberg, Printed in Germany
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
089/319 06-0, info@mzv.de

Nachdruck, Übersetzung und Auszüge nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und mit voller Quellenangabe. Gerichtsstand: Stuttgart
Einzelheft: 14,90 Euro
EDITION im Abonnement: Edition-Abonnentenservice
Telefon Inland:
07 81/639 66 57
Telefon Ausland:
(+49) 781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
Preis für 4 Ausgaben (ggf. inkl. eines Sonderheftes zum Preis von zzt. 14,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand: Deutschland: 59,60 € (Österreich: 65,60 €, Schweiz: 95,20 CHF; übrige Auslandspreise auf Anfrage)
Nachbestellung: Einzelheft 14,90 Euro + 2,00 Euro Versandkosten (Inland)
Tel.: 07 81/639 66 57

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg,
Tel.: 07 81/639 61 02.
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund von Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung.

Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.
Datenschutzanfragen:
07 81/84 61 02
automotorsport@datenschutzanfrage.de
www.auto-motor-und-sport.de

Alle Rechte vorbehalten
© by Motor Presse Stuttgart

auto motor und sport EDITION

ALLE EDITIONEN JETZT IM ABO!

4 Ausgaben für nur 59,60 €* verschenken oder selbst lesen

Jedes Heft widmet sich einer großen Marke oder einem berühmten Modell

Der Inhalt: die Historie, die Gegenwart und die Zukunft.



WERTVOLLE SAMMLER-STÜCKE FÜR AUTO-LIEBHABER

Hinweis: Bei den hier gezeigten Titeln handelt es sich um bereits erschienene Ausgaben.

Direkt zum Angebot

Jetzt bestellen unter

auto-motor-und-sport.de/editionen-abo

0781 639 6651

Bei telefonischer Bestellung die Bestell-Nr. angeben: selbst lesen **AME1PRE,** verschenken **AME1PRG**

Angebot der BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. *Alle Preise in Euro inklusive der gesetzlichen MwSt. und Versand. Datenschutzinfo: Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: BurdaVerlag Consumer Sales & Services GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz. Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht.

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

DRIVE. LIVE. LOVE.

BMW Classic

Dein BMW M3 ist mehr als nur ein Fahrzeug – er ist Teil von dir.

Bei der BMW Group Classic verstehen wir das. Darum bieten wir dir hochwertige Originalteile durch unser engagiertes Netzwerk von BMW Classic Partnern in ganz Europa an. Damit dein BMW M3 zu seinem Jubiläum in vollem Glanz erscheint und du dich auf das konzentrieren kannst, was du liebst – DRIVE. LIVE. LOVE.

bmwgroup-classic.com