

Das neue BMW 3er Coupé. Inhaltsverzeichnis.



1. Das neue BMW 3er Coupé. (Kurzfassung)	3
2. Das Konzept: Ästhetik, Fahrvergnügen und individueller Stil.	13
3. Das Design: Mehr Ausdruck, mehr Dynamik, mehr Eigenständigkeit.	16
4. Der Antrieb: Dynamik und Laufkultur in Höchstform.	21
5. Das Automatikgetriebe: Reaktionsschnell und präzise für sportliches Fahrvergnügen.	28
6. Das Fahrwerk: Wo Leistung zu Dynamik wird.	32
7. Der Allradantrieb: BMW xDrive im Coupé: Allianz für Fahrdynamik und Sicherheit.	36
8. Karosserie und Sicherheit: Solidität auf leichte Art.	40
9. Das Lichtkonzept: Innovationen fördern das Sehen und das Erkennen.	44
10. Die Ausstattung: Exklusivität nach Maß.	47
11. Die Produktion: Qualitätsbewusst, flexibel und umweltschonend.	52
12. Die Geschichte: Immer etwas Besonderes – das Coupé von BMW.	55
13. Außen- und Innenabmessungen.	61

1. Das neue BMW 3er Coupé. (Kurzfassung)



Ein typischer BMW. Ein ganz besonderer BMW 3er. Ein einzigartiges Automobil. Das ist das neue BMW 3er Coupé. Mit dem Zweitürer setzt BMW eine lange Tradition fort und zugleich völlig neue Akzente in einem interessanten Segment. Bereits zum dritten Mal wird die BMW 3er Reihe nach Limousine und Touring nun um ein Coupé-Modell ergänzt. Doch das neue BMW 3er Coupé präsentiert sich so eigenständig wie nie zuvor. Sein individueller Charakter ist auf den ersten Blick an der sportlich gestreckten Linienführung der bis ins Detail neu gestalteten Karosserie zu erkennen. Und auch unter der Motorhaube bietet das neue Coupé etwas Einzigartiges: Der 3,0 Liter Reihensechszylinder-Motor mit Twin Turbo-Aufladung, High Precision Injection und Vollaluminium-Kurbelgehäuse feiert dort seine Premiere. Das 225 kW/306 PS starke Hochleistungstriebwerk verhilft dem BMW 335i Coupé zu herausragender Fahrdynamik und beeindruckt dennoch mit günstigen Verbrauchswerten. Zur Markteinführung werden zwei weitere Benzinmotoren sowie zwei Dieselantriebe für das BMW 3er Coupé angeboten. Heckantrieb, Gewichtsoptimierung, eine harmonische Achslastverteilung und das anspruchsvollste Fahrwerk des Segments sind weitere Garanten für ein faszinierendes Fahrerlebnis. Darüber hinaus steht für das BMW 3er Coupé erstmals auch der intelligente Allradantrieb xDrive zur Verfügung.

Mehr denn je erfüllt das BMW 3er Coupé den Wunsch nach Individualität und Fahrvergnügen. Der Zweitürer hebt sich optisch sehr deutlich von den Limousinen- und Touring-Modellen der BMW 3er Reihe ab – und das nicht nur jenseits der B-Säule, sondern auch an der Fahrzeugfront sowie im Interieur. Außerdem bietet er eine in seinem Segment einzigartige Agilität und Fahrdynamik. Das neue BMW 3er Coupé fordert mit seiner Handlichkeit und den – nicht nur beim Top-Modell – überzeugenden Leistungswerten zum aktiven Fahren heraus. Dabei verbindet das neue Coupé seinen sportlichen Charakter mit einem stilvollen Äußeren. In vielen Elementen wirkt das Design überaus kraftvoll, das Gesamtbild strahlt dennoch hochwertige Eleganz aus.

Individuelles Design vom Powerdome bis zum Heckabschluss.

Der optische Eindruck, den ein Coupé vermittelt, wird vor allem von seiner Seitenansicht bestimmt. Beim neuen BMW 3er Coupé prägen ein kurzer vorderer Überhang, ein langer Radstand, eine weit zurückversetzte Fahrgastzelle, stark geneigte A-Säulen, niedrige Fensterflächen und ein sanft bis zum Heckabschluss führender Verlauf der Dachlinie die Silhouette.

Voluminös ausgeprägte Radläufe verleihen dem Coupé einen kraftvollen Ausdruck. Der Verlauf von Schulter-, Charakter- und Schwellerlinie unterstreicht die gestreckte Dynamik. Ebenso wie die Schulterlinie zieht sich auch die Charakterlinie, die vom oberen Rand des vorderen Radlaufs über den Türgriff hinweg nach hinten verläuft, bis ins Heck des Fahrzeugs hinein. Die Schwellerlinie, die sich als Licht reflektierendes Element aus der Seite spannt, steigt nach hinten hin an und wird sowohl in der Front- als auch in der Heckschürze fortgesetzt.

Mit der Wölbung der Flächen und dem Zusammenspiel der Linien haben die Designer eine Seitenansicht geschaffen, in der sich die dynamischen Eigenschaften des Coupés widerspiegeln. So wird etwa die Charakterlinie über dem hinteren Radlauf sowohl nach außen als auch nach oben gespannt. Dieser dreidimensionale Effekt lenkt den Blick auf die Umgebung der Hinterachse, jenen Bereich, in dem auch beim BMW 3er Coupé die Motorleistung in Fahrdynamik umgesetzt wird. Darüber hinaus bilden Charakter- und Schwellerlinie eine nach vorn geneigte Ellipse. Auch mit dieser, in der Dreiviertel-Heckansicht besonders gut erkennbaren Grafik wird der Vorwärtsdrang des Fahrzeugs betont.

Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Coronaringen serienmäßig.

Ebenfalls neu und eigenständig wurden Frontschürze, Scheinwerfer-Einheiten und Motorhauben-Kontur für das BMW 3er Coupé entworfen. Die Frontansicht erscheint flach und breit, womit die sportliche Ausprägung des Fahrzeugs unterstrichen wird. Die Linien des Powerdomes, der sich über der Antriebseinheit wölbt, führen von den A-Säulen bis zu den Außenseiten der BMW Niere. Die flachen Doppelrundscheinwerfer werden von der Motorhaube leicht überragt und damit optisch angeschnitten. So entsteht der Eindruck eines selbstbewusst konzentrierten Blicks. Das neue BMW 3er Coupé ist serienmäßig mit Bi-Xenon-Scheinwerfern ausgerüstet, deren Coronaringe für den Einsatz als Tagfahrlicht konzipiert wurden. Die markanten Lichtleitringe erzielen eine doppelte Wirkung: Das Coupé ist jederzeit gut zu erkennen und zudem auf Anhieb als BMW zu identifizieren.

Auch die LED-gespeisten Lichtleitstäbe der Heckleuchten verleihen dem neuen BMW 3er Coupé einen unverwechselbaren Ausdruck. Die bündig ins Heck und in die Seite integrierten Leuchteinheiten sind zweigeteilt und reichen bis in den Kofferraumdeckel hinein. Die gesamte Heckansicht erscheint flach und breit. Sie wird von horizontal verlaufenden Linien geprägt. Auf diese Weise werden die breite Spur und die sportliche Anmutung des Fahrzeugs auch aus diesem Blickwinkel betont.

Zur Eigenständigkeit des Coupé-Designs tragen auch individuelle Detail-Lösungen bei. So nimmt die Kontur der Außenspiegel, die speziell für das Coupé entworfen wurden, die Linienführung der Seitenansicht auf. Und auch für die Gestaltung der Seitenfensterrahmen wurde eine für BMW typische, zugleich aber einzigartige Form gefunden. Der als Hofmeisterknick bekannte Gegenschwung am Fuße der C-Säule zieht sich in einem deutlichen Winkel nach vorn in die Schulterlinie hinein. Um diese Linienführung zu ermöglichen, wird das Chromband der Seitenfenstereinfassung erstmals in einem Stück gefertigt – ein weiteres Merkmal für die hohe Wertigkeit des Coupés.

Gestreckte Dynamik auch im Innenraum.

Der Eindruck von Dynamik und Exklusivität, den das neue BMW 3er Coupé mit seinem Karosseriedesign vermittelt, setzt sich im Innenraum fort. Kraftvolle Konturen und fließende Linien, an denen konvexe und konkave Formen aufeinander treffen, finden sich auch dort. Das als Viersitzer konzipierte Coupé lädt zum zügigen Reisen in einer hochwertigen Umgebung ein. Analog zur Mittelkonsole werden auch die beiden hinteren Einzelsitze von einem Ablagefach getrennt.

Horizontale Linien am Armaturenräger und an den Seitenverkleidungen unterstreichen das großzügige Raumangebot. Die Instrumententafel ist im oberen Bereich dem Fahrer zugeneigt. Die Armauflage der Seitenverkleidung wird in einem durchgehenden Schwung von der Instrumententafel bis zu den Rückenlehnen der hinteren Sitze geführt. Abrunden lässt sich das exklusive Ambiente mit den als Option verfügbaren Lichtkanten für die Türinnen- und Seitenverkleidungen. Die nach oben abgeschirmten Leuchtenbänder tauchen das Umfeld in ein warmes, indirektes Licht. Alle häufig berührten Bedienelemente wie Türöffner und Schalthebel sind besonders hochwertig metallisch veredelt. Zur Individualisierung des Interieurs stehen exklusive Farbabstimmungen für die Polsterung, den Dachhimmel und die Innenraumverkleidung zur Auswahl.

Reihensechszylinder-Motoren für effiziente Dynamik.

Für das neue BMW 3er Coupé stehen zur Markteinführung drei Benzinmotoren und zwei Dieselantriebe zur Auswahl. Mit den vorn längs eingebauten Reihensechszylinder-Motoren, deren Kraft auf die Hinterräder übertragen wird, setzt BMW auf ein bewährtes und traditionsreiches Antriebskonzept. Dennoch ist unter der Motorhaube viel Raum für spektakuläre Neuerungen.

So kommt im neuen BMW 3er Coupé erstmals der 3,0 Liter-Reihensechszylinder-Motor mit Twin Turbo, High Precision Injection und Vollaluminium-Kurbelgehäuse zum Einsatz. Das 225 kW/306 PS starke Antriebsaggregat basiert auf dem erfolgreichen Sechszylinder-Saugmotor, zugleich leitet es

jedoch eine neue Ära in der Motorenentwicklung ein. BMW verbindet die typischen Sechszylinder-Qualitäten mit der leistungsfördernden Wirkung zweier Turbolader und mit einer Benzin-Direkteinspritzung der zweiten Generation, die erstmals auch in der Fahrpraxis für deutliche Verbrauchsvorteile sorgt. Das Resultat dieser Kombination ist effiziente Dynamik in einer besonders faszinierenden Form. Der Motor des BMW 335i Coupé erreicht bereits bei 1300 min^{-1} ein maximales Drehmoment von 400 Newtonmetern. Er stellt seine Leistung spürbar spontaner zur Verfügung als aufgeladene Motoren herkömmlicher Art, anschließend dreht er souverän und kultiviert bis 7000 min^{-1} hoch. Entsprechend eindrucksvoll fällt das Fahrerlebnis aus: Das BMW 335i Coupé absolviert die Beschleunigung von null auf 100 km/h in nur 5,5 Sekunden. Seinem Vorwärtsdrang wird bei 250 km/h mittels elektronischer Abregelung ein Limit gesetzt.

Trotz seiner imposanten Dynamik kann das neue Spitzentriebwerk im Reihensechszylinder-Programm auch mit hoher Wirtschaftlichkeit überzeugen. 9,5 Liter Superbenzin je 100 Kilometer genügen dem BMW 335i Coupé bei der Verbrauchsmessung gemäß EU-Norm. Diese Effizienz ist zum einen dem geringen Gewicht der Antriebseinheit zu verdanken. Der Sechszylinder mit Twin Turbo-Aufladung wiegt rund 70 Kilogramm weniger als ein in der Leistung vergleichbarer Achtzylinder-Motor. Zum anderen ist es die High Precision Injection, die einen bislang unerreicht sparsamen Umgang mit dem Kraftstoff ermöglicht. Neuartige Piezo-Injektoren, die zentral zwischen den Ventilen im Zylinderkopf angeordnet sind, sorgen in jeder Situation für eine gleichmäßige und exakt dosierte Kraftstoffeinspritzung. Auf diese Weise wird ein Wirkungsgrad erzielt, der sich auch im Alltagsverkehr in günstigen Verbrauchswerten niederschlägt.

Optimiertes Gewicht, gesteigerte Leistung.

Mit einem nochmals optimierten Verhältnis zwischen Leistung, Gewicht und Kraftstoffverbrauch können auch die beiden Sechszylinder-Saugmotoren aufwarten, die zur Markteinführung für das neue BMW 3er Coupé angeboten werden. Die Antriebseinheit des BMW 330i Coupé bringt es nunmehr auf $200 \text{ kW}/272 \text{ PS}$ und ein maximales Drehmoment von 315 Newtonmetern. So lässt sich die Beschleunigung auf Tempo 100 innerhalb von 6,1 Sekunden absolvieren und die Höchstgeschwindigkeit endet, elektronisch abgeregelt, erst bei 250 km/h . Zu den eindrucksvollen Fahrleistungen und der hohen Laufkultur gesellt sich beim 3,0 Liter-Saugmotor ein neuer Bestwert für Effizienz. Mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 8,8 Litern im EU-Testzyklus unterbietet das neue BMW 330i Coupé das Vorgängermodell um rund 12 Prozent.

Der Einsatz von Magnesium als Werkstoff für Kurbelgehäuse, Bedplate und Zylinderkopfhaube führt ebenso wie die Verwendung von Leichtbau-Nockenwellen zu einer erheblichen Reduzierung des Gewichts. Zusätzliche Effizienz-Vorteile werden darüber hinaus unter anderem mit der vollvariablen Ventilsteuerung VALVETRONIC erzielt. Beide Maßnahmen kommen auch dem 2,5 Liter-Reihensechszylinder-Motor zugute. Mit 160 kW/218 PS und einem maximalen Drehmoment von 250 Newtonmetern verhilft dieser Antrieb dem BMW 325i Coupé zu ebenfalls höchst souveränen Fahrleistungen. 6,9 Sekunden genügen für die Beschleunigung auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist erst bei 247 km/h erreicht. Als Beleg für höchste Effizienz auch in dieser Leistungsklasse dient der Durchschnittsverbrauch nach EU-Norm von 8,4 Litern je 100 Kilometer.

Dieselmotoren im Coupé – attraktiver denn je.

Als reizvolle Alternative erweist sich beim neuen BMW 3er Coupé auch der Einsatz eines Dieselmotors. Schließlich kommen im BMW 335d Coupé und im BMW 330d Coupé zwei außergewöhnlich attraktive Triebwerke dieser Art zum Zuge: kraftvoll, sparsam und serienmäßig mit einem Partikelfilter ausgerüstet. Mit Superlativen kann dabei vor allem das BMW 335d Coupé aufwarten. Der sportlichste Sechszylinder-Dieselmotor der Welt verhilft ihm zu einer in diesem Fahrzeugsegment einzigartigen Kraftentfaltung. 210 kW/286 PS leistet der 3,0 Liter große Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Variable Twin Turbo. Sein maximales Drehmoment beträgt 580 Newtonmeter. Dieser überragende Wert steht bereits bei 1750 min⁻¹ zur Verfügung, die Höchstleistung wird bei 4400 min⁻¹ erreicht, darüber hinaus dreht der Motor bis zum Wert von 5000 min⁻¹ hoch.

Die lang anhaltend druckvolle Leistungsentfaltung führt zu entsprechend dynamischen Beschleunigungswerten. Aus dem Stand erreicht das BMW 335d Coupé die 100-km/h-Marke nach nur 6,1 Sekunden, seine Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Zurückhaltung übt der kraftvollste Sechszylinder-Diesel im Programm von BMW gleichwohl beim Verbrauch. Im EU-Testzyklus begnügt er sich mit 7,5 Litern Diesel je 100 Kilometer. Damit zeigt auch dieser Motor, wie attraktiv sich das Prinzip der effizienten Dynamik im Fahrbetrieb auswirken kann. Zu verdanken ist dies zum einen der so genannten Stufenaufladung, bei der schon bei niedrigen Drehzahlen zunächst ein kleiner und anschließend zusätzlich ein großer Turbolader aktiv wird, sowie zum anderen dem Common-Rail-Einspritzsystem der dritten Generation, das mit Piezo-Injektoren für eine schnelle und fein dosierte Gemischaufbereitung sorgt. Der Antrieb für das BMW 335d Coupé ist darüber hinaus der erste Vollaluminium-Dieselmotor seiner Leistungsklasse. Sein auf 208 Kilogramm reduziertes Gewicht kommt sowohl der Agilität des Fahrzeugs als auch seiner Wirtschaftlichkeit entgegen.

Mit 170 kW/231 PS bietet auch die zweite Variante des 3,0 Liter großen Reihensechszylinder-Diesels ein Leistungsniveau, das einem sportlichen Zweitürer sehr wohl entspricht. Sein maximales Drehmoment von 500 Newtonmetern verspricht ebenfalls eine Form der Leistungsentfaltung, die für dynamische Fortbewegung wie geschaffen ist. Der Wert von 6,6 Sekunden für die Beschleunigung von null auf 100 km/h bestätigt den sportlichen Charakter dieses Dieselmotors ebenso eindrucksvoll wie die auf 250 km/h limitierte Höchstgeschwindigkeit. Mit einem neuen Turbolader und einer Common-Rail-Einspritzung der jüngsten Generation erreicht der Motor im BMW 330d Coupé zudem auch auf dem Gebiet der Wirtschaftlichkeit neue Dimensionen. Der Durchschnittsverbrauch im EU-Testzyklus beschränkt sich auf 6,5 Liter Diesel je 100 Kilometer.

Sportliche Fahrer haben die Wahl: Handschaltung oder Automatik.

Alternativ zum serienmäßigen Sechsgang-Handschaltgetriebe kann für das neue BMW 3er Coupé auch eine besonders reaktionsschnelle Automatik geordert werden. Das neuentwickelte Sechsgang-Automatikgetriebe, das im BMW 335d Coupé zur Serienausstattung gehört, ermöglicht dank einer besonders wirksamen Hydraulik, eines neuen Drehmomentwandlers und einer extrem leistungsfähigen Steuerungssoftware eine außergewöhnlich schnelle und präzise Umsetzung aller Beschleunigungswünsche.

Der Wechsel der Fahrstufe vollzieht sich nach einer Reaktionszeit von nur 100 Millisekunden. Dabei ist es gleichgültig, ob nur um eine oder um mehrere Fahrstufen zurückgeschaltet werden muss. Mit ihrer präzisen Gangwahl unterstützt die neue Automatik jedoch auch eine verbrauchsoptimierte Fahrweise mit konstanter Geschwindigkeit. Darüber hinaus wird dem Fahrer auch die Möglichkeit geboten, die Gangwahl eigenhändig zu beeinflussen. Schaltwippen am Lenkrad machen die manuelle Fahrstufenwahl zu einem sportlichen Erlebnis.

Moderne Fahrwerkstechnik sorgt für maximale Präzision.

Nicht weniger faszinierend als die Kraftentfaltung vollzieht sich beim neuen BMW 3er Coupé die Übertragung der Motorleistung auf die Straße. Der Standardantrieb sorgt in jedem Geschwindigkeitsbereich für maximale Agilität, Spurtreue und sicheres Handling. Mit einer größtenteils aus Aluminium gefertigten Doppelgelenk-Zugstrebenachse mit Federbeinen vorn sowie einer Fünflenkerachse hinten verfügt das neue BMW 3er Coupé über die derzeit modernste Radaufhängung seiner Klasse. Der niedrige Fahrzeugschwerpunkt, die ausgewogene Achslastverteilung und eine spezielle Stoßdämpfer-Abstimmung verhelfen dem Zweitürer zu eindrucksvollen fahrdynamischen Qualitäten.

Die Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung vermittelt höchste Präzision und exakte Rückmeldungen über den Straßenzustand. Dank der Kraftübertragung auf die Hinterräder agiert sie frei von Antriebsinflüssen. Optional ist eine speziell auf das BMW 3er Coupé abgestimmte Aktivlenkung verfügbar. Abhängig vom Lenkwinkel und der Fahrgeschwindigkeit variiert sie das Lenkmoment. Je nach Situation kann der Fahrer mit geringem Kraft- und Lenkaufwand rangieren, aber auch bei hohem Tempo präzise den Kurs halten.

Das BMW 3er Coupé ist serienmäßig mit einer Hochleistungsbremsanlage ausgestattet. Ihre besonders großen Bremsscheiben machen den Einsatz von 17 Zoll-Rädern erforderlich. Kraftvolle Verzögerung, hohe Standfestigkeit und niedriger Verschleiß zeichnen das Bremssystem aus. Als weltweit erster Hersteller stattet BMW seine Modelle mit einer kontinuierlichen Verschleißanzeige aus, die permanent Auskunft über den Zustand der Bremsbeläge gibt.

DSC mit erweiterten Funktionen für Sicherheit und Dynamik.

Die Wirksamkeit der Bremsanlage wird von den innovativen Funktionen des Fahrwerkregelsystems DSC (Dynamische Stabilitäts Control) unterstützt. Das DSC der jüngsten Generation übernimmt nicht nur die ABS-Bremsregelung und die Stabilitätssicherung bei mangelnder Haftung per Bremseneingriff, sondern kompensiert auch jegliches Nachlassen der Verzögerungswirkung bei extrem hohen Bremsentemperaturen. Darüber hinaus stellt regelmäßiges Trockenbremsen die optimale Verzögerungskraft bei Nässe sicher. Mit dem Voranlegen der Beläge wird in entsprechenden Situationen die Bremsbereitschaft erhöht. Bei besonders starkem Verzögerungsbedarf maximiert die Dynamische Brems Control (DBC) den Bremsdruck. Die Cornering Brems Control (CBC) wirkt beim leichten Bremsen in Kurven der unerwünschten Eindrehneigung des Fahrzeugs entgegen. In Verbindung mit der Aktivlenkung kann das DSC darüber hinaus mit einem schnellen und präzisen Lenkeingriff auch auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten für zusätzliche Stabilität sorgen.

Auf unbefestigtem Untergrund sorgt die integrierte Stabilitätskontrolle ASC für eine optimierte Traktion. Mit der Funktion DTC (Dynamische Traktions Control) lassen sich die Ansprechschwellen für den Bremseneingriff des DSC heraufsetzen. So kann das Fahrzeug beispielsweise auf lockerem Schnee mit leicht durchdrehenden Antriebsrädern Fahrt aufnehmen. Auch für eine betont sportlich-aktive Fahrweise kann DTC genutzt werden. Sie lässt leichten Schlupf an den Antriebsrädern zu und ermöglicht so die Kurvenfahrt im kontrollierten Drift. Darüber hinaus kann das DSC beim neuen BMW 3er Coupé auch vollständig deaktiviert werden.

Intelligentes Allradsystem xDrive für das Coupé.

Erstmals steht für das BMW 3er Coupé der intelligente Allradantrieb xDrive zur Auswahl. Als Alternative zum Standardantrieb bietet das Allradsystem auch auf rutschigem oder unbefestigtem Untergrund eine nochmals verbesserte Traktion und Fahrstabilität. Die elektronisch gesteuerte und variable Verteilung des Antriebsmoments zwischen Vorder- und Hinterachse optimiert nicht nur die Kraftübertragung auf Straßen mit niedrigem Reibwert, sondern es fördert auch die Fahrdynamik, weil es der Tendenz zum Über- oder Untersteuern entgegenwirkt.

Das neue BMW 3er Coupé wird serienmäßig mit 17 Zoll großen Leichtmetallfelgen ausgerüstet. Auf ihnen sind Reifen der Größe 225/45R17 montiert, die über Notlaufeigenschaften verfügen. Außerdem gehört eine Reifen-Pannen-Anzeige (RPA) zum Ausstattungsumfang. Dieses System überwacht permanent den Luftdruck und warnt den Fahrer, sobald der Idealwert um mehr als 30 Prozent unterschritten wird.

Modernster Karosseriebau: Weniger Gewicht, mehr Sicherheit.

Die intelligente Kombination neuartiger und bewährter Materialien sowie eine moderne Fertigungstechnik verhelfen dem neuen BMW 3er Coupé zu einer besonders leichten, zugleich aber vorbildlich stabilen Karosserie. Ihr Gesamtgewicht fällt um rund 10 Kilogramm geringer aus als bei der Limousine. Eine für die Fahrdynamik höchst förderliche Gewichtsoptimierung im Bereich des Vorderwagens wurde mit der Entwicklung der neuartigen Kunststoff-Seitenwand für das Coupé erzielt. Sie weist ein im Vergleich zu herkömmlichen Stahl-Bauteilen um 50 Prozent geringeres Gewicht auf. Reduziert wurde auch der Mehraufwand in der Fertigung. Im Gegensatz zu früheren Kunststoff-Bauteilen müssen sie nicht mehr gesondert lackiert und anschließend fertig montiert werden. Sie können gemeinsam mit der gesamten Rohkarosse den normalen Lackierprozess durchlaufen. Aufgrund ihrer hohen Wärmeformbeständigkeit sowie der optimierten Längenausdehnung und Feuchtigkeitsaufnahme weisen die fertig lackierten Seitenwände auch optisch die gleichen Eigenschaften wie herkömmliche Stahl-Bauteile auf.

Neue Produktionsverfahren kommen auch bei der Verarbeitung von Stahl zum Einsatz. Die B-Säulen des Coupés werden erstmals von durchgehenden, im so genannten Warmformverfahren gefertigten Rohren aus höchstfestem Stahl verstärkt. Sie sorgen im Verbund mit den Türen, der Sitzkonstruktion und dem Instrumententräger zwischen den A-Säulen für maximale Stabilität. Außerdem werden die bei einem Seitenaufprall einwirkenden Kräfte über die Bodengruppe zur Fahrzeuggegensseite abgeleitet. Der Stützträger der Stirnwand besteht aus einem neuartigen und besonders festen

Mehrphasenstahl. Größtmöglichen Insassenschutz bei einem Frontalaufprall gewährleisten unter anderem die dynamischen Deformationszonen im Vorderwagen. Mit längs verlaufenden Trägerprofilen, Verstärkungen sowie mit der soliden Ausführung von Gepäckraumboden, Heckverkleidung und Seitenwänden werden die Folgen eines Heckaufpralls minimiert.

Umfassender Insassenschutz.

Die sorgsam konzipierte Anordnung und Dimensionierung von Trägerstrukturen, Crashboxen und Deformationszonen trägt dazu bei, Aufprallenergie von der Fahrgastzelle fernzuhalten. Im Innenraum selbst sorgen aufeinander abgestimmte und zentral gesteuerte Rückhalte- und Auffangsysteme für individuellen Insassenschutz. Front-, Becken-Thorax- und Curtain-Kopfairbags, Gurtstrammer und Gurtkraftbegrenzer werden von der sensorgesteuerten Sicherheitselektronik in Abhängigkeit von der Art und Schwere der Kollision aktiviert.

Zum sicheren Fahren bei Dunkelheit ist das neue BMW 3er Coupé serienmäßig mit Bi-Xenon-Scheinwerfern ausgestattet. Optional können die wirkungsvollen Lichtquellen um die Funktionen adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht erweitert werden. Mit ihrer markanten Optik ihrer Lichtleitstäbe sorgen auch die Rückleuchten für Sicherheit bei Dunkelheit. Darüber hinaus wirkt das zweistufige Bremslicht der Gefahr von Auffahrunfällen entgegen. Im Falle eines besonders starken Bremsmanövers animiert die vergrößerte Leuchtfläche nachfolgende Verkehrsteilnehmer dazu, ihr Fahrzeug ebenfalls möglichst intensiv zu verzögern.

Vier Sitze, viel Platz: Das Interieur.

Mit seiner Motorleistung und seinen dynamischen Qualitäten spricht das neue BMW 3er Coupé vor allem den sportlich-aktiven Fahrer an. Den Fahrspaß genießt jedoch nicht nur er – bis zu drei Passagiere können daran teilhaben. Das neue BMW 3er Coupé ist als Viersitzer konzipiert. Es bietet auf allen Plätzen ideale Voraussetzungen für entspanntes Reisen. Die bis in den Fond reichende Mittelkonsole teilt die Rücksitzbank in zwei eigenständige Sitzplätze. Dort genießen die Mitfahrenden aufgrund ihrer tiefen Sitzposition großzügige Kopffreiheit. Der Zugang zu den beiden Sitzplätzen im Fond wird durch die Komforteinstiegfunktion der Vordersitze erleichtert. Der Entriegelungshebel ist – ergonomisch perfekt – oben an der Außenseite der Sitzlehne angebracht.

Mit einem Volumen von 440 Litern (430 Liter beim BMW 335i Coupé) markiert der Gepäckraum einen weiteren Bestwert in diesem Segment. Ein großes Fassungsvermögen bieten auch die klappbaren Ablagefächer in den Türinnenverkleidungen. Dieses erstmals im neuen BMW 3er Coupé verwirklichte Ausstattungsdetail ermöglicht es zudem, die mitgeführten Gegenstände den Blicken von außen zu entziehen.

Innovation für mehr Komfort: Der automatische Gurtbringer.

Komfort auf der Langstrecke und exzellenten Seitenhalt für dynamische Zwischenspurts auf kurvigen Straßen bieten auch die Vordersitze im BMW 3er Coupé. Das Anschnallen erleichtert im neuen BMW 3er Coupé der neu entwickelte Gurtbringer. Der Gurt, der an der coupé-typisch weit hinten liegenden B-Säule angesetzt ist, wird sowohl dem Fahrer als auch dem Beifahrer angereicht, sobald die Türen geschlossen sind und der bartlose Funkschlüssel in den Aufnahmeschacht rechts neben dem Lenkrad geschoben wurde. Die Funktion des Gurtbringers ist an die Sitzbelegungs-erkennung gekoppelt. Daher werden stets nur dann beide Gurtbringer aktiv, wenn auch der Beifahrerplatz besetzt ist. Dank der platz sparenden Unterbringung der eingefahrenen Gurtbringer in den Seitenverkleidungen wird das harmonische Gesamtbild des Interieurs nicht gestört.

Türöffner, Griffleisten, Schalthebelspange und Lüftungsg grill-Steller sowie die Dekorspannen im serienmäßigen Leder-Sportlenkrad sind mit einer exklusiv für das neue BMW 3er Coupé entwickelten perlgrey-farbenen Chrom-Oberfläche versehen. Das gilt auch für die Blende des Starterknopfs. Sowohl bei den Benziner- als auch bei den Dieselvarianten genügt ein Druck auf diesen Knopf, um den Anlassvorgang zu aktivieren. Auch die Gestaltung des Cockpits betont den sportlichen und fahrerorientierten Charakter des Coupés. Der Blick des Fahrers fällt auf Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser, die beim Topmodell BMW 335i Coupé einen Tachoendwert von 280 km/h beziehungsweise eine Höchstdrehzahl von $8\,000\text{ min}^{-1}$ ausweisen (260 km/h bzw. $7\,500\text{ min}^{-1}$ bei den übrigen Versionen).

Individuelle und exklusive Ausstattung.

Mit seiner umfangreichen Sicherheits- und Komfortausstattung macht das BMW 3er Coupé jede Fahrt zu einem Genuss. Zahlreiche Möglichkeiten zur Individualisierung geben dem Kunden darüber hinaus die Gelegenheit, in einem maßgeschneiderten Fahrzeug unterwegs zu sein. Zur Ergänzung der Serienausstattung stehen für das neue BMW 3er Coupé beispielsweise in den Bereichen Audio, Navigation und Telematik Hightech-Lösungen zur Verfügung, die ursprünglich für die automobile Oberklasse entwickelt wurden und nun auch in diesem Segment Einzug halten. Auch dies unterstreicht den exklusiven Charakter des Coupés.

2. Das Konzept: Ästhetik, Fahrvergnügen und individueller Stil.



- **Eigenständiges Karosseriedesign mit sportlich-eleganter Note.**
- **Dynamik und Faszination: Der neue Sechszylinder Twin Turbo.**
- **Vier Sitzplätze, exklusive Ausstattung, fahrerorientiertes Cockpit.**

Das neue BMW 3er Coupé ist ein Automobil, das auf den ersten Blick fasziniert und auf Dauer überzeugt. Sein Antrieb begeistert mit Höchstleistung und überrascht dabei mit vorbildlicher Effizienz. Und seine Fahrwerkstechnik verwandelt pure Motorleistung auf ebenso sportliche wie sichere Weise in Dynamik. Damit bietet das neue BMW 3er Coupé in allen Bereichen ideale Voraussetzungen für bewusst empfundene Freude am Fahren.

Die eigenständige Position des neuen Zweitürers ist auf Anhieb erkennbar und wird beim Blick auf jedes einzelne Detail bestätigt. Neben der Grundform und der Linienführung wurden auch die Grafik der Frontscheinwerfer, der Aufbau und das Design der Heckleuchten, das Interieur und sogar die Außenspiegel speziell für das Coupé entwickelt. Diese optischen Merkmale sind daher ebenso einzigartig wie der Charakter des eleganten Viersitzers. Das neue BMW 3er Coupé verbindet außergewöhnliche Freude am Fahren mit einem ebenso eleganten wie unverwechselbaren Design. Damit signalisiert es ein hohes Maß an Selbstbewusstsein auf besonders geschmackvolle Art.

Herausragende Dynamik erzeugt Faszination.

Besondere Faszination weckt das neue BMW 3er Coupé mit seiner Spitzenmotorisierung. Im BMW 335i Coupé kommt der seit langer Zeit erste BMW Benzinmotor mit Turbo-Aufladung zum Einsatz. Dabei handelt es sich um den weltweit ersten Reihensechszylinder mit Twin Turbo, High Precision Injection und Vollaluminium-Kurbelgehäuse – einen außergewöhnlichen Motor für ein ganz besonderes Automobil. Der 225 kW/306 PS starke Antrieb bietet eine Reihe von Vorzügen in einer bisher unerreichten Kombination. Er weist Laufruhe und Drehfreude auf, wie sie für Reihensechszylinder von BMW typisch sind. Zugleich ist er leichter als andere Antriebe seiner Leistungsklasse. Seine Kraftentfaltung vollzieht sich deutlich spontaner als bei herkömmlichen Turbo-Motoren, darüber hinaus dreht er vehement bis in den Bereich von 7100 min^{-1} hoch. Dank High Precision Injection agiert der neue Top-Motor aber auch ausgesprochen verbrauchsgünstig. Die zweite Generation der Benzin-Direkteinspritzung ermöglicht eine einzigartig präzise Kraftstoff-Dosierung und verhilft dem BMW 335i Coupé zu einer in dieser Leistungsklasse vorbildlichen Effizienz.

Das neue BMW 3er Coupé ist in besonderer Weise geeignet, die Qualitäten dieser neuen Antriebseinheit überzeugend zur Geltung zu bringen. Denn ebenso wie der Motor kann auch das neue Coupé Leidenschaft am dynamischen Fahren wecken und zugleich mit substanziellen Produkteigenschaften überzeugen. Übertreffende Performance geht mit höchster Effizienz und Laufkultur einher – vollendete Fahrdynamik trifft auf hochwertige Eleganz und Qualität.

Ein maßgeschneidertes Fahrzeug für Individualisten.

Das Coupé hat für BMW eine lange Tradition. Schon in den 30er-Jahren des vorigen Jahrhunderts wurde mit dem BMW 327 ein bis heute legendärer Zweitürer geschaffen. Als besonders sportlich ausgeprägtes Reisefahrzeug, das über zwei Türen und ein festes Dach verfügt, wurde das Coupé schon damals geschätzt. An den Grundeigenschaften hat sich bis heute wenig geändert: Die Linienführung ist beim Coupé regelmäßig von einer langen Frontpartie und einer sanft ins Heck abfallenden Dachform geprägt.

Im Gegensatz zum reinrassigen Sportwagen bietet das typische Coupé mehr als nur zwei Insassen Platz, zum Verstauen von Gepäck steht ein separater Kofferraum zur Verfügung. Während der ursprüngliche Wortsinn des Begriffs Coupé lediglich auf einen Karosserie-Schnitt im Heckbereich hindeutet, liegt die wahre Bedeutung tiefer: Das ideale Coupé ist ein maßgeschneidertes Fahrzeug für mobile Individualisten. Dieser Anspruch kann auch beim neuen BMW 3er Coupé geltend gemacht werden. Schließlich ermöglicht allein die Vielfalt der Außenfarben, Interieurausführungen und Polsterungen nicht weniger als 1176 unterschiedliche Kombinationen.

Das Coupé als Wegbereiter für mehr Dynamik.

Als komfortabler 2+2-Sitzer konzipiert, setzt das neue BMW 3er Coupé die Reihe der sportlichen Reisefahrzeuge fort. Auf den von einer Mittelkonsole getrennten Einzelsitzen können auch die Fond-Passagiere die Annehmlichkeiten seines großzügigen und hochwertig ausgestatteten Innenraums genießen. Die attraktivste Position ist und bleibt hingegen der Fahrersitz. Stärker als in der Limousine und im Touring-Modell ist das Cockpit des Coupés ganz auf den Fahrer zugeschnitten. Von der Anordnung der Bedienelemente bis zur Platzierung der Instrumente dient die Gestaltung des Armaturenrägers vor allem dem Ziel, die Freude am Fahren in den Mittelpunkt zu stellen.

Auch die Einführung des neuen Reihensechszylinder-Motors mit Twin Turbo und High Precision Injection im Coupé folgt einer bewährten Tradition. Für BMW ist die Entwicklung eines Coupés seit jeher stets auch mit dem Erschließen neuer Dimensionen der Fahrdynamik verbunden. Besonders leistungsstarke Motoren und neue Fahrwerkssysteme erleben daher regelmäßig in einem Coupé ihre Premiere. Das neue BMW 3er Coupé setzt diese Strategie mit dem neuen Twin Turbo Motor auf besonders eindrucksvolle Weise fort.

Die Entscheidung für ein Coupé – eine Wahl aus Überzeugung.

Das neue BMW 3er Coupé wurde für Fahrer konzipiert, die sich bewusst dem sportlich-aktiven Umgang mit ihrem Automobil verschrieben haben, zugleich aber ein stilvolles Erscheinungsbild, höchste Qualität und einen kultivierten Auftritt im Alltagsverkehr zu schätzen wissen. Ihnen beschert der Zweitürer zudem exakt jenes Maß an Exklusivität, das weder Limousinen noch Touring-Fahrzeuge, Cabriolets oder Sports Activity Vehicles vermitteln können. Wie die Ergebnisse von Marktanalysen zeigen, verfügen Coupé-Fahrer über besonders klar definierte Vorstellungen von den Eigenschaften ihres Wunschfahrzeugs. Sie entscheiden sich aus Überzeugung für ein Coupé, weil sie in keiner anderen Fahrzeugkategorie die von ihnen bevorzugte Kombination aus Dynamik, Funktionalität, Eleganz und Individualität geboten bekommen.

Als moderne Interpretation eines traditionellen Fahrzeugkonzepts ist das neue BMW 3er Coupé daher vor allem eines: ein ganz besonderes Automobil. Stärker als seine Vorgänger hebt es sich mit deutlich differenziertem Design vom Limousinenmodell ab, beeindruckender denn je ermöglicht es seinem Fahrer den Vorstoß in höchste Regionen der Dynamik. Dabei kombiniert das neue BMW 3er Coupé seine fahraktiven und seine optischen Qualitäten auf besonders kultivierte Art und verschafft sich so eine Ausnahmestellung in seinem Marktsegment.

3. Das Design: Mehr Ausdruck, mehr Dynamik, mehr Eigenständigkeit.



- **Klassische Coupé-Linie mit innovativen Design-Elementen.**
- **Klare BMW Identität, unverwechselbares Gesamtbild.**
- **Charakteristische Gestaltung bis ins Detail.**

Trotz technischer Verwandtschaft zu Limousine und Touring präsentiert sich das neue BMW 3er Coupé in seiner Optik so eigenständig wie nie zuvor. Aus jedem Blickwinkel erscheint der Zweitürer als echter BMW und doch zugleich als Individualist. Sein Karosseriedesign ist frei von auffälligen Effekten und hinterlässt stattdessen einen nachhaltig positiven Eindruck. Die Gesamterscheinung wirkt stimmig, perfekt proportioniert und bis ins Detail ausgereift. Das neue BMW 3er Coupé verkörpert kraftvolle Eleganz in ihrer modernsten Form.

Mit seiner langen Motorhaube, dem langen Radstand, der zurückversetzten Fahrgastzelle und dem kurzen vorderen Karosserieüberhang vorn signalisiert das BMW 3er Coupé unverkennbar seine dynamische Ausrichtung. Dank der Ausgewogenheit seiner Proportionen wird diese Sportlichkeit mit Eleganz und Leichtigkeit kombiniert. Fließende Linien bestimmen das Bild beim Übergang der Motorhaube in die stark geneigte A-Säule ebenso wie im Verlauf der flachen Dachlinie, die in einer eleganten Schwung in die Heckpartie fließt.

Aerodynamisch günstiges Design.

Dass optischer Eindruck und fahrdynamisches Potenzial beim neuen BMW 3er Coupé in enger Übereinstimmung zueinander stehen, wird beim Blick auf die aerodynamischen Qualitäten besonders deutlich. Bereits in den frühen Design-Phasen konnten die Aerodynamik-Experten wertvollen Einfluss auf die Gestaltung von Frontschürze, Schwellern und Heckpartie nehmen. Im Laufe des Design-Prozesses wurden Abrisskanten und Staulippen gezielt optimiert. Auch der besonders glatte Unterboden des Coupés trägt zu den günstigen Strömungs- und Druckverhältnissen bei.

Für nahezu jede Motorvariante wurden individuell optimierte aerodynamische Maßnahmen entwickelt. Je nach Modell liegt der Luftwiderstandsbeiwert des Coupés zwischen $C_x = 0,28$ und $C_x = 0,30$. Neben dem günstigen Gesamtwiderstand bewirken die aerodynamischen Maßnahmen auch eine gezielte Luftströmung zugunsten einer möglichst geringen Auftriebswirkung an der Vorder- und Hinterachse des Fahrzeugs. Beides kommt der

ausgezeichneten Längs- und Querdynamik des Coupé entgegen. Darüber hinaus wird beispielsweise mit der Ausformung des Unterbodens auch eine gezielte Luftströmung zu thermisch stark beanspruchten Komponenten wie Bremsen und Abgasanlage ermöglicht.

Gestreckte Dynamik prägt die Seitenansicht.

Der optische Eindruck eines Coupés wird insbesondere von seiner Seitenansicht geprägt. Beim neuen BMW 3er Coupé signalisiert die fließende Silhouette auf Anhieb die Leidenschaft für dynamisches Fahren. Der lange Radstand sowie die flache und sanft bis in den Heckabschluss auslaufende Dachlinie kennzeichnen die gestreckte Grundform, während die voluminösen und großflächig ausgeprägten Radhäuser Kraft und Solidität ausstrahlen. Der gesamte Karosseriekörper weist eine leichte Keilform, die vom vorderen Motorhaubenansatz bis zum flachen Heckabschluss reicht.

Neben den Proportionen bestimmen vor allem Schulter-, Charakter- und Schwellerlinie die optische Wirkung der Seitenansicht. Die Schulterlinie und die Charakterlinie in Höhe der Türgriffe ziehen sich bis ins flache Heck des Fahrzeugs hinein. Ihr Verlauf wird weder verkürzt noch unterbrochen, das Auge des Betrachters kann den Linien schnell und ohne abgelenkt zu werden, in ganzer Länge folgen. Auch die Schwellerlinie am unteren Türtrand findet ihre Fortsetzung in der Front- und der Heckschürze. Das Coupé wirkt dadurch sportlich gestreckt.

Prägnante Linien erzeugen Spannung.

Für einen dynamischen Eindruck sorgt die Beziehung der Linien untereinander. Während die Schulterlinie gleichmäßig nach hinten hin leicht an Höhe gewinnt und so gemeinsam mit der flachen Dachlinie vor allem Eleganz vermittelt, verläuft die Charakterlinie in einem lang gestreckten Bogen vom vorderen Radlauf bis in die Heckleuchte. Im Gegensatz dazu steigt die Schwellerlinie in einer sanften Kurve nach hinten hin an. Im Bereich der hinteren Radhäuser verringert sich daher der Abstand zwischen Charakter- und Schwellerlinie. Darüber hinaus sorgt genau dort die kraftvolle Ausprägung des Radlaufes dafür, dass die Charakterlinie sowohl nach oben als auch nach außen gespannt wird.

Dieses Zusammenspiel von Linienführung und Flächenmodellierung sorgt für einen prägnanten dreidimensionalen Effekt. Es lenkt nicht nur besonders viel Licht, sondern auch den Blick auf den Bereich der Hinterachse. Auch diese Wirkung ist beabsichtigt, denn der optische Eindruck entspricht dem Fahrerlebnis: Auch im neuen BMW 3er Coupé ist der Hinterradantrieb die Quelle für herausragende Dynamik.

Flache Front mit fokussierenden Scheinwerfern.

Die Frontansicht zeigt ebenfalls eine deutliche Differenzierung zur Limousine und zum Touring. Die Motorhauben-Kontur sowie die Gestaltung der Frontschürze und der Scheinwerfer lassen das neue BMW 3er Coupé flach und sportlich erscheinen. Die Scheinwerfer ragen weit in den Radlauf hinein, was die Breite des Fahrzeugs besonders betont.

Der sich über der Antriebseinheit wölbende Powerdome ist besonders kräftig ausgeformt, seine Linien folgen einem dynamischen Schwung, der von den A-Säulen zu den Außenseiten der flach geformten BMW Niere führt. Die Niere selbst, das typische Erkennungsmerkmal eines jeden BMW, steht aufrechter als die sie umgebenden Flächen. Im Zusammenspiel mit dem dreidimensional ausgeformten Nierenrahmen entsteht dabei eine kraftvoll, eigenständig und hochwertig wirkende Grafik.

Auch für die Scheinwerfereinheiten des neuen BMW 3er Coupé wurde eine individuelle Kontur entworfen. Sie sind besonders flach gehalten, ihre obere Grafik führt in einer Linie bis in den Lufteinlass. Die Motorhaube ragt über die Scheinwerfereinheit hinweg, die Doppelrundscheinwerfer werden im oberen Bereich optisch angeschnitten. So entsteht der Eindruck eines selbstbewusst konzentrierten Blicks.

Charakteristisch: Coronaringe als Tagfahrlicht.

Das neue BMW 3er Coupé ist serienmäßig mit Bi-Xenon-Leuchten ausgestattet. Darüber hinaus verfügen die Rundscheinwerfer über Coronaringe, die für den Einsatz als Tagfahrlicht konzipiert wurden. Damit bietet das neue BMW 3er Coupé eine optisch attraktive Möglichkeit für die in vielen Ländern bereits gesetzlich vorgeschriebene Nutzung der Beleuchtung am Tage. Dank dieser prägnanten Lichtleitringe ist das Coupé auch in der Dämmerung leicht zu erkennen und auf Anhieb als BMW zu identifizieren.

Für sichere Wahrnehmung und individuelle Optik ist auch mit der Gestaltung der Heckleuchten gesorgt. Die bündig ins Heck und in die Seite integrierten Leuchten sind zweigeteilt und ziehen sich bis in den Kofferraumdeckel hinein. Die Charakterlinien der Seitenansicht werden in den äußeren Bereichen der Heckleuchten fortgeführt. LED-gespeiste, horizontal verlaufende Lichtleitstäbe verleihen dem Nachtdesign des Fahrzeugs – ähnlich wie die Coronaringe der Frontscheinwerfer – einen unverwechselbaren Ausdruck. Die gesamte Heckansicht wird von horizontal verlaufenden Linien geprägt, die die breite Spur und die flache, sportliche Anmutung des Fahrzeugs auch aus diesem Blickwinkel betonen.

Türfugen mit dynamischem Schwung.

Auch das neue BMW 3er Coupé ist mit rahmenlosen Türfenstern ausgestattet. Sie bilden optisch eine Einheit mit den fest stehenden hinteren Seitenfenstern. Groß dimensionierte Türen sind bei einem Coupé die Regel. Beim neuen BMW 3er Coupé wird darüber hinaus mit dem Linienverlauf der Türfugen ein zusätzlicher optischer Hinweis auf die Dynamik des Fahrzeugs geliefert. Die Türfuge zieht von der Fensterunterkante zunächst in Richtung des Hinterrads. Beim Zusammentreffen mit der Charakterlinie erfolgt eine Richtungsänderung nach vorn. Im unteren Bereich verbindet sie sich in einem sanften Schwung mit der Schwellerfuge. Mit dem Verlauf der Fuge wird die Länge der Türen und damit auch der sportliche Ausdruck der Seitenansicht zusätzlich betont.

Hofmeisterknick in besonders hochwertiger Ausführung.

Ziel der Designer war ein Erscheinungsbild, das bis ins kleinste Detail stimmig wirkt. So erhielt auch die als Hofmeisterknick längst legendäre Form des Gegenschwungs am Fuße der C-Säule eine neue Ausprägung. Beim BMW 3er Coupé zieht sich der Hofmeisterknick in einem deutlicheren Winkel nach vorn in die Schulterlinie hinein. Um diesen die Dynamik des Coupés betonenden Linienfluss zu ermöglichen, wird das Chromband der Seitenfenstereinfassung nun in einem Stück gefertigt – ein weiteres Merkmal für die hohe Wertigkeit des Fahrzeugs. Darüber hinaus wurden auch die Außenspiegel speziell für das BMW 3er Coupé entworfen. Ihre Kontur nimmt die Linienführung der Seitenansicht auf, so fügen sich die Spiegel harmonisch in das Gesamtbild ein. Individualität drückt sich schließlich auch bei den Karosseriefarben aus: Sechs neue Außenfarbtöne werden zur Markteinführung des BMW 3er Coupé angeboten.

Fließende Linien auch im Innenraum.

Die Betonung der Design-Motive Individualität, Dynamik und Exklusivität setzt sich bei der Gestaltung des Innenraums fort. Die im Bereich der Instrumententafel dominierenden horizontalen Linien und die fließenden Flächenverläufe von Mittelkonsole und Seitenverkleidung verleihen dem Interieur eine leichte und zugleich dynamische Note. Die Instrumententafel ist im oberen Bereich dem Fahrer zugeneigt, dagegen können die Bedienelemente für Klimatisierung, Audio- und Navigationsgerät auch vom Beifahrer optimal eingesehen und erreicht werden.

Die Flächen der Seitenverkleidung zeichnen einen durchgehenden Schwung, der von der Instrumententafel bis zu den Rückenlehnen der beiden hinteren Sitze reicht. Form und Funktion der Mittelkonsole werden vom Ablagefach zwischen den Fondsitzen wieder aufgegriffen. Darüber hinaus sorgen Lichteffekte, Farbabstimmung und Materialauswahl im neuen BMW 3er Coupé für eine einzigartige Atmosphäre. Einen besonderen Akzent setzt die

als Option verfügbare Lichtkante für die Türinnen- und Seitenverkleidung. Das nach oben hin abgeschirmte Leuchtenband verläuft oberhalb der Armlehnen vom Türanschlag bis in den Fond und gibt ein warmes, indirektes Licht ab. Häufig berührte Bedienelemente wie Türöffner und Schalthebel sind besonders hochwertig metallisch veredelt, um nicht nur optisch, sondern auch haptisch einen exklusiven Reiz auszuüben.

Exklusive Polsterungen und Farbvariationen.

Aufgrund des flachen Dachverlaufs und der hoch angesetzten Schulterlinie verfügt das neue BMW 3er Coupé über kleinere Fensterflächen als die Limousine. Damit reduziert sich die direkte Sonneneinstrahlung, was bei der Gestaltung des Innenraums zu neuen Herausforderungen führte. Die Farbauswahl für das Interieur und die Polsterungen hat beim BMW 3er Coupé nicht nur einen maßgeblichen Einfluss auf die Atmosphäre an Bord, sie bietet zudem auch die Chance zur Individualisierung. Für Polsterungen, Dachhimmel und die übrige Interieur-Verkleidung stehen neu entworfene und exklusiv dem BMW 3er Coupé vorbehaltene Farbabstimmungen zur Auswahl. Dabei betonen helle Farben im Innenraum vor allem den eleganten Stil des Zweitürers, mit einem dunkleren Ambiente unterstreicht der Fahrer dagegen den sportlich-dynamischen Charakter seines Coupés.

4. Der Antrieb: Dynamik und Laufkultur in Höchstform.



- **Premiere: Reihensechszylinder mit Twin Turbo und 225 kW/306 PS.**
- **Magnesium-Aluminium-Motoren in zwei Leistungsstufen.**
- **Sechszylinder-Diesel mit Variable Twin Turbo und Piezo-Injektoren.**

Die Entscheidung für ein Coupé wird in hohem Maße von Emotionen bestimmt. Das neue BMW 3er Coupé weckt Begeisterung, weil sein Karosseriedesign vorwärtsgerichtete Dynamik ausstrahlt und weil sein Antrieb die damit verbundenen Erwartungen in eindrucksvoller Weise erfüllt. Fünf Reihensechszylinder-Motoren – drei Benzin- und zwei Dieselantriebe – stehen zum Verkaufsstart zur Auswahl. Dabei feiert im Spitzenmodell BMW 335i Coupé eine Neuentwicklung Premiere: der weltweit erste Reihensechszylinder-Motor mit Twin Turbo, High Precision Injection und Vollaluminium-Kurbelgehäuse. Die leistungsstärkste Variante im Programm der Reihensechszylinder-Motoren von BMW mobilisiert 225 kW/306 PS aus einem Hubraum von 3,0 Litern. Auch der sportlichste Sechszylinder-Dieselmotor der Welt steht für das neue BMW 3er Coupé zur Wahl. Das 3,0 Liter-Aggregat mit Variable Twin Turbo (VTT) und Piezo-Einspritzung und Vollaluminium-Kurbelgehäuse leistet 210 kW/286 PS.

Mit dem Einsatz der Turbolader-Technik beantwortet BMW auf ebenso faszinierende wie effiziente Weise den Wunsch nach zusätzlicher Leistung. Das gilt für die kraftvollen Diesel und nun auch für den Benzinmotor mit Twin Turbo-Technik. Die Aufladung erweist sich auch in diesem Fall – vor allem in der von BMW gewählten Konzeption – als ideales Mittel, um bewährte Antriebsqualitäten zu bewahren und neue Reize zu wecken. Der neue Hochleistungsmotor verhilft dem leichten, aerodynamisch optimierten und auf aktives Handling ausgerichteten Coupé zu überragenden Beschleunigungs- und Elastizitätswerten und bietet dem Fahrer ein in jeder Hinsicht überzeugendes Fahrerlebnis.

Faszinierendes Beispiel für effiziente Dynamik.

Als Basis dient der Reihensechszylinder-Motor von BMW mit einem Hubraum von 3,0 Litern. Seine herausragenden Qualitäten auf dem Gebiet der Drehfreude und Laufruhe kommen auch in der Kombination mit der gesteigerten Leistungsausbeute mittels Twin Turbo uneingeschränkt zur

Geltung. Darüber hinaus erweist sich das neue Triebwerk dank High Precision Injection als ein besonders faszinierendes Beispiel für effiziente Dynamik. Die zweite Generation der Benzin-Direkteinspritzung ermöglicht es, dass der Twin Turbo-Motor seine gesteigerte Leistung ohne signifikant höheren Kraftstoffverbrauch realisiert.

Der Einsatz von zwei Ladern, die jeweils drei Zylinder mit komprimierter Luft versorgen, führt zu einer bei Turbo-Motoren bisher nicht gekannten Spontaneität. Wesentlicher Vorteil der klein dimensionierten Lader ist ihr geringes Trägheitsmoment. Schon der leichteste Impuls, den der Fahrer mit dem Gaspedal weckt, wird mit sofortigem Druckaufbau beantwortet. Das bei aufgeladenen Motoren bislang typische Turboloch – jener Moment, der vergeht, bis der Lader seine leistungsfördernde Wirkung aufnimmt, – ist daher nicht mehr wahrnehmbar. Im Fahrbetrieb ähnelt die Leistungscharakteristik des neuen Turbo-Triebwerks daher der Kraftentfaltung eines deutlich hubraumstärkeren Saugmotors.

Vehemente Leistungsentfaltung.

Die Drehmoment-Spitze von 400 Nm wird ohne spürbare Verzögerung aufgebaut und steht über den breiten Drehzahlbereich von 1300 bis 5000 min^{-1} hinweg zur Verfügung. Und damit nicht genug: Der Motor dreht kraftvoll bis in den Bereich von 7000 min^{-1} hoch. Der Fahrer erlebt eine besonders souveräne Form der Dynamik, die es ihm erlaubt, auch zügige Beschleunigungsmanöver entspannt zu absolvieren. Innerhalb von nur 5,5 Sekunden sprintet das BMW 335i Coupé von null auf 100 km/h. Der Elastizitätswert für die Beschleunigung von 80 auf 120 km/h im zweithöchsten Gang beträgt 6,2 Sekunden. Erst bei 250 km/h wird der Kraftentfaltung mittels elektronischer Abregelung ein Limit gesetzt. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch gemäß EU-Norm bewegt sich mit 9,5 Litern Superbenzin je 100 Kilometer auf einem für diese Leistungsklasse höchst moderaten Niveau.

Unter Beibehaltung des Saugmotor-Konzepts wäre ein derartiger Zuwachs an Dynamik nur über eine erhebliche Erweiterung des Hubraums realisierbar gewesen, verbunden mit einer entsprechenden Gewichtszunahme und den daraus resultierenden Auswirkungen auf die Fahrzeugbalance. Dagegen erweist sich der Einsatz der Turbolader-Technik in Verbindung mit der High Precision Injection als eine besonders effiziente Methode, um noch höhere Ansprüche an die Leistung und das Drehmoment des Motors zu erfüllen. Zum Vergleich: Der neue Reihensechszylinder Twin Turbo wiegt etwa 70 Kilogramm weniger als ein ähnlich leistungsstarker Achtzylinder-Saugmotor mit einem Hubraum von 4,0 Litern. Darüber hinaus weist das mit High Precision Injection ausgerüstete Triebwerk gegenüber einem gleichstarken Turbo-Motor mit Saugrohreinspritzung einen Verbrauchsvorteil von etwa zehn Prozent auf.

Einzigartiges Motorenkonzept.

Um ein faszinierendes Fahrerlebnis mit zeitgemäßen Verbrauchswerten in Einklang zu bringen, hat BMW als weltweit erster Automobilhersteller einen Reihensechszylinder-Motor mit Twin Turbo-Aufladung, Benzin-Direkteinspritzung der zweiten Generation und Vollaluminium-Kurbelgehäuse entwickelt. Dabei trägt bereits die Konzeption der Turbolader zur Verbrauchsreduzierung bei. Weil die Turbinen aus hochwarmfestem Spezialstahl bestehen und Temperaturen von bis zu 1050 Grad verkräften, kann auf die kühlende Wirkung einer erhöhten Kraftstoffzufuhr verzichtet werden. Gerade unter Volllast ergeben sich daraus deutliche Verbrauchsvorteile.

Auch im Alltagsverkehr spürbare Verbrauchsvorteile.

Die Schlüsselfunktion im Konzept für einen möglichst sparsamen Umgang mit Kraftstoff kommt jedoch der High Precision Injection zu. Die zweite Generation der Benzin-Direkteinspritzung erfüllt auch in der Praxis die in sie gesetzten Erwartungen hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit, ohne dass dabei Abstriche bei den dynamischen Qualitäten des Motors erforderlich wären. High Precision Injection erlaubt eine exaktere Gemisch-Dosierung sowie eine höhere Verdichtung – ideale Voraussetzungen für eine Steigerung des Wirkungsgrads und eine deutliche Reduzierung des Verbrauchs. Möglich wird dies auf Grund der zentralen Platzierung des Piezo-Injektors zwischen den Ventilen. In dieser Position kann der neuartige nach außen öffnende Injektor den Kraftstoff kegelförmig und besonders gleichmäßig im Brennraum verteilen.

Das Twin Turbo-Triebwerk mit High Precision Injection erlebt im neuen BMW 3er Coupé seine Weltpremiere, doch auch die Sechszylinder-Saugmotoren entsprechen dem modernsten Stand der Antriebstechnik. Allen voran der Motor des BMW 330i Coupé: Seit jeher ist diese Modellbezeichnung ein Begriff für außergewöhnliche Dynamik in besonders attraktiver Form. In seiner jüngsten Entwicklungsstufe leistet der 3,0 Liter große Reihensechszylinder-Motor 200 kW/272 PS. Sein maximales Drehmoment beträgt 315 Newtonmeter.

3,0 Liter-Saugmotor: Kraftvoll und leicht dank Magnesium.

Der 3,0 Liter Saugmotor ist nicht nur kraftvoller denn je, er arbeitet auch überaus effizient und ist mit einem Gewicht von nur 161 Kilogramm zudem ungewöhnlich leicht. Zu verdanken ist das vor allem dem Einsatz einer neuen Werkstoff-Kombination. Das Kurbelgehäuse dieses Motors besteht aus einem Magnesium-Mantel und einem Aluminium-Insert. Außerdem sind die Zylinderkopfhaube sowie das Bedplate aus dem besonders leichten Magnesium gefertigt. Auch die speziell für den 3,0-Liter-Reihensechszylinder entwickelten Leichtbau-Nockenwellen tragen zur Gewichtsoptimierung bei. Die vollvariable Ventilsteuerung VALVETRONIC und die bedarfsorientiert agierende elektrische Kühlmittelpumpe sind weitere Maßnahmen zur Steigerung des Wirkungsgrads.

Der Sechszylinder-Saugmotor ist hinsichtlich Leistungsentfaltung und Laufkultur das weltweit anspruchsvollste Triebwerk seiner Art. Darüber hinaus kann er – ähnlich wie der Twin Turbo Antrieb – als ein besonders faszinierendes Beispiel für effiziente Dynamik gelten. Im Vergleich zum gleichnamigen Vorgängermodell hat das neue BMW 330i Coupé spürbar an Leistungskraft zugelegt und dabei ebenso deutlich an Wirtschaftlichkeit gewonnen. Für die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h genügen 6,1 Sekunden, der Vortrieb endet, elektronisch abgeregelt, bei 250 km/h. Mit einem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch von 8,8 Litern im EU-Testzyklus erreicht das neue BMW 330i Coupé einen gegenüber dem Vorgängermodell um 12 Prozent verbesserten Wert.

Optimierte Leistungsausbeute auch mit 2,5 Litern Hubraum.

Zu einem Einstieg auf hohem Niveau führt die Wahl des dritten Reihensechszylinders, der für das neue BMW 3er Coupé zur Verfügung steht. Der 2,5 Liter-Motor im BMW 325i Coupé verfügt ebenso wie die größere 3,0 Liter-Variante über das Magnesium-Aluminium-Verbund-Kurbelgehäuse, über die stufenlose Ventilsteuerung VALVETRONIC und die elektrisch gesteuerte Kühlwasserpumpe. Auch bei ihm führt die Bündelung all dieser Innovationen zur Optimierung von Leistungsausbeute und Effizienz. Die Antriebseinheit im neuen BMW 325i Coupé mobilisiert 160 kW/218 PS und ein maximales Drehmoment von 250 Newtonmetern. Damit wird eine Höchstgeschwindigkeit von 247 km/h ermöglicht. Den Spurt von null auf 100 km/h absolviert das neue BMW 325i Coupé in 6,9 Sekunden. Mit einem durchschnittlichen Kraftstoffkonsum von 8,4 Litern je 100 Kilometer setzt der neue Antrieb auch bei den Verbrauchswerten neue Maßstäbe in seiner Leistungsklasse.

Darüber hinaus steht bis auf weiteres ausschließlich für Australien eine weitere Ausführung des 2,5 Liter großen Reihensechszylinder-Motors zur Verfügung. Mit einer Leistung von 130 kW/177 PS vermittelt auch der Antrieb im BMW 323i Coupé einen überzeugenden Eindruck von den Qualitäten dieses Motorenbauprinzips. Für Deutschland und andere Märkte ist außerdem zu einem späteren Zeitpunkt mit der Einführung von Vierzylinder-Varianten des neuen Coupés zu rechnen. Dann werden das BMW 320i Coupé bei den Benzinern und das BMW 320d Coupé in den Reihen der Dieselmotoren die Rolle der Einstiegsvarianten spielen.

Dieselmotor im Coupé – jetzt noch attraktiver.

BMW hat den Einsatz von Dieselmotoren im Coupé zu einer als höchst attraktiv angesehenen Alternative gemacht. Es war das Vorgängermodell des neuen BMW 3er Coupé, das mit einer Diesel-Variante wesentlich dazu beitrug, die Bedenken gegen eine solche Kombination zu zerstreuen. In der

Tat unterstützen gerade die modernen Sechszylinder-Dieselmotoren von BMW dank ihres hohen dynamischen Potenzials den Coupé-Charakter eindrucksvoll. Mit faszinierender Durchzugskraft und einem hohen Maß an Drehfreude und Laufkultur gelingt es ihnen, sportliches Fahren mit hoher Wirtschaftlichkeit in Einklang zu bringen.

So dürfte die harmonische Verbindung, die das neue BMW 3er Coupé mit der Dieselsechszylinder-Technologie eingeht, kaum mehr überraschen. Beeindruckend ist diese Kombination gleichwohl – zumal für das neue BMW 3er Coupé von Beginn an gleich zwei überaus kraftvolle Reihensechszylinder-Dieselmotoren zur Verfügung stehen. Beide Motoren verfügen über Turboaufladung, das Common-Rail-Einspritzsystem der jüngsten Generation, ein Vollaluminium-Kurbelgehäuse sowie über modernste Partikelfilter für eine effektive Abgasreinigung.

Der sportlichste Dieselmotor seiner Klasse.

Eine einzigartige Möglichkeit, das dynamische Potenzial der Dieselsechszylinder-Technologie zu erleben, bietet das BMW 335d Coupé. Es ist mit dem stärksten Reihensechszylinder-Dieselmotor der Welt ausgerüstet, dem 210 kW/286 PS leistenden 3,0 Liter-Motor mit Variable Twin Turbo. Bei dieser Antriebseinheit entfaltet im unteren Drehzahlbereich zunächst ein kleiner, mit steigendem Leistungsbedarf dann zusätzlich ein größerer Lader seine Wirkung. Dieses Prinzip, das BMW als weltweit erster Hersteller in die Serienfertigung eingeführt hat, bietet die Gewähr für eine in jeder Fahrsituation überzeugende Kraftentfaltung.

Die Turbolader des Motors, der im BMW 335d Coupé zum Einsatz kommt, verfügen über neu entwickelte Leitschaufeln, die in allen Drehzahlbereichen eine besonders große Menge Ansaugluft der Verdichtung zuführen. Schon bei niedrigen Drehzahlen wird spürbar Ladedruck aufgebaut, weil der kleine Lader dank seines geringen Trägheitsmoments spontan anspringt und Ansaugluft verdichtet. Mit steigender Drehzahl nimmt auch der große Lader seine Arbeit auf. Zunächst unterstützt er als Vorverdichter die Wirkung des kleinen Laders, doch schon bei 1 750 min⁻¹ sorgt sein Einsatz dafür, dass das maximale Drehmoment von 580 Nm erreicht wird. Die Höchstleistung des Motors steht bei 4 400 min⁻¹ zur Verfügung.

Neue Motorelektronik regelt die zweistufige Aufladung.

Eine Turbinenregelklappe verteilt den Abgasstrom variabel auf beide Turbolader. Bei hohen Drehzahlen bis in den Bereich von 5 000 min⁻¹ arbeitet primär der große Turbolader. Für die exakte Steuerung des Übergangs und des Zusammenwirkens beider Lader ist eine speziell entwickelte und besonders leistungsfähige Motorelektronik zuständig. Sie koordiniert das komplette System aus Turbinen, Turbinenregelklappe, Bypass und Wastegate in Abhängigkeit vom Betriebszustand des Motors.

Das auch als Stufenaufladung bezeichnete System ermöglicht den Vorstoß auf ein Leistungsniveau, das zuvor nur von weitaus größeren Motoren erreicht wurde. Doch auch in diesen Regionen agiert der 3,0 Liter-Diesel mit der für Reihensechszylinder-Motoren von BMW typischen Souveränität. Er kombiniert höchste Laufkultur mit einer für Diesel-Triebwerke bisher nicht gekannten Drehfreude und offenbart dabei all jene Qualitäten, die sich gerade sportlich ambitionierte Fahrer von einem Motor dieser Leistungsklasse erhoffen. Darüber hinaus geht diese neue Dimension der Fahrfreude beim BMW 335d Coupé mit überzeugender Wirtschaftlichkeit einher.

Präzise Einspritzung, geringes Gewicht, höchste Effizienz.

Das neue Einspritzsystem des Dieselmotors ist mit kompakten und präzise agierenden Piezo-Injektoren bestückt. Zugleich bewirkt der auf 1600 bar erhöhte Einspritzdruck eine schnellere Brennraumfüllung und damit eine Steigerung der Leistung. Die besonders feine Zerstäubung des Kraftstoffs optimiert zudem den Verbrennungsvorgang. Das Piezo-Element des Injektors arbeitet schnell und genau. Es reagiert verzögerungsfrei auf den elektrischen Impuls zur Auslösung des Einspritzvorgangs. Dabei wird der Öffnungsgrad der Düsenadel exakt gesteuert und auch das Maximalvolumen innerhalb kürzester Zeit erreicht. Pro Arbeitstakt sind daher bis zu fünf Einspritzvorgänge möglich. Die Einspritzmengen können präzise dem jeweiligen Leistungsbedarf angepasst werden, einschließlich einer optimierten Vor- und Nacheinspritzung. So ist es den Ingenieuren gelungen, nicht nur die Effizienz des Motors zu steigern, sondern auch die Akustik und das Vibrationsverhalten des stärksten Sechszylinder-Diesels nochmals zu verbessern.

Mit der Entwicklung eines Vollaluminium-Kurbelgehäuses konnte das Gewicht des Motors auf 208 Kilogramm reduziert werden. Auch dies qualifiziert den sportlichen Diesel in besonderer Weise für den Einsatz im neuen BMW 3er Coupé. Die Gewichtsersparnis kommt der Agilität des Fahrzeugs zugute, obendrein trägt sie auch zur Wirtschaftlichkeit bei. Die Fahrleistungs- und Verbrauchswerte belegen den Fortschritt eindrucksvoll. Nur 6,1 Sekunden benötigt das BMW 335d Coupé für den Spurt auf Tempo 100. Auch in höheren Geschwindigkeitsregionen stehen stets noch auffallend große Leistungsreserven bereit. Erst bei 250 km/h wird der Vortriebsdrang mittels elektronischer Abregelung sanft unterbunden. Angesichts seiner dynamischen Qualitäten zeigt das BMW 335d Coupé mit einem nach EU-Testzyklus ermittelten Durchschnittsverbrauch von 7,5 Litern Diesel je 100 Kilometer eine bemerkenswerte Effizienz.

Kraftzuwachs und Gewichtsoptimierung auch beim zweiten Sportdiesel.

Der zweite Sechszylinder-Dieselmotor schöpft seine Kraft ebenfalls aus einem Hubraum von 3,0 Litern. Auch diese Antriebseinheit profitiert von der Turboladertechnik, einer Common-Rail-Einspritzung der jüngsten Generation und einem Vollaluminium-Kurbelgehäuse. Seine Leistung von 170 kW/231 PS sowie das schon bei 1750 min^{-1} zur Verfügung stehende maximale Drehmoment von 500 Nm liefern deutliche Hinweise auf eine äußerst vehemente Kraftentfaltung. Und tatsächlich kann das neue BMW 330d Coupé eine gegenüber dem Vorgängermodell merklich gesteigerte Fahrerleistung und eine noch höhere Effizienz vorweisen. Die Kraftstoffeinspritzung mittels Piezo-Injektoren garantiert eine ebenso schnelle wie präzise bemessene Brennraumfüllung. Die Gewichtsreduzierung um rund 25 Kilogramm wirkt sich unmittelbar auf die Agilität des Fahrzeugs, aber auch auf seine Wirtschaftlichkeit aus. Der Motor des BMW 330d Coupé verfügt darüber hinaus über einen neu entwickelten Turbolader mit variabler Turbinengeometrie sowie über elektronisch gesteuerte Drosselklappen.

Außerdem ist der Motor des BMW 330d Coupé serienmäßig mit einem Dieselpartikelfilter ausgerüstet, der in der Kooperation mit den motornahen Vorkatalysatoren nicht nur feinste Rußteilchen absorbiert, sondern zugleich auch den Stickoxid-Ausstoß reduziert. Auch dieser Sechszylinder-Diesel überzeugt daher nicht nur mit gesteigerter Leistung bei gleichzeitig nochmals verringertem Kraftstoffverbrauch, sondern bietet darüber hinaus schon jetzt die Voraussetzungen für die Erfüllung künftiger Umweltnormen.

Mehr Durchzugskraft, mehr Effizienz.

Das neue BMW 330d Coupé bringt die bewährten Qualitäten auf den Gebieten Sportlichkeit und Effizienz nun noch überzeugender zur Geltung. Für die Beschleunigung auf Tempo 100 genügen 6,6 Sekunden und die Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h. Mit diesen Werten reiht sich das neue BMW 330d Coupé in die Riege der besonders dynamischen Zweitürer ein, mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 6,5 Litern je 100 Kilometer nach EU-Testzyklus setzt es zudem auch auf dem Gebiet der Wirtschaftlichkeit neue Akzente.

5. Das Automatikgetriebe: Reaktionsschnell und präzise für sportliches Fahrvergnügen.



- **Reaktions- und Schaltzeit um bis zu 50 Prozent reduziert.**
- **Sechs Fahrstufen, direkte Gangwahl, hohe Effizienz.**
- **Innovative Wandler-technik, leistungsfähige Software.**

Alle Benzinmotor- und Dieselvarianten des neuen Coupés – mit Ausnahme des BMW 335d Coupé – werden serienmäßig mit einem Sechsgang-Handschatgetriebe ausgerüstet. Trotz der großen Spreizung zwischen kleinstem und größtem Gang ermöglicht eine enge Abstufung den Wechsel der Fahrstufen bei einer jeweils optimalen Anschlussdrehzahl. Eine spontane und langanhaltend kraftvolle Beschleunigung ist damit ebenso gewährleistet wie ein auch bei hohem Tempo optimierter Verbrauch. Die leichtgängige und präzise Schaltung erleichtert schnelle Gangwechsel zugunsten von besonders dynamischen Beschleunigungsmanövern.

Motorleistung wird dynamisch umgesetzt.

Serienmäßig im BMW 335d Coupé und optional für die weiteren Varianten steht für das neue BMW 3er Coupé eine völlig neu entwickelte Sechsgang-Automatik zur Verfügung. Sie erfüllt überzeugender denn je neben den Komfortansprüchen an eine Getriebeautomatik auch den Wunsch nach einer dynamischen Umsetzung von Motorleistung in Fahrvergnügen.

Eine weiterentwickelte Hydraulik, ein neuartiger Drehmomentwandler und eine erheblich leistungsfähigere Steuerungs-Software ermöglichen nicht nur spontanere Reaktionen auf jede Bewegung des Gaspedals, sondern auch eine extrem schnelle Wahl der optimalen Fahrstufe. Die Reaktionszeiten konnten beim neuen BMW 3er Coupé gegenüber bisherigen Automatik-Fahrzeugen um rund 40 Prozent reduziert werden, zudem wurde die eigentliche Schaltzeit nahezu halbiert. Auch das Zurückschalten um mehr als eine Fahrstufe nimmt dank einer direkten Zielgangfindung keine zusätzliche Zeit in Anspruch. Darüber hinaus verstärkt die weitgehend geschlossene Wandlerkupplung aufgrund der direkten Motoranbindung den Eindruck einer besonders dynamischen Kraftentfaltung.

Die neue Version des Sechsgang-Automatikgetriebes unterstützt in einzigartiger Weise einen sportlich aktiven Fahrstil. Ihre aufwändige Steuerungselektronik überprüft permanent die Gaspedalstellung. Sie registriert auch die Intensität des Drucks, den der Fahrer aufs Gaspedal ausübt, und ermittelt so, ob und in welchem Maße Beschleunigung gewünscht wird. Gleichzeitig erkennt die Steuerung mittels Abruf

von Daten über die Geschwindigkeit, die Motordrehzahl und den Lenkwinkel den aktuellen Fahrzustand. Berücksichtigt wird auch, ob sich das Fahrzeug gerade in Bergauf- oder Bergabfahrt befindet. Aus dieser Vielzahl von Kriterien errechnet die Steuerungselektronik mit ihrer besonders leistungsfähigen Software, welche Fahrstufe unter den aktuellen Gegebenheiten die richtige ist, um die Anforderungen des Fahrers zu erfüllen.

Diese Anforderungen signalisiert der Fahrer allein mit dem Gasfuß. Beim entspannten Dahinrollen mit konstantem Druck auf das Gaspedal wird stets der höchstmögliche Gang gewählt. Damit ist das BMW 3er Coupé immer in einer möglichst verbrauchsgünstigsten Fahrstufe unterwegs. Gleichwohl ist das Automatikgetriebe permanent auf eine Veränderung der Fahrsituation gefasst. Entsprechend schnell und präzise reagiert es auf neue Anforderungen – ganz gleich, ob ein sanfter Tempo-Gewinn oder eine sportlich rasante Beschleunigung gefragt ist.

Auf Anhieb in der richtigen Fahrstufe.

Ob und in welchem Umfang ein Zurückschalten notwendig ist, ermittelt die Steuerungselektronik anhand der Daten über Lastzustand und Fahrsituation sowie über die Geschwindigkeit, mit der das Gaspedal niedergetreten wird. So kann – je nach Gesamtsituation – in der gleichen Zeit entweder um eine oder auch um mehrere Fahrstufen zurückgeschaltet werden. Entscheidend ist jeweils nur, wie intensiv der Fahrer beschleunigen will. Je kraftvoller er das Gaspedal durchtritt, umso dynamischer gewinnt sein Fahrzeug an Geschwindigkeit. Die dafür benötigte Fahrstufe wird stets ohne Umwege angewählt. Diese so genannte direkte Zielgangfindung verhilft der Automatik zu ihrer einzigartigen Präzision. Ein zeitraubendes und für den Fahrer spürbares Suchen nach dem geeigneten Gang tritt gar nicht erst auf. Im Gegenteil: Während das Gaspedal noch gedrückt wird, hat das Getriebe bereits die optimale Fahrstufe ermittelt.

Reaktionszeit auf 100 Millisekunden verkürzt.

Mit seiner Reaktionsschnelligkeit setzt das neue Sechsgang-Automatikgetriebe im BMW 3er Coupé neue Maßstäbe. Besonders deutlich wird seine außergewöhnliche Schaltdynamik anhand der Extremforderung, die von den Entwicklungsingenieuren mit einem Kickdown-Signal bei einer Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h im sechsten Gang beschrieben wird. Maximalbeschleunigung ist in dieser Situation gefordert – das neue Automatikgetriebe schafft auf der Stelle die Voraussetzungen dafür. Seine Reaktionszeit beträgt nur 100 Millisekunden. Zugleich übermittelt das Automatikgetriebe einen positiven Momentenimpuls an den Motor, der daraufhin seine Drehzahl unverzüglich von etwa 1400 auf über 5000 min⁻¹ steigert, während die Automatik von der sechsten in die zweite Fahrstufe wechselt.

Auch die Schaltzeit wurde gegenüber bisherigen Getrieben auf die Hälfte verkürzt. Insgesamt geht das Fahrzeug nun in weniger als einer Sekunde vom komfortablen Cruisen in den beherzten Spurt über. Eine derartig imposante Rückschalt-Performance war bislang mit marktüblichen Automatikgetrieben nicht zu realisieren. Die Reaktionszeit des Sechsgang-Automatikgetriebes liegt damit in Dimensionen, die vom Fahrer kaum mehr wahrgenommen werden können. Was er spürt, ist allein die spontane Umsetzung seiner Beschleunigungswünsche. Was bleibt, ist der Eindruck einer intuitiven Reaktion der neuen Sechsgang-Automatik auf das Streben nach Dynamik.

Direkte Motoranbindung.

Das neue Sechsgang-Automatikgetriebe im BMW 3er Coupé vermittelt ein ungewohnt dynamisches Fahrerlebnis – nicht nur aufgrund seiner hohen Spontaneität und Präzision, sondern auch mit seiner direkten Motoranbindung. Es lässt die Leistung der Antriebseinheit noch deutlicher zur Geltung kommen. Um dies zu erreichen, stehen Motor und Automatikgetriebe intensiver denn je miteinander in Verbindung. Das gilt nicht allein für die elektronisch vernetzte Steuerung, sondern auch für die mechanische Verbindung zwischen beiden Aggregaten. Eine neue Drehmomentwandler-technik ist ursächlich für den agilen Fahreindruck verantwortlich. Dabei verzichtet die neue Wandler-technik in nahezu allen Fahrsituation auf unnötigen und zu Leistungsverlust führenden Schlupf.

Die Wandlerkupplung wird unmittelbar nach dem Anfahren geschlossen. Auf diese Weise gewährleistet die Sechsgang-Automatik eine direkte Motoranbindung, der Fahreindruck entspricht dem Charakter der Kraftübertragung bei handgeschalteten Fahrzeugen. Die Drehschwingungs-entkoppelung, mit der die auftretenden Motorschwingungen ausgeglichen werden, kommt in zwei verschiedenen Ausführungen zum Einsatz. Bei den Benzinmotor-Varianten des BMW 3er Coupé sorgt ein Turbinen-Torsions-Dämpfer für die harmonische Verbindung zwischen Motor und Antriebsstrang. Zusätzlich wurde ein Zwei-Dämpfer-Wandler entwickelt, der auf die spezielle Charakteristik des Dieselmotors im BMW 330d Coupé ausgerichtet ist.

Neue Software für noch schnellere Gangwahl.

Zu den neuen Qualitäten der Sechsgang-Automatik gehört auch ihre Fähigkeit, ohne Zeitverlust um bis zu vier Stufen herunterzuschalten. Voraussetzung dafür war eine Weiterentwicklung des Hydrauliksystems. Bei der neuen Automatik im BMW 3er Coupé erfolgt eine direkte Ansteuerung der jeweils erforderlichen Kupplung. So wird für das Überspringen einer Fahrstufe keine zusätzliche Zeit benötigt.

Um die für die Auswahl der jeweils optimalen Fahrstufe benötigte Rechenleistung bereitzuhalten, wurde darüber hinaus eine neue, in ihrer Funktionalität besonders anspruchsvolle Software entwickelt. Alle Innovationen fördern neben der Fahrdynamik auch die Effizienz des Antriebssystems. Schnelle Fahrstufenwechsel auch beim Hochschalten, die direkte Gangfindung und die weitgehend schlupffrei agierende Wandlerkupplung ermöglichen Verbrauchsvorteile, die auch im Alltagsverkehr spürbar werden. Mit seiner ebenso kompakten wie leichten Bauart und der damit verbundenen Gewichtseinsparung erfüllt das Sechsgang-Automatikgetriebe zudem noch ein weiteres Kriterium für effiziente Dynamik.

Mit Eigenschaften, die den dynamischen Charakter des BMW 3er Coupé unterstützen, gewinnt das Sechsgang-Automatikgetriebe erheblich an Attraktivität. Die neue Automatik verwirklicht Schalt- und Reaktionszeiten, die selbst beim geübten Umgang mit einer Handschaltung kaum zu unterbieten sind. Doch auch das ändert nichts daran, dass gerade bei sportlich ambitionierten Fahrern das Bedürfnis nach manueller Fahrstufenwahl aufkommt.

Jederzeit einsatzbereit: Schaltwippen am Lenkrad.

Will der Fahrer den sportlichen Charakter der Kraftübertragung eigenhändig beeinflussen, kann er im neuen BMW 3er Coupé nun die Fahrstufenwahl mit Hilfe von Schaltwippen am Lenkrad übernehmen. Die sogenannten Paddles ermöglichen eine besonders fahraktive Betätigung, bei der die Fahrstufen per Hand sequentiell angesteuert werden. Der Wunsch nach manuellem Schaltbetrieb kann höchst spontan in die Tat umgesetzt werden, weil die Funktion der Schaltwippen jederzeit direkt aktiviert werden kann, wenn sich der Getriebewählhebel in der Stellung „D“ befindet.

Mit kurzen Reaktionszeiten wird die Freude am aktiven Fahren intensiv gefördert. Darüber hinaus kommt die Anordnung der Schaltwippen am Lenkrad auch der Sicherheit zugute. Auch beim manuellen Eingriff in die Gangwahl kann der Fahrer beide Hände am Lenkrad lassen. So wird ihm die Konzentration auf das Fahrgeschehen erleichtert, weil er stets sowohl die präzise Richtungsvorgabe als auch die optimale Gangwahl im Griff hat.

6. Das Fahrwerk: Wo Leistung zu Dynamik wird.



- **Modernste Radaufhängung im Segment.**
- **DSC mit erweiterten Funktionen.**
- **Hochleistungsbremsanlage mit permanenter Verschleißanzeige.**

Das neue BMW 3er Coupé gewinnt seine faszinierende Souveränität aus der Fähigkeit, herausragende Motor- und Fahrleistungswerte mit einem jederzeit exklusiven und eleganten Auftritt zu verbinden. Bei der Entwicklung und Abstimmung seines Fahrwerks wurde ein ähnlich anspruchsvolles Ziel verwirklicht. Die Agilität, die das neue BMW 3er Coupé an den Tag legt, ist in diesem Segment einzigartig. Und sie lässt sich besonders intensiv genießen, weil beim neuen BMW 3er Coupé nicht nur das dynamische Potenzial erheblich erweitert, sondern mit anspruchsvollen Fahrwerksregel- und Assistenzsystemen auch eine klar definierte Vorsorge für jene Situationen getroffen wurde, in denen fahrphysikalische Grenzen erreicht werden. Mit anderen Worten: Sicherheit fährt bei jedem Tempo mit.

Das neue BMW 3er Coupé verfügt über das technisch anspruchsvollste Fahrwerk seiner Klasse, über eine überaus wirksame Hochleistungsbremsanlage sowie über das Fahrwerkregelsystem DSC (Dynamische Stabilitäts Control) der jüngsten Generation. Zahlreiche innovative Funktionen des DSC fördern sowohl die Fahrdynamik als auch die Sicherheit in allen Fahrsituationen.

Das modernste Fahrwerk des Segments.

Mit Hinterradantrieb und einer Gewichtsverteilung von 50 : 50 zwischen Vorder- und Hinterachse bietet das neue BMW 3er Coupé ideale Bedingungen für größtmögliche Fahrdynamik. Zur perfekten Umwandlung des Leistungspotenzials in Fahrfreude trägt auch das anspruchsvolle Fahrwerk bei. Mit einer größtenteils aus Aluminium gefertigten Doppelgelenk-Zugstrebenachse mit Federbeinen vorn sowie einer Fünflenkerhinterachse verfügt das neue BMW 3er Coupé über die derzeit modernste Radaufhängung in seiner Klasse.

Eine gezielte Verstrebung am Fahrzeugboden sorgt für eine optimierte Steifigkeit. In Verbindung mit dem niedrigen Schwerpunkt der Karosserie und einer spezifischen Abstimmung der Stoßdämpfer kommt dies dem fahraktiven Charakter des Coupés besonders zugute. Die präzise und dank der Kraftübertragung auf die Hinterräder frei von jeglichen Antriebseinflüssen agierende Zahnstangenlenkung sichert hohe Zielgenauigkeit und exakte Rückmeldungen über den Straßenzustand.

Aktivlenkung für mehr Präzision und Komfort.

Optional ist für das neue BMW 3er Coupé auch die innovative Aktivlenkung verfügbar. In einer speziell auf dieses Modell abgestimmten Ausführung variiert sie die Lenkübersetzung, den Lenkwinkel und die Lenkkraftunterstützung in Abhängigkeit von der jeweiligen Fahrsituation und Geschwindigkeit. Mit einem in die Lenksäule integrierten Planetengetriebe und einem variabel agierenden Elektromotor wird der jeweils erforderliche Radeinschlag gesteuert. Die Aktivlenkung reduziert beispielsweise bei höherem Tempo auf der Autobahn den Lenkwinkel der Vorderräder. Auf diese Weise wird spurtreues Fahren erleichtert. Lenkbewegungen können besonders sicher und präzise umgesetzt werden.

Bei mittleren und niedrigen Geschwindigkeiten wird dagegen nicht nur die Lenkkraftunterstützung erhöht, sondern auch die Lenkübersetzung den Erfordernissen angepasst. Auf kurvenreichen Landstraßen lässt sich das BMW 3er Coupé daher mit beeindruckender Präzision dirigieren. Außerdem unterstützt die Aktivlenkung mit einem erhöhten Lenkwinkel müheloses Manövrieren auf engem Raum. So kann das BMW 3er Coupé beispielsweise beim Einparken mit geringem Kraft- und Lenkaufwand rangiert werden.

Darüber hinaus ist die Aktivlenkung beim neuen BMW 3er Coupé mit der Fahrwerkregelung DSC vernetzt. Damit kann sie dazu beitragen, den Lenkwinkel der Vorderräder zu korrigieren, wenn dies zur Stabilisierung des Fahrzeugs erforderlich ist. Die dazu notwendigen Informationen werden von den Sensoren des DSC ermittelt. Mit dieser Funktion kann beispielsweise einer Tendenz zum Untersteuern in dynamisch durchfahrenen Kurven entgegengewirkt werden, noch bevor die Fahrwerkregelung DSC mit einem Eingriff ins das Bremssystem oder das Motormanagement reagieren muss.

Kraftvolle und standfeste Bremsen.

Die Hochleistungsbremsanlage, welche aufgrund des vergrößerten Brems-scheibendurchmessers den Einsatz von 17 Zoll großen Rädern erfordert, ermöglicht herausragende Verzögerungswerte bei höchster Standfestigkeit. Ihre Wirksamkeit wird zudem von den innovativen Funktionen des Fahrwerksregelsystems DSC noch weiter gesteigert. Das DSC der jüngsten Generation übernimmt beim neuen BMW 3er Coupé neben der ABS-Bremsregelung und der Sicherung der Stabilität bei mangelnder Haftung per Bremsengriff auf die betroffenen Räder noch weitere Aufgaben. So kompensiert das DSC jegliches Nachlassen der Verzögerungswirkung bei extrem hohen Bremsentemperaturen mit einer gezielten Bremsdruckerhöhung. Auch bei höchster Beanspruchung wird eine unvermindert hohe Bremswirkung gewährleistet, ohne dass der Fahrer dazu einen höheren Pedaldruck aufbringen oder einen längeren Pedalweg bewältigen muss.

DSC mit innovativen Zusatzfunktionen.

Mit dem Voranlegen der Beläge wird die Bremsbereitschaft in Situationen, die eine spontane Verzögerung erwarten lassen, erhöht. Das regelmäßige Trockenbremsen optimiert die Leistungsfähigkeit bei Nässe und die Funktion Dynamische Brems Control (DBC) maximiert bei besonderem Verzögerungsbedarf selbsttätig den Bremsdruck. Die Soft-Stop-Funktion unterbindet beim Anhalten den ruckartigen Übergang zum Stillstand und der Anfahrassistent verhindert ein Zurückrollen des Fahrzeugs beim Start am Berg.

Darüber hinaus ist auch das System Cornering Brake Control (CBC) Bestandteil des DSC. Es verhindert beim leichten Bremsen in Kurven die unerwünschte Eindrehnung des Fahrzeugs. In Kombination mit der Aktivlenkung sorgt das DSC nicht nur zusätzliche Stabilität in Kurven, sondern auch beim Bremsen auf Fahrbahnen mit uneinheitlichen Reibwerten. Wo ansonsten eine manuelle Kurskorrektur notwendig wird, erfolgt hier schnell und präzise ein aktiver Lenkeingriff.

Kontinuierliche Bremsbelag-Verschleißanzeige.

Als weltweit erster Hersteller stattet BMW seine Modelle außerdem mit einer kontinuierlichen Verschleißanzeige aus, die jederzeit Auskunft über den Zustand der Bremsbeläge liefert. Auch beim neuen BMW 3er Coupé ermitteln nun Sensoren permanent den Zustand der Beläge. Anhand dieser Daten wird die bis zum fälligen Austausch noch verbleibende Laufleistung errechnet und dem Fahrer im Cockpit-Display angezeigt. Damit wird die Vorsorge für eine jederzeit optimale Bremswirkung erleichtert, außerdem werden unnötige Wartungsarbeiten verhindert.

Zur Optimierung der Traktion trägt die integrierte Stabilitätskontrolle ASC bei. Sie regelt den Antriebsschlupf auf unbefestigtem Untergrund, indem sie durchdrehende Antriebsräder abbremst. Die Aktivierung des Modus DTC (Dynamische Traktions Control) hebt die Ansprechschwelle für den Bremsengriff an. So kann das BMW 3er Coupé beispielsweise auf lockerem Schnee mit leicht durchdrehenden Antriebsrädern Fahrt aufnehmen. Außerdem unterstützt das DTC eine besonders sportlich-aktive Fahrweise. Sobald es aktiviert ist, wird auch auf trockenen Fahrbahnen ein leichter und daher kontrollierbarer Schlupf an den Antriebsrädern ermöglicht. So können ambitionierte Fahrer mit dem neuen BMW 3er Coupé die Vorzüge des kontrollierten Drifts bei sportlicher Kurvenfahrt genießen. Darüber hinaus kann das DSC beim neuen BMW 3er Coupé auch vollständig deaktiviert werden.

Serienmäßig rollt das neue BMW 3er Coupé auf Leichtmetallfelgen, die mit Reifen der Größe 225/45R17 bestückt sind. Diese Reifen verfügen über Notlaufeigenschaften, auch bei völligem Druckverlust können noch bis zu 250 Kilometer zurückgelegt werden. Darüber hinaus kontrolliert die Reifen-Pannen-Anzeige (RPA) permanent den Luftdruck und warnt, sobald der Idealwert um mehr als 30 Prozent unterschritten wird.

Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion und ACC.

Für zusätzlichen Komfort beim entspannten Reisen sorgt im neuen BMW 3er Coupé die als Sonderausstattung in zwei Varianten erhältliche Geschwindigkeitsregelung. Ihre Funktionalität geht in beiden Fällen über die Merkmale eines herkömmlichen Tempomaten hinaus. Die Geschwindigkeitsregelung mit Bremsfunktion ist in der Lage, das eingestellte Tempo auch bei Bergabfahrten konstant zu halten. Wählt der Fahrer über den Bedienhebel eine Wunschgeschwindigkeit, die unterhalb des aktuellen Tempos liegt, bremst das System das Fahrzeug auf den angegebenen Wert herunter. Bei Modellen mit Handschaltung ist sogar ein Gangwechsel möglich, ohne dass damit die Funktion deaktiviert wird. Mit Hilfe des Bedienhebels kann darüber hinaus auch ein Wechsel der Wunschgeschwindigkeit ohne Druck auf Fahr- oder Bremspedal eingeleitet werden. Dabei genügt es, den Bedienhebel länger nach vorn zu drücken, um in festen Stufen zu beschleunigen. Eine schrittweise Temporeduzierung wird bewirkt, indem der Hebel nach hinten gezogen wird.

Noch umfassender wird der Fahrer von der Geschwindigkeitsregelung Active Cruise Control (ACC) entlastet. Sie umfasst zusätzlich eine automatische Abstandsregelung, die komfortables Dahingleiten im fließenden Autobahn- oder Landstraßenverkehr ermöglicht. Der Fahrer kann zwischen vier Abstandsstufen wählen. Wird der von ihm eingestellte Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug unterschritten, passt das System ACC die Geschwindigkeit des Coupés behutsam an die Verkehrsverhältnisse an. Sobald die Fahrspur frei ist, wird das Tempo wieder an die eingegebene Wunschgeschwindigkeit angepasst. Auf diese Weise wird stressfreies Cruisen im neuen BMW 3er Coupé auf besonders komfortable Art möglich. Auch bei aktivierter ACC Funktion kann der Fahrer das Tempo jedoch jederzeit mit Gasgeben oder Bremsen selbst beeinflussen.



7. Der Allradantrieb: BMW xDrive im Coupé: Allianz für Fahrdynamik und Sicherheit.

- **Erstes Coupé mit intelligentem Allradsystem xDrive.**
- **Proaktive Steuerung fördert die Fahrdynamik.**
- **Vollvariable Kraftverteilung für maximale Traktion.**

Der Standardantrieb ist auch beim neuen BMW 3er Coupé Garant für spürbare Dynamik und maximales Fahrvergnügen. Vorn längs eingebaute Reihensechszylindermotoren übertragen ihre Kraft entweder über ein Schalt- oder ein Automatikgetriebe an die Hinterräder, wo sich die eindrucksvolle Leistung der Antriebseinheiten besonders wirkungsvoll und unverfälscht in Vorwärtsdrang umwandeln lässt. Um dieses faszinierende Fahrerlebnis um zusätzliche Traktionsvorteile zu ergänzen, wird für das neue BMW 3er Coupé als Alternative zum Standardantrieb das intelligente Allradsystem BMW xDrive angeboten. Der elektronisch gesteuerte Allradantrieb verteilt die vom Motor erzeugte Kraft variabel zwischen Vorder- und Hinterachse. Damit unterstützt er die sichere und spurstabile Kraftübertragung auf rutschigem Untergrund sowie auf Fahrbahnen mit unterschiedlichen Reibwerten. Darüber hinaus fördert xDrive aber auch die Agilität des Coupés in dynamischen Fahrsituationen.

Serienmäßig werden bei BMW die Sports Activity Vehicles (SAV) mit xDrive ausgerüstet. Optional ist der intelligente Allradantrieb auch für Limousinen- und Touring-Modelle der BMW 5er und BMW 3er Reihe erhältlich. Jetzt ist xDrive erstmals auch für ein Coupé verfügbar. Diese Kombination ist ebenso reizvoll wie folgerichtig, da xDrive neben der Traktion, der Fahrstabilität und der Sicherheit auch die Fahrdynamik fördert. Im BMW 3er Coupé übernimmt der Allradantrieb daher auch die Aufgabe, das faszinierende Fahrerlebnis, das der Zweitürer bietet, um eine weitere Facette zu bereichern.

Antriebskraft gelangt dorthin, wo sie gebraucht wird.

Mit der elektronisch gesteuerten Lamellenkupplung seines Verteilergetriebes reagiert das BMW xDrive außergewöhnlich schnell und mit einzigartiger Flexibilität auf veränderte Fahrsituationen. Innerhalb kürzester Zeit wird die Antriebskraft immer exakt dorthin geleitet, wo sie benötigt wird. Das Verteilergetriebe ist kompakt direkt hinter dem Handschalt- oder Automatikgetriebe angeflanscht und leitet die Antriebskraft zunächst im starren Durchtrieb an die Hinterachse. Auf dieser Hauptwelle sitzt die elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung, die bei Bedarf einen Teil des Antriebsmoments mittels einer Nebenwelle zur Vorderachse leitet. Auf diese Weise kann xDrive die Motorkraft stufenlos und variabel zwischen Vorder- und Hinterachse verteilen bis hin dazu, dass es die Achsen starr verbindet oder vollständig entkoppelt.

In normalen Verkehrssituationen bleibt auch in einem mit xDrive ausgerüsteten BMW 3er Coupé der markentypische Fahreindruck erhalten. Der Akzent liegt auf der Hinterachse, über die 60 Prozent der Antriebskraft auf die Straße übertragen werden. Während der Fahrt überprüft xDrive jedoch permanent die Stabilität des Fahrzeuges, um bei Bedarf mit einer Veränderung der Antriebsverteilung für zusätzliche Sicherheit und optimale Dynamik zu sorgen. Während konventionelle Allradantriebe erst auf durchdrehende Räder reagieren, erkennt xDrive daher bereits im Voraus, dass Schlupf bevorsteht. In diesem Fall zieht es Antriebskraft vom gefährdeten Rad ab und leitet sie vorsorglich an die Räder, die über höheren Grip verfügen.

Dank Vernetzung erkennt xDrive Schlupf, bevor er entsteht.

Zu diesem Zweck ist das Allradsystem mit der Fahrwerkregelung DSC vernetzt. Seine Sensoren liefern auch dem xDrive alle Daten, die zur permanenten Kontrolle der Fahrsituation notwendig sind. Dank dieser Vernetzung ist das xDrive in der Lage, proaktiv zu wirken, also im Voraus zu registrieren, was geschehen wird. Zum frühzeitigen Erkennen einer sich anbahnenden Situation nutzt das System Informationen sowohl der Fahrpedalstellung als auch des DSC. Über den Gierratensensor wird etwa die Drehbewegung des Coupés und über einen Lenkwinkelsensor der Einschlag seines Lenkrads ermittelt. Anhand der Informationen der Radsensoren über Fahrzeuggeschwindigkeit und Querbefleunigung sowie der Motordaten erkennt xDrive jederzeit, in welchem Fahrzustand sich das Coupé befindet und auf welchen es hinsteuert. Korrekturgrößen wie Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterachse, unterschiedliche Radumfänge oder Kupplungsverschleiß werden ebenfalls berücksichtigt.

Via Verteilergetriebe-Steuergerät, Aktuator und Lamellenkupplung wird schließlich das für die jeweilige Situation optimale Soll-Kupplungsmoment eingestellt und jeder Achse exakt die für einen maximalen und sicheren Vortrieb notwendige Antriebskraft zugewiesen. Trotz der dafür nötigen komplexen Rechenleistung erfolgt die Drehmomentverteilung in Höchstgeschwindigkeit. Selbst für die maximale Veränderung in der Verteilung genügen 100 Millisekunden.

Über- oder Untersteuern wird frühzeitig unterbunden.

Mit diesen Fähigkeiten verbessert das Allradsystem im BMW 3er Coupé nicht nur die Traktion, sondern auch die Fahrdynamik. In Kurven verringert xDrive das typische Unter- oder Übersteuern, indem es schnell und feinfühlig das Antriebsmoment zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Neigt das BMW 3er Coupé in einer Kurve zum Übersteuern, indem sein Heck nach außen drängt, schließt xDrive die Lamellenkupplung stärker und leitet dadurch mehr Antriebskraft auf die Vorderräder. So können die Hinterräder wieder

mehr Seitenkraft aufbauen und das Fahrzeug stabilisiert sich. Durch die Kombination mit DSC erkennt das System die Übersteuertendenz sehr früh und greift ein, noch bevor der Fahrer die veränderte Fahrsituation überhaupt bemerkt: Das BMW 3er Coupé fährt absolut spurstabil durch die Kurve.

Ebenso zuverlässig wird xDrive auch dem Untersteuern entgegen. Strebt das Coupé über die Vorderachse aus der Kurve, so wird auch diese Tendenz anhand der Informationen aus dem DSC System frühzeitig erkannt. Das Drehmoment für die Vorderachse wird umgehend reduziert – im Extremfall bis zu einem 100-prozentigen Heckantrieb. Nur wenn das Über- oder Untersteuern durch die variable Kraftverteilung allein nicht zu kompensieren ist, stabilisiert DSC das BMW 3er Coupé mit Bremseneingriffen.

Kraft des Motors wird ohne Verluste genutzt.

Besonders agil zeigt sich das neue BMW 3er Coupé mit xDrive beim schnellen Erklimmen von Passstraßen. Beim dynamischen Beschleunigen aus einer Kehre heraus neigt das kurveninnere hintere Rad generell zum Durchdrehen. Bei Fahrzeugen, die mit xDrive ausgerüstet sind, wird dagegen blitzschnell ein Teil der Kraft von der Hinterachse abgezogen und an die Vorderräder geleitet. Damit setzt xDrive jedes vom Motor zur Verfügung gestellte Kilowatt auch in dieser Situation tatsächlich in Vortrieb um.

Selbst abrupte Gaswechsel kompensiert das blitzschnelle xDrive so mühelos, dass der Fahrer von den jeweiligen Änderungen in der Verteilung des Antriebsmoments nichts mitbekommt. Während zwischen dem Druck auf das Gaspedal und dem Aufbau eines Motormoments mindestens 200 Millisekunden vergehen, schließt oder öffnet die Lamellenkupplung vollständig innerhalb von 100 Millisekunden. Die Folge ist ein in jeder Situation homogenes Fahrverhalten.

Optimaler Komfort beim Einparken – und auch im Schnee.

Im Alltagsverkehr eliminiert xDrive außerdem eine Nebenwirkung starrer Allradsysteme: Indem es die Achsen vollständig entkoppelt, wandelt sich das xDrive sich beim Einparken oder Rangieren zum reinen Heckantrieb, ohne dass der Fahrer etwas dazu beitragen muss. Er bemerkt lediglich, dass weder unangenehme Verspannungen im Antriebsstrang noch Einflüsse auf die Lenkung auftreten.

Im Gegensatz zu herkömmlichen Allradsystemen bewältigt xDrive auch extrem schwierige Fahrbahnverhältnisse schnell und wirkungsvoll. So wird beispielsweise im Winter das Anfahren aus einem ungeräumten Parkplatz in den fließenden Verkehr oft zu einer Herausforderung, wenn dabei die Vorderräder auf festem Asphalt, die Hinterräder dagegen auf Schnee oder Eis

stehen. In diesem Fall reagieren konventionelle Allradantriebe mit Verzögerung, außerdem bringen sie nur ein begrenztes Antriebsmoment an die Räder, die über den besseren Grip verfügen. Ein mit xDrive ausgestattetes BMW 3er Coupé kann dagegen auch in dieser Situation spontan beschleunigen. Sein intelligenter Allradantrieb befördert innerhalb von nur 0,1 Sekunden nahezu 100 Prozent der Motorleistung dorthin, wo sie in Vortrieb umgesetzt werden kann. Ein Bremsengriff zur Abstützung der durchdrehenden Räder ist unnötig, daher geht keinerlei Antriebskraft ungenutzt verloren.

An Steigungen mit rutschigem Untergrund wie Eis oder Schnee verhindert die Sperrwirkung zwischen Vorder- und Hinterachse außerdem, dass einzelne Räder durchdrehen. Daher muss das DSC erst bei wesentlich schwierigeren Fahrbahnverhältnissen die Motorleistung reduzieren oder Räder abbremsen. Beim Weiterfahren verringert die Sperrwirkung zudem die Gefahr des Längs- oder Seitenkraftverlustes an einzelnen Rädern. Dies vermittelt dem Fahrer ein sicheres und agiles Fahrverhalten. Das BMW 3er Coupé mit xDrive bringt seine dynamischen Vorzüge daher auch während der Wintersaison eindrucksvoll zur Geltung.

8. Karosserie und Sicherheit: Solidität auf leichte Art.



- **Ausgewogene Achslastverteilung.**
- **Optimiertes Gewicht durch intelligenten Materialmix.**
- **Kompletter Insassenschutz mit elektronischer Steuerung.**

Sowohl die Dynamik als auch die Sicherheit eines neuen Fahrzeugmodells hängt wesentlich von der Konstruktion seiner Karosserie ab. Beim neuen BMW 3er Coupé ist es den Karosserieentwicklern gelungen, mit ihrer Arbeit beide Faktoren überaus positiv zu beeinflussen. Höchste Agilität geht daher mit maximaler Solidität einher. Neuartige Materialien und modernste Fertigungstechnik ermöglichten es, die Stabilität der Karosserie zu optimieren, ohne dass dabei zusätzliches Gewicht in Kauf genommen werden muss. Für einen lückenlosen Insassenschutz sorgen Auffang- und Rückhaltesysteme, deren Aktivierung elektronisch und jeweils situationsgerecht gesteuert wird. Im Vergleich zum Vorgängermodell bietet das neue BMW 3er Coupé darüber hinaus ein großzügigeres Platzangebot im Innenraum. Mit einem Gepäckraumvolumen von 440 Litern (430 Liter beim BMW 335i Coupé) stellt der Zweitürer schließlich auch eine in seinem Segment vorbildliche Reisetauglichkeit unter Beweis.

Dynamisch gestreckt und kraftvoll auf der Fahrbahn kauern – so erscheint das neue BMW 3er Coupé auf den ersten Blick. Die Außenmaße untermauern den Eindruck. Das Coupé ist 4,59 Meter lang, 1,78 Meter breit und 1,38 Meter hoch. Damit fällt es vor allem länger und flacher aus als die BMW 3er Limousine. Darüber hinaus weist es ein um 10 Kilogramm geringeres Gesamtgewicht auf. Dazu tragen unter anderem die vorderen Kunststoff-Seitenwände bei. Sie werden aus einem neuartigen Thermoplast-Material gefertigt, ihr Gewicht liegt um 50 Prozent unter dem einer Seitenwand aus Stahl. Die Gewichtsersparnis im Frontbereich der Karosserie wirkt sich besonders positiv auf die Fahreigenschaften aus. Das Coupé weist eine im idealen Verhältnis von annähernd 50:50 ausbalancierte Achslastverteilung auf – beste Voraussetzungen für maximale Agilität.

Kunststoff-Seitenwände: Leicht und robust.

Auch für das Design schafft der neue Werkstoff verbesserte Möglichkeiten. Das Material ist flexibler formbar als Stahl – ein Umstand, der den Designern neue Freiheiten in der Formgebung eröffnet. Hinzu kommt eine Eigenschaft, die schon bei der Entwicklung von reversiblen Stoßängern zu großen Kundenvorteilen geführt hat. Die Kunststoff-Seitenwand ist weitgehend

resistent gegen Bagatellbeschädigungen. Das Bauteil springt bei leichten Deformationen in seine ursprüngliche Form zurück. Kollisionen bei minimalem Tempo, zu denen es beispielsweise beim Rangieren auf Parkplätzen kommen kann, hinterlassen kaum dauerhafte Spuren.

Für die Fertigung bleibt der Materialwechsel von Stahl zu Hightech-Kunststoff ohne Auswirkungen. Die Kunststoff-Seitenwände lassen sich jetzt online, also direkt ohne den Umweg über eine Sondermontage, in den Lackierprozess integrieren. Aufgrund ihrer hohen Wärmeformbeständigkeit sowie der optimierten Längenausdehnung und Feuchtigkeitsaufnahme weisen die fertig lackierten Kunststoff-Seitenwände auch optisch die gleichen Eigenschaften wie herkömmliche Stahl-Bauteile auf.

Innovative Verstärkung der B-Säule.

Ähnlich wie das geringe Gewicht ist auch die hohe Torsionsfestigkeit der Karosserie eine wichtige Voraussetzung für die faszinierende Agilität des Fahrzeugs. Und im Fall einer Kollision ermöglicht die Verwendung von hochfestem Stahl für die großvolumigen Trägerstrukturen gemeinsam mit der exakt definierten Anordnung von Knautschzonen eine gezielte Ableitung beziehungsweise Aufnahme der einwirkenden Kräfte. Ein besonders eindrucksvolles Beispiel für die anspruchsvolle Entwicklungs- und Konstruktionsleistung liefert die verstärkte Ausführung der B-Säule. Im neuen BMW 3er Coupé wird sie erstmals von einem durchgehenden Rohr verstärkt. Dieses wird im so genannten Warmformverfahren aus höchstfestem Stahl hergestellt und noch im Werkzeug vergütet. Darüber hinaus ist es entsprechend den Anforderungen im Querschnitt variabel ausgeformt. Zusammen mit einer auf das Lastniveau abgestimmten Crashbox wird so ein Maximum an Sicherheit gewährleistet.

Im Falle einer Kollision: Aufprallenergie wird gezielt abgeleitet.

Auch in anderen Karosseriebereichen wurden Materialauswahl und Anordnung der Bauteile darauf ausgelegt, ein Höchstmaß an Crashesicherheit zu gewährleisten. Dabei wurden die unterschiedlichen Eigenschaften verschiedener Stahlsorten und anderer Werkstoffe berücksichtigt. Beim neuen BMW 3er Coupé wird der für die Deformation zur Verfügung stehende Raum optimal ausgenutzt, um jegliche Beeinträchtigung der Fahrgastzelle zu vermeiden. Bei einer Frontalkollision halten vorgelagerte dynamische Deformationszonen die Aufprallenergie vom Stirnwandbereich und damit vom Fußraum fern. Die speziell konzipierte Bodengruppe ermöglicht im Falle eines Seitenaufpralls die kontrollierte Ableitung der einwirkenden Kräfte auf die Fahrzeuggegenseite. Der Stützträger der Stirnwand ist aus neuartigem Mehrphasenstahl gefertigt, der schon bei geringem Durchmesser eine extrem hohe Festigkeit aufweist.

Für eine maximale Stabilität der Seitenstruktur sorgt außerdem der Verbund der Türen, der verstärkten B-Säulen, der Sitzkonstruktion und des Instrumententrägers zwischen den A-Säulen. Die Folgen eines Heckaufpralls werden mit längs verlaufenden Trägerprofilen, vielfältigen Verstärkungen sowie mit der soliden Ausführung von Gepäckraumboden, Heckverkleidung und Seitenwänden minimiert. Stabile Säulen und Querträger schützen den Fahrgastraum auch bei einem Überschlag. Das Zusammenwirken aller Deformationsräume und Trägerstrukturen wurde im Frühstadium der Entwicklungsarbeit am neuen BMW 3er Coupé sowohl mit virtuellen Simulationen als auch mit tatsächlichen Crashversuchen detailliert analysiert. Dabei wurde auch auf möglichst geringen Reparaturaufwand nach leichten Kollisionen geachtet.

Präzise gesteuerte Sicherheitselemente.

Ziel der Sicherheitsingenieure war es, auch bei schweren Kollisionen den Erhalt der Fahrgastzelle als Überlebensraum zu gewährleisten. Im Fahrgastraum wird mit aufeinander abgestimmten und zentral gesteuerten Rückhalte- und Auffangsystemen für individuellen Insassenschutz gesorgt. Front-, Becken-Thorax- und Curtain-Kopfairbags, Gurtstrammer und Gurtkraftbegrenzer werden von der sensorgesteuerten Sicherheitselektronik in Abhängigkeit von Art und Schwere der Kollision aktiviert. Sensoren im Fahrzeugzentrum, in den B-Säulen und den Türen ermöglichen eine frühzeitige Crasherkenkung. Anhand der von ihnen gewonnenen Daten überprüft die Sicherheitselektronik, welche Komponenten den bestmöglichen Schutz der Insassen gewährleisten. So werden jeweils nur jene Rückhalte- und Auffangsysteme ausgelöst, die tatsächlich benötigt werden.

Fahrer und Beifahrer werden sowohl von Frontairbags als auch von in den Sitzlehnen untergebrachten Becken-Thorax-Airbags geschützt, die je nach Erfordernis zweistufig ausgelöst werden können. Der Curtain-Kopfairbag entfaltet sich bei Bedarf seitlich aus dem Dachhimmel entlang der Fensterflächen zwischen A- und C-Säule. Aufgrund seiner Größe schützt er sowohl die Insassen auf den vorderen als auch auf den hinteren Plätzen. Um die Gefahr von Beinverletzungen bei einem Frontalaufprall zu verringern, ist außerdem für eine definierte Verformung der Fußstütze auf der Fahrerseite gesorgt.

Maximaler Schutz auf allen Plätzen.

Die Gurtsysteme im neuen BMW 3er Coupé zeichnen sich durch hohen Tragekomfort und eine ideale Geometrie aus. Zur perfekten Ergonomie trägt ein für alle Sitzpositionen und Insassengrößen optimaler Gurtumlenkpunkt bei. Auf diese Weise wird eine fehlerhafte Einstellung der Gurthöhe verhindert. Für eine maximale Wirksamkeit der Rückhaltevorrichtung sorgt auch

die Befestigung des Gurtendbeschlags am Sitzrahmen. Auch bei einer Verstellung der Sitzhöhe liegt der Gurt im Beckenbereich optimal an. Die Gurtstrammer sorgen im Moment des Aufpralls dafür, dass der Gurt eng am Körper liegt. Mit den Gurtkraftbegrenzern wird das Auftreten von Belastungsspitzen vermieden. Beide Elemente stehen beim BMW 3er Coupé auch auf den hinteren Sitzplätzen zur Verfügung.

Sicherheitselektronik erleichtert Rettung nach einer Kollision.

Auch unmittelbar im Anschluss an eine Kollision übernimmt die Sicherheitselektronik eine wichtige Funktion – nicht zuletzt, um das Einleiten von Rettungsmaßnahmen zu erleichtern. Sie bewirkt das automatische Einschalten des Warnblinklichts und der Innenraumbelichtung, das Öffnen der Zentralverriegelung sowie das Abschalten des Generators und zur Vermeidung eines Kurzschlusses auch das Lösen der Sicherheitsbatterie-klemme. Warnblinklicht und Innenraumbelichtung sowie die telefonische Notruf-funktion werden in diesem Fall über einen separaten Bordnetzanschluss versorgt. Außerdem wird die Kraftstoffpumpe deaktiviert. Auf diese Weise wird das Austreten von Kraftstoff verhindert.

Sowohl das Kollisionsverhalten der Karosserie als auch die Funktion aller Sicherheitselemente wurde mit umfangreichen Testverfahren geprüft. Von Computersimulationen bis hin zu Crashtests unterschiedlicher Art wurden alle Möglichkeiten zur Ermittlung der optimalen Konfiguration und Ausstattung genutzt. Mit der robusten Karosserie und seiner Fülle an aktiven und passiven Sicherheitselementen erfüllt das neue BMW 3er Coupé alle Voraussetzungen, um bei allen weltweit relevanten Crashtests die höchstmögliche Wertung zu erreichen.

9. Das Lichtkonzept: Innovationen fördern das Sehen und das Erkennen.



- **Bi-Xenon-Scheinwerfer serienmäßig.**
- **Coronaringe für den Einsatz als Tagfahrlicht.**
- **Exklusives Lichtpaket im Interieur.**

Weil aktives Fahren auch bei Dunkelheit eine möglichst optimale Sicht erfordert, ist das neue BMW 3er Coupé serienmäßig mit Bi-Xenon-Licht ausgestattet. Eine ebenfalls sicherheitsrelevante Neuerung stellt das Tagfahrlicht dar, das beim neuen BMW 3er Coupé über die Coronaringe der Scheinwerfer realisiert wird. Als Sonderausstattung ist darüber hinaus das adaptive Kurvenlicht verfügbar. Es wird zusätzlich kombiniert mit einem Abbiegelicht, das bei langsamer Fahrt aktiviert wird, um beim Abbiegen bereits frühzeitig die Ausleuchtung der Fahrbahn in der angesteuerten Richtung zu gewährleisten. LED-gespeiste Leuchten am Heck des Fahrzeugs ermöglichen eine optimierte Signalwirkung und dienen – ähnlich wie die Coronaringe der Frontscheinwerfer – zugleich als Erkennungsmerkmal, mit dem sich das BMW 3er Coupé auch in der Nachtansicht deutlich von anderen Fahrzeugen unterscheidet.

Die Bi-Xenon-Scheinwerfer in Ellipsoidtechnik ermöglichen eine besonders intensive, zugleich aber gezielte und daher für den Gegenverkehr blendfreie Ausleuchtung der Fahrbahn. Die kompakte Bauweise der Bi-Xenon-Lampen, die zur Grundausstattung aller Varianten des neuen BMW 3er Coupé gehören, ermöglichte eine besonders flache und damit auch markante Gestaltung der Scheinwerfer-Einheiten. Die Xenon-Lampe wird sowohl für das Abblend- als auch für das Fernlicht genutzt. Dabei kommt Xenon-Technologie der neuesten Generation mit einem Ellipsoid-Reflektor und einer 70 Millimeter großen Linse zum Einsatz. Zur Aktivierung des Fernlichts kann innerhalb des Ellipsoid-Moduls eine Blende weggeklappt werden, sodass der gesamte Lichtstrom frei wird. Eine zusätzliche Halogen-Lampe für die Fernlicht-Funktion ist nicht mehr erforderlich.

Markant und sicher: Tagfahrlicht mit Coronaringen.

Die Benutzung des Scheinwerferlichts am Tage gilt als Möglichkeit, die Erkennbarkeit von Fahrzeugen zu erhöhen und auf diese Weise die Unfallgefahr im alltäglichen Verkehrsgeschehen zu reduzieren. In zahlreichen europäischen Ländern haben entsprechende, auf wissenschaftlichen Forschungen basierende Erkenntnisse zur Einführung einer auch tagsüber geltenden Lichtpflicht für Fahrzeuge aller Art geführt. Auch in Deutschland

empfiehlt der Gesetzgeber die Benutzung der Scheinwerfer am Tage. Nicht abgeschlossen ist dabei jedoch die Diskussion, ob die für das Abblendlicht bei Dunkelheit eingesetzten Leuchtquellen tatsächlich auch am Tage die optimale Signalwirkung erzielen. BMW stellt jetzt eine neue, den Zulassungsverordnungen entsprechende und darüber hinaus auch optisch höchst attraktive Möglichkeit zur Nutzung des Tagfahrlichts vor. Das neue BMW 3er Coupé verfügt über Scheinwerfer, deren Lichtringe mittels einer speziellen Steuerung die Tagfahrlicht-Funktion übernehmen.

Bei der Aktivierung des Tagfahrlichts leuchten sowohl im rechten als auch im linken Scheinwerfer die Lichtringe beider Leuchtquellen. Dabei wird der fahrzeuginnere Ring im Durchleuchtbetrieb, der fahrzeugäußere dagegen im Lichtleitbetrieb eingesetzt. Tagfahrlicht und Standlicht werden jeweils von einer gemeinsamen H8-Lampe erzeugt. Beim Einsatz des Tagfahrlichts wird das Licht weniger stark gedimmt. Dabei entsteht eine besonders markante Optik, die nicht nur die Aufmerksamkeit erhöht, sondern zugleich auch ein klares Identifikationszeichen darstellt. Die Ausführung des Tagfahrlichts über Coronaringe ist ein einzigartiges Merkmal für Fahrzeuge der Marke BMW.

Adaptives Kurvenlicht und Abbiegelicht.

Als Sonderausstattung ist auch für das neue BMW 3er Coupé das adaptive Kurvenlicht erhältlich. Es garantiert eine dem Kurvenverlauf entsprechende Ausleuchtung der Fahrbahn. Die Schwenkrichtung der Scheinwerfer orientiert sich dabei jeweils am Lenkeinschlag, an der Gierrate und an der Geschwindigkeit des Fahrzeugs. Als Zusatzfunktion wird im neuen BMW 3er Coupé in Kombination mit dem adaptiven Kurvenlicht auch das Abbiegelicht angeboten. Diese Funktion wird bei Geschwindigkeiten von weniger als 40 km/h aktiv, sobald der Fahrtrichtungsanzeiger betätigt oder ein besonders starker Lenkeinschlag registriert wird. Das Abbiegelicht ermöglicht eine optimale Ausleuchtung der Fahrbahn beim Rangieren sowie beim Befahren enger Serpentinstraßen.

Markantes Nachtdesign am Heck.

Neue Akzente setzt das BMW 3er Coupé auch mit der Gestaltung seiner Heckleuchten. Die bündig ins Heck und in die Seite integrierten Leuchten sind zweigeteilt und ziehen sich bis in den Kofferraumdeckel hinein. Die Charakterlinien der Seitenansicht werden in den äußeren Bereichen der Heckleuchten fortgeführt. LED-gespeiste, horizontal verlaufende Lichtleitstäbe verleihen dem Nachtdesign des Fahrzeugs – ähnlich wie die Coronaringe der Frontscheinwerfer – einen unverwechselbaren Ausdruck. Die gesamte Heckansicht wird von horizontal verlaufenden Linien geprägt, die die breite Spur und die flache, sportliche Anmutung des Fahrzeugs auch aus diesem Blickwinkel betonen.

Innenlichtpaket sorgt für exklusives Ambiente.

Auch im Innenraum des neuen BMW 3er Coupé spielt das Licht eine besondere Rolle. Indirekte Beleuchtung sorgt schon in der Grundausstattung für eine betont exklusive Atmosphäre. Mit dem optional verfügbaren Lichtpaket lässt sich dieser Eindruck auf eine besonders stimmungsvolle Weise intensivieren. Zentrales Element des Lichtpakets ist eine Dekorleiste, die sich entlang der Türverkleidung und der Seitenwandverkleidung im Fond in einem sanften Schwung über die gesamte Länge des Innenraums erstreckt. Im unteren Rand der Leiste sind Punktleuchten integriert, die sanftes Licht nach unten hin abstrahlen und so für eine dezente Beleuchtung im Interieur des Coupés sorgen.

10. Die Ausstattung: Exklusivität nach Maß.



- **Hochwertige Verarbeitung, attraktive Serienausstattung.**
- **Innovation für mehr Komfort: Automatischer Gurtbringer.**
- **Umfangreiche Individualisierungsmöglichkeiten.**

Neben der eindrucksvollen Fahrdynamik prägen Qualität, Exklusivität und Individualität den Charakter des neuen BMW 3er Coupé. Die Eigenständigkeit seines Karosseriedesigns betont den besonderen Status des Zweitürers, analog dazu bringt auch die Gestaltung des Innenraums eine gezielte Differenzierung zu den Limousinen- und Touring-Modellen der BMW 3er Reihe zum Ausdruck. Dazu trägt auch die in einer Vielzahl von Details speziell für das Coupé entwickelte Ausstattung bei. Der Umfang seiner Serienausstattung unterstreicht den exklusiven Anspruch des Coupés, darüber hinaus werden dem Kunden vielfältige Möglichkeiten zur Individualisierung seines Fahrzeugs geboten.

In den Bereichen Materialauswahl und Verarbeitungsqualität setzt das BMW 3er Coupé neue Maßstäbe in seinem Segment. Hochwertig genarbte Kunststoffoberflächen, lackierte Dekorleisten, die optional auch in Holz- oder gebürsteter Aluminiumausführung verfügbar sind, sowie weich gepolsterte Armauflagen in den Türverkleidungen und auf der Mittelkonsole bringen die Exklusivität des Fahrzeugs sowohl in der optischen als auch in der haptischen Wahrnehmung zur Geltung. Die Instrumententafel wird in einer hochwertigen Lederstruktur verkleidet, für die die Farben Schwarz und Grau sowie, exklusiv für das Coupé, auch Savanna-Beige zur Auswahl stehen. Im Bereich der Dekorleisten sind Luftausströmer sowie ausfahrbare Cup-Holder integriert. Türöffner, Griffleisten, Schalthebelspange und Lüftungsg grill-Steller sowie die Dekorspannen im serienmäßigen Leder-Sportlenkrad sind mit einer exklusiv für das neue BMW 3er Coupé entwickelten perlgrey-farbenen Chrom-Oberfläche versehen. Das gilt auch für die Blende der Start-Stopp-Einheit.

Cockpit mit fahrerorientiertem Charakter.

Sowohl bei den Benziner- als auch bei den Dieselvarianten genügt ein Druck auf die Taste rechts neben dem Lenkrad, um den Anlassvorgang zu aktivieren. Auch die Gestaltung des Cockpits betont den sportlichen und fahrerorientierten Charakter des Coupés. Der Blick des Fahrers fällt auf Geschwindigkeitsanzeige und Drehzahlmesser, die beim Topmodell BMW 335i Coupé einen Tachoendwert von 280 km/h beziehungsweise eine Höchstdrehzahl von 8000 min⁻¹ ausweisen (260 km/h bzw. 7500 min⁻¹ bei den übrigen

Versionen). Zu den neu gestalteten Instrumenteneinheiten der Benziner-Varianten gehört ferner eine unterhalb des Drehzahlmessers platzierte Öltemperatur-Skala, beim BMW 335d Coupé und beim BMW 330d Coupé liegt die Verbrauchsanzeige im zentralen Sichtfeld.

Fahrer und Beifahrer können unabhängig von ihrer Körpergröße mühelos die ideale Sitzposition einnehmen. Die neu gestalteten Sitze des BMW 3er Coupé zeichnen sich durch vielfältigen Verstellmöglichkeiten, hohen Langstreckenkomfort und ausgeprägten Seitenhalt aus. Besonderes Wohlbefinden im Winter garantiert die optional erhältliche Sitzheizung. Sie ist – ein Novum in dieser Fahrzeugklasse – als temperaturgeregelte Vollflächenheizung konzipiert. Dies bedeutet, dass sich die Beheizung über die gesamte Sitz- und Lehnenfläche und darüber hinaus auch auf die Sitz- und Lehnenwulste erstreckt.

Dezent und hilfreich: Der automatische Gurtbringer.

Das Anschnallen erleichtert im neuen BMW 3er Coupé der neu entwickelte Gurtbringer. Der Gurt, der an der coupé-typisch weit hinten liegenden B-Säule angesetzt ist, wird sowohl dem Fahrer als auch dem Beifahrer angereicht, sobald die Türen geschlossen sind und der bartlose Funkschlüssel in den Aufnahmeschacht rechts neben dem Lenkrad geschoben wurde. Die Funktion des Gurtbringers ist an die Sitzbelegungserkennung gekoppelt. Daher werden stets nur dann beide Gurtbringer aktiv, wenn auch der Beifahrerplatz besetzt ist. Auch optisch bleibt das innovative Komfortelement dezent im Hintergrund, wenn es nicht benötigt wird. Dank der platzsparenden Unterbringung der eingefahrenen Gurtbringer in den Seitenverkleidungen wird das harmonische Gesamtbild des Interieurs nicht gestört.

Das neue BMW 3er Coupé bietet die Möglichkeit, das Fahrerlebnis zu viert zu genießen. Der Zugang zu den beiden Sitzplätzen im Fond wird durch die Komforteinstiegsfunktion der Vordersitze erleichtert. Der Entriegelungshebel ist – ergonomisch perfekt – oben an der Außenseite der Sitzlehne angebracht. Nach dem Ein- oder Ausstiegsvorgang fährt der Sitz in die zuvor eingestellte Position zurück. Dazu genügt bei mechanischer Sitzverstellung ein leichter Druck auf die Lehne. Bei den als Sonderausstattung verfügbaren elektrisch betriebenen Sitzen wird die Rückführung mittels einer Taste an der Lehne aktiviert.

Erstklassige Sitze – auch in der zweiten Reihe.

Das neue BMW 3er Coupé steht in der Tradition besonders sportlicher 2+2-Sitzer. Entsprechend nehmen die Fondpassagiere in komfortabel ausgeformten Einzelsitzen Platz, die von einer Mittelkonsole getrennt werden. Nicht nur für Fahrer und Beifahrer, sondern auch auf den beiden hinteren

Plätzen wird auf Anhieb der exzellente Seitenhalt der Sitze spürbar. Die im Vergleich zur Limousine deutlich tiefere Sitzposition der Fondpassagiere beschert den Insassen trotz der flachen Coupé-Dachlinie optimale Kopffreiheit. Zum erstklassigen Sitzgefühl in der zweiten Reihe trägt auch die Mittelkonsole bei. Sie führt die Linie der vorderen Konsole fort und weist auch funktionale Parallelen auf. In ihr können je nach Wunsch abdeckbare Ablagefächer, ein Aschenbecher, zusätzliche Luftausströmer und Fußraumleuchten integriert werden. Serienmäßig werden beide Fondsitze mit ISOFIX-Halterungen zum sicheren Arretieren von Kindersitzen ausgerüstet. Auch die ausklappbare Mittelarmlehne für die Fondpassagiere gehört zur Grundausstattung.

Großzügige und variable Staumöglichkeiten.

Mit einem Volumen von 440 Litern (430 Liter beim BMW 335i Coupé) trägt der Gepäckraum zur hervorragenden Reisetauglichkeit des neuen BMW 3er Coupé bei. Um den Transport besonders sperriger Gepäckstücke zu erleichtern, lassen sich die Rücksitzlehnen umklappen. Das optional erhältliche Ablagenpaket für den Gepäckraum umfasst unter anderem einen Taschenhalter, ein Gepäcknetz am Boden, ein Halteband am linken sowie ein weiteres Netz am rechten Radhaus. Außerdem ermöglicht eine 12-Volt-Steckdose den Anschluss einer Kühlbox oder anderer elektrisch betriebener Geräte. Als Sonderausstattung ist ferner ein Skisack-Modul verfügbar. Die dafür notwendige Öffnung zum Gepäckraum befindet sich hinter der Mittelarmlehne im Fond.

Eine Besonderheit des neuartigen Skisack-Moduls besteht darin, dass es mit einem einfachen Handgriff aus seinem Rahmen entfernt werden kann. So wird es möglich, den Skisack außerhalb des Fahrzeugs zu reinigen oder zu trocknen. Wird der Skisack nicht benötigt, kann der Rahmen der Öffnung wahlweise auch zusätzliche Cup-Holder, ein weiteres Staufach oder eine Kühlbox aufnehmen.

Neuheit: Klappbare Ablagefächer in den Türinnenverkleidungen.

Ein großes Fassungsvermögen bieten auch die klappbaren Ablagefächer in den Türinnenverkleidungen. Dieses erstmals im neuen BMW 3er Coupé verwirklichte Ausstattungsdetail ermöglicht es zudem, die mitgeführten Gegenstände den Blicken von außen zu entziehen. Die Staufächer sind dreifach unterteilt, für kleinere Gegenstände stehen weitere Ablagen in der Türverkleidung zur Verfügung. An den Rückenlehnen der Vordersitze sind Haltenetze angebracht. Unterhalb der Mittelarmlehne zwischen den Vorsitzen ist ein multifunktionales Ablagefach untergebracht. Es bietet Platz für Getränkedosen unterschiedlicher Größe, ein Mobiltelefon sowie weitere Gegenstände, beinhaltet ein Münzfach sowie eine 12-Volt-Steckdose sowie einen AV-Anschluss zur Verbindung externer Unterhaltungsmedien mit der Audioanlage.

Wohlfühlfaktoren: Klimatisierung und Sonnenschutzrollo.

Einen wesentlichen Beitrag zum Komfortlebnis im neuen BMW 3er Coupé leistet das aufwendig konzipierte Belüftungs-, Heizungs- und Klimatisierungssystem. Direkte und indirekte Luftausströmer wurden sorgsam über den gesamten Innenraum verteilt angeordnet, um eine schnell wirksame, zugleich aber zugfreie Frischluftzirkulation und Temperaturregelung zu gewährleisten. Das Klimatisierungssystem im neuen BMW 3er Coupé arbeitet mit einer in diesem Fahrzeugsegment einzigartigen Kombination aus Effizienz und Komfort. Eine Beschlagfreiholdungs-Funktion und ein Solarsensor optimieren den gezielten und exakten Einsatz der Anlage. Ihre Kapazität ermöglicht es, innerhalb einer Minute eine Luftmenge auszutauschen, die dem Dreifachen des Innenraumvolumens entspricht. Die Temperaturregelung kann separat für die Fahrer und die Beifahrerseite erfolgen. Mit einem Schalter in der Mittelkonsole lässt sich darüber hinaus ein optionales Sonnenschutzrollo aktivieren, das, elektrisch betrieben und von zwei Hebearmen geführt, aus der Hutablage emporfährt. Auf diese Weise kann überaus wirksam die Sonneneinstrahlung durch das Heckfenster reduziert werden.

Audio, Navigation, Telematik: High Tech aus der Oberklasse.

Die vielfältige Auswahl an Interieur-Farben, Polsterungen und Dekor-Ausführungen ermöglicht es dem Kunden, bei der Konfiguration des neuen BMW 3er Coupé seinem individuellen Stil Ausdruck zu verleihen. Darüber hinaus stehen optional vor allem in den Bereichen Audio, Navigation und Telematik Hightech-Lösungen zur Verfügung, die ursprünglich für die automobilen Oberklasse entwickelt wurden und nun auch in diesem Segment Einzug halten. Auch dies unterstreicht den exklusiven Charakter des Coupés.

Die Sonderausstattung Komfortzugang ermöglicht es dem Fahrer, sein BMW 3er Coupé zu starten, ohne den Zündschlüssel aus der Tasche nehmen zu müssen. Stattdessen wird der im kontaktlosen Funkschlüssel integrierte ID-Geber vom Fahrzeug erkannt, sobald sich der Fahrer ihm nähert. Daraufhin werden die Türen entriegelt und die Startbereitschaft hergestellt. Ein Druck auf die Taste der Start-Stopp-Einheit genügt zum Anlassen des Motors.

Für die Bedienung der fahrrelevanten und der komfortorientierten Funktionen übernimmt das BMW 3er Coupé die Systematik, mit der die BMW 3er Reihe in ihrem Segment einen neuen Maßstab gesetzt hat. Die für das Fahren unmittelbar wichtigen Bedienelemente sind ergonomisch günstig am Lenkrad sowie in seinem Umfeld platziert. Die Grundfunktionen der Klimatisierung und Unterhaltung können mit Tasten im Bereich der Mittelkonsole aktiviert werden. Zur Steuerung aller übrigen Funktionen und Dienste steht dem Fahrer – und ebenso auch dem Beifahrer – das optionale Bediensystem iDrive zur Verfügung. Mit dem auf der Mittelkonsole platzierten Controller werden

die gewünschten Funktionen aus den Bereichen Kommunikation, Navigation, Entertainment und Klimatisierung ausgewählt und aktiviert. Auf dem zentral angeordneten Control Display wird der Status der gewählten Funktion dargestellt. Darüber hinaus dient das Control Display auch der Karten-Darstellung des Navigationssystems.

Sichtbar werden auf dem Control Display auch die Informationen, die mit Hilfe des Systems BMW Assist ins Fahrzeug gelangen. Mit einer Notruf-Funktion, der BMW Pannenhilfe, dem Informationssystem BMW Info, den Verkehrsinformationen V-Info plus und dem mobilitätsbezogenen BMW Auskunftsdienst bietet BMW Assist ein einzigartiges Service-Angebot. Als praktische Hilfe auf Reisen erweisen sich dabei die Hinweise auf Hotels, Restaurants oder das Kinoprogramm am Zielort. Darüber hinaus kann über BMW Assist auch ein bevorstehender Wartungstermin beim BMW Händler avisiert werden.

Zu den automatisierten Telematik-Diensten gehört die Notruffunktion. So wird beim Auslösen eines Airbags umgehend eine Verbindung zum Service-Provider aufgebaut. Per SMS wird die über das GPS-Navigationssystem ermittelte Fahrzeugposition übermittelt, damit möglich schnell Hilfsmaßnahmen eingeleitet werden können. Die Notruffunktion kann auch manuell über einen Taster ausgelöst werden, die beim BMW 3er Coupé in der Funktionszentrale im Dachhimmel untergebracht ist.

Wird über BMW Assist die Pannenhilfe oder ein Service-Call aktiviert, werden bereits vorab eventuelle Fehlerdaten an den BMW Händler übermittelt. Anschließend wird eine Telefonverbindung zum Servicepartner aufgebaut. Mit dem Verkehrsinformationssystem V-Info plus wird das stress- und staufreie Reisen im BMW 3er Coupé erheblich erleichtert. Diese Funktion sorgt für einen regelmäßigen Abruf aktueller Verkehrsinformationen, die umgehend vom Navigationssystem des Fahrzeugs verarbeitet und die Routenführung einbezogen werden. So wird der Fahrer rechtzeitig an Staus und Engpässen vorbeigelotst.

11. Die Produktion: Qualitätsbewusst, flexibel und umweltschonend.



- **Moderne Einlinien-Fertigung im BMW Werk Regensburg.**
- **Pulverklarlackierung: Mehr Brillanz, weniger Chemikalien.**
- **Kundenorientierter Vertriebs- und Produktionsprozess.**

Hinter den Premium-Produkten der BMW Group steht ein effizientes Produktionssystem mit ausgereiften Arbeitsprozessen, modernster Technik und gut geschulten Mitarbeitern. Die Produktion des neuen BMW 3er Coupé für den Weltmarkt erfolgt im BMW Werk Regensburg. Das neue Fahrzeug unterstreicht erneut die hohe Flexibilität der Fertigungsprozesse. Denn obwohl sich das BMW 3er Coupé durch die besondere Eigenständigkeit seines Karosseriedesigns auszeichnet, wird es im so genannten Einlinien-System gemeinsam mit anderen Modellen wie dem BMW 1er oder dem BMW M3 auf einem Band gefertigt. Dennoch: Jedes Fahrzeug wird kundenindividuell, also maßgeschneidert nach Auftrag gebaut.

Qualifikation und Prozessdesign im Einlinien-System.

Die Misch-Produktion auf einer Linie schafft Vorteile, denn auf Marktschwankungen oder veränderte Kundenbedarfe kann das Werk durch eine Anpassung der jeweiligen Fertigungszahlen schnell reagieren. Voraussetzung dafür ist einerseits eine leistungsfähige Fertigungsplanung, die auf durchgängiger Informationstechnologie basiert. Andererseits werden möglichst viele Arbeitspakete standardisiert. Die sorgfältig geplante Logistik gewährleistet dabei eine optimierte Abfolge der einzelnen Arbeitsschritte. Für das neue BMW 3er Coupé bedeutet dies eine signifikante Erhöhung des Just-in-time- und Just-in-sequence-Anteils im Vergleich zum Vorgängermodell.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Schnittstellen zum weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group. So erhält das BMW Werk Regensburg Bauteile wie die Kunststoff-Seitenwände für das neue BMW 3er Coupé aus dem Werk Landshut oder Motoren je nach Zylinderzahl aus München, Steyr oder Hams Hall. Der Produktionsverbund bezieht aus Regensburg wiederum Teile wie den Seitenrahmen für die BMW 3er Limousine.

Roboter fügen die Karosserie präzise zusammen.

Im Karosseriebau nimmt das BMW 3er Coupé erstmals Kontur an. Je Fahrzeug werden bis zu 700 Blechteile zu einzelnen Baugruppen zusammengefügt – 5 500 Schweißpunkte inklusive. Anschließend werden Bodengruppe, Seitengerippe und Dach sowie Türen, Motorhaube,

Seitenwände und Heckklappe zu einer vollständigen Karosserie verbunden. Über 95 Prozent der Arbeitsschritte sind automatisiert. Hoch spezialisierte Mitarbeiter programmieren, überwachen und warten die technische Ausstattung. Die Karosseriefertigung ist prinzipiell neben der Lackierung durch den höchsten Automatisierungsgrad im Werk gekennzeichnet.

Zu den weltweit modernsten Anlagen ihrer Art gehört auch die Lackiererei. In der vollautomatischen Lackierstraße des Werkes Regensburg durchlaufen die Karosserien einen mehrstufigen Prozess. Zunächst wird gereinigt, dann folgt die kathodische Tauchlackierung, also der Auftrag einer ersten Lackschicht auf die elektrostatisch aufgeladene Karosserie. Nach dem Abdichten und dem Auftragen des Füllerlacks folgt als dritte Schicht der Decklack, bei dem der vom Kunden gewünschte Farbton zur Geltung kommt. Den Abschluss bildet der Pulverklarlack. Diese vierte Schicht dient dem Schutz der Oberfläche, sie verleiht dem Farbton Tiefenwirkung und Brillanz. Mit dem Einsatz von Pulverklarlack hat BMW einer besonders umweltschonenden Technologie zum Durchbruch verholfen, bei der weder Lösungsmittel benötigt noch Abwässer produziert werden.

Neu: die Kunststoff-Seitenwände werden jetzt „online“ lackiert.

Die vorderen Seitenwände des BMW 3er Coupé bestehen aus einem neuartigen Thermoplast-Material. Jetzt ist es gelungen dieses Material so weiterzuentwickeln, dass es standardmäßig trotz der Wärmeverhältnisse bei der Oberflächenveredelung mit der Karosserie durch den gesamten Lackierprozess direkt, also online geführt werden kann. Ein gesonderter Montageprozess kann entfallen. Die Thermoplast-Seitenwände reduzieren das Gesamtgewicht um 3 Kilogramm je Fahrzeug. Ergebnis: noch bessere Achslastverteilung und weniger Verbrauch durch weniger Gewicht.

Die Montage: Zusammenbau nach Kundenwunsch

Als letzter Prozessabschnitt bei der Entstehung eines neuen BMW 3er Coupé folgt die Montage, die ihrerseits aus rund 100 Arbeitsschritten besteht. Je Fahrzeug werden dabei mehrere tausend, zum Teil vormontierte Module, eingebaut. Das Zusammenfügen der Karosserie mit den Antriebskomponenten, die so genannte Hochzeit, erfolgt vollautomatisiert. Der Großteil der übrigen Arbeiten erfordert hoch qualifizierte und individuelle Handarbeit. Um den Beschäftigten bestmögliche Arbeitsbedingungen zu bieten, wurde die Ergonomie an den Montagebändern des BMW Werks Regensburg weiter optimiert: höhenverstellbare und schwenkbare Mitfahrbänder ermöglichen es, fast alle Arbeitsschritte in angenehm aufrechter Position auszuführen. Hinter der flexiblen Produktion im Regensburger BMW Werk steht eine anspruchsvolle Logistik, denn bei der Einlinien-Fertigung durchlaufen Fahrzeuge unterschiedlicher Baureihen und Ausstattungen das Montageband.

Jederzeit abrufbar: Wann wird das neue Fahrzeug gebaut?

Die BMW Group setzt bereits seit über 5 Jahren erfolgreich auf den kundenorientierten Vertriebs- und Produktionsprozess (KOVV). Dem Kunden wird hierdurch ermöglicht, noch bis zu 6 Tage vor Montagestart Änderungen am Fahrzeug vorzunehmen ohne den Liefertermin zu beeinträchtigen – in dieser Form einzigartig in der automobilen Welt.

Fakten zum BMW Werk Regensburg.

Seit 20 Jahren werden im BMW Werk Regensburg Automobile produziert. Am Anfang stand eine Montagehalle, heute gehört die Fertigungsanlage zu den modernsten, vor allem aber flexibelsten Fahrzeugwerken der Welt. Mehr als 10 000 Mitarbeiter, darunter rund 300 Auszubildende, sind im Presswerk, Karosseriebau, Lackierung, Montage und Logistik beschäftigt. Im BMW Werk Regensburg werden sowohl Limousinen als auch Coupés und Cabrios der BMW 3er Reihe, der BMW M3 sowie Fahrzeuge der BMW 1er Reihe gebaut. Darüber hinaus ist auch die Produktion und Ausstattung von Einsatzfahrzeugen für Polizei, Feuerwehr und Notärzte dieser Modellreihe in den Fertigungsablauf integriert. Im Jahre 2005 liefen in Regensburg rund 300 000 Fahrzeuge vom Band.

12. Die Geschichte: Immer etwas Besonderes – das Coupé von BMW.



- **Der BMW 327 – Europa erstes Seriencoupé.**
- **Motorenpalette reicht vom 2- bis zum 12-Zylinder.**
- **Immer neue Maßstäbe für Design und für Dynamik.**

Die Aufgabe, ein Coupé zu entwickeln, ist für die Ingenieure eines Automobilherstellers seit jeher eine besonders anspruchsvolle, aber auch besonders reizvolle Herausforderung. Immerhin ist die Entscheidung für ein Coupé stets eng mit dem Wunsch nach Freude am Fahren verknüpft. Seit Jahrzehnten ist es BMW immer wieder gelungen, die hohen Erwartungen an ein Fahrzeug dieser Gattung zu erfüllen und zugleich die Maßstäbe auf diesem Gebiet weiter heraufzusetzen. Zahlreiche Meilensteine des Automobilbaus prägen die Geschichte der Coupés mit dem weiß-blauen Logo der Marke BMW.

Das erste Kapitel dieser Geschichte beginnt acht Jahre nach dem Start der Automobilproduktion der BMW AG. Der im Juli 1929 eingeführte BMW 3/15 – im Volksmund auch „Dixi“ genannt – ist bereits ein großer Erfolg, als 1937 das erste Sport-Coupé von BMW seine Premiere feiert: das BMW 327 Coupé. Zu diesem Zeitpunkt verlässt das deutsche Autodesign gerade den Kubismus und wendet sich der Airflow-Linie zu, die mit ihren fließenden Linien, geschwungenen Kotflügeln und üppigen Rundungen aus den USA kommt. Dort hat dieser Stil mit dem Sport- oder City-Coupé eine spezielle Fahrzeuggattung aufblühen lassen: Automobile mit zwei Türen und festem Dach, kräftig motorisiert und vor allem edel ausgestattet. BMW entwickelt die Grundidee weiter und präsentiert mit dem BMW 327 Sport-Coupé ein modernes, den neuen Anforderungen schneller Autobahn-Reisen über längere Distanzen entsprechendes Fahrzeug mit BMW typischem Charakter.

1937: BMW 327 erstes europäisches Seriencoupé.

In vielen stilistischen Details ist das 4,50 Meter lange BMW 327 Coupé wegweisend. Kotflügel und Motorhaube bilden eine ineinander übergehende Einheit mit integrierten statt frei stehenden Scheinwerfern. Die Motorhaube ist nicht mehr längs geteilt und an Scharnieren aufgehängt, sondern einteilig nach hinten aufklappbar. Das außen auf dem Kofferraumdeckel angebrachte Reserverad ist vollverkleidet und selbst das von innen beleuchtete Nummernschild ist in die Karosserie integriert. Typisch für diese Zeit sind die Teilverkleidungen der Hinterräder mit ihren klassischen Airflow-Ausschnitten.

Das Interieur strahlt mit seiner zur Wagenfarbe passenden Stoffpolsterung und der speziell entworfenen Instrumentierung höchste Eleganz aus. Die beiden vorderen Einzelsitze sind verstellbar und ihre Lehnen können sogar bis zum Sitzkissen der Fondbank heruntergeklappt werden.

Neben der Basismotorisierung, einem Zweiliter-Reihensechszylinder mit 55 PS, ist das BMW 327 Coupé schon ein Jahr nach Markteinführung auch mit dem 80 PS-Triebwerk aus dem legendären BMW 328 Sportwagen erhältlich. Dieser Sechszylinder beflügelt das Coupé auf 145 km/h und wird bald zum Inbegriff des Sportmotors.

Schon damals ist die Intention von BMW beim Automobilbau erkennbar. In einer Mitteilung aus dem Jahr 1937 heißt es: „Das zweitürige, vierfenstrige BMW Sport-Coupé erscheint als das ideale Reisefahrzeug für den verwöhnten Kraftfahrer, der den Reiz der Geschwindigkeit und die Freude am sportlichen Fahren genießen will.“

1954: BMW 502 erster deutscher Nachkriegs-V8.

Wie schon beim BMW 327 Coupé ist auch nach Ende des Zweiten Weltkriegs die potentielle Kundschaft für diese Fahrzeuggattung handverlesen, denn im Gegensatz zu heute liegt damals zwischen exklusiven Fahrzeugen und Automobilen für die Masse ein gewaltiger Preisunterschied. So erreichen auch die ersten BMW Nachkriegs-Coupés keine großen Stückzahlen. Der langjährige BMW Karossier Baur steuert 1952 einen Zweitürer auf Basis des BMW 501 zur Modellpalette bei, 1954 löst das BMW 502 Coupé mit V8-Motor das Sechszylindermodell ab. Die gerade einmal 30 gefertigten Exemplare machen diesen Wagen heute zu einem begehrten Sammlerstück.

Das eher barocke Baur-Coupé mit dem eigenwillig stufigen Übergang von Dachabschluss zu Kofferraum ist designerisch ein Zwischenschritt zu einem Merkmal, das heute für Coupés charakteristisch ist: Da der Zweitürer auf der Plattform einer Limousine entstand, die Betonung aber auf den Vordersitzen liegen musste, wurden Dach und Heckscheibe nach hinten abgeflacht. Diese stärker abgewinkelte C-Säule gilt bis heute als Erkennungszeichen eines Coupés.

1955 avanciert das BMW 503 Coupé zusammen mit dem BMW 507 Sportwagen zu den Stars der IAA in diesem Jahr. Wie schon beim Baur-Coupé stört keine B-Säule die Linienführung und die vier Seitenscheiben lassen sich vollständig versenken. Durch die schmale C-Säule dominiert insbesondere bei geöffneten Scheiben der Eindruck höchster automobiler Eleganz.

1959: BMW 700 erstes Kompakt-Coupé.

1959 präsentiert BMW ein neues Coupé, das zum Urvater aller kompakten Sport-Coupés der Marke wird: das BMW 700 Coupé. Die 3,50 Meter lange Karosserie ist von Michelotti entworfen und zugleich die erste selbsttragende Karosserie bei BMW. Doch das neue Fahrzeug ist noch aus ganz anderen Gründen ein Meilenstein in der BMW Historie: Das 640 Kilogramm leichte Fliegengewicht deklassiert von Anfang an die Konkurrenz in seiner Motorsport-Klasse. Das BMW 700 Coupé erreicht mit seinem 30 PS starken Zweizylinder bei gleichem Innenraum und besserer Straßenlage die gleiche Beschleunigung und die gleiche Höchstgeschwindigkeit wie das legendäre BMW 327 Coupé. Dies gilt noch mehr für den BMW 700 Sport, der mit seinem 40 PS-Motor ab 1960 für Furore sorgt. Das bis heute gültige BMW Prinzip geht auf: Das technisch überlegene Auto zu einem erschwinglichen Preis verkauft sich bis 1964 fast 30 000 mal.

1962: BMW 3200 CS begründet neue Design-Ära.

1962 liefert Nuccio Bertone mit dem Design des BMW 3200 CS ein stilistisches Meisterstück ab. Die in der Front aufrecht stehende Niere mit zwei flankierenden Kühlergittern und eine C-Säule, deren Basis einen markanten Gegenschwung aufweist, sind nach wie vor charakteristische Elemente von BMW Automobilen. Angetrieben wird das 4,83 Meter lange Coupé, das erstmals das C im Namen trägt, von einem V8-Motor mit 3,2 Liter Hubraum und 160 PS.

1965: BMW 2000 C erstmals mit Automatikgetriebe.

Drei Jahre später folgt der nächste Schritt auf dem Weg zum 3er Coupé. Nach dem BMW 700 mit seinen sportlichen Qualitäten und dem deutlich höher angesiedelten BMW 3200 CS folgt mit dem BMW 2000 C/CS im Jahr 1965 ein betont komfortables, nobles und vor allem elegantes Fahrzeug. Der BMW 2000 C stellt mit seinem 100 PS-Triebwerk und dem serienmäßigen Automatikgetriebe ein Novum bei BMW dar. Im Innenraum sind die beiden 4,50 Meter langen Versionen nobel ausgestattet: Edelholz-Armaturenbrett und elektrische Fensterheber für alle vier Seitenscheiben gibt es serienmäßig.

Das Karosseriedesign ist ein weiteres Mal zukunftsweisend: ein filigraner Dachaufbau mit schmalen A- und C-Säulen, ein langgestreckter Wagenkörper mit jeweils in Achsrichtung abgeschrägtem und nach innen eingezogenem Bug und Heck. Hinzu kommen markante Scheinwerfer mit getrenntem Fern- und Abblendlicht, die dem Fahrzeug den Beinamen „Schlitzaugen-Coupé“ bescheren, und die geschlossene, nur durch die nierenförmige Kühlermaske unterbrochene Front.

1968: BMW 2800 CS mit wegweisendem Sechszylinder.

Ende der 60er Jahre zeigt die Erfolgskurve bei BMW steil nach oben: die Verkaufszahlen steigen, das Image erreicht ein noch höheres Niveau und die Kunden verlangen nach noch mehr Leistung und Komfort. Die modellspezifische Konsequenz heißt 1968 BMW 2800 CS. Die formale Weiterentwicklung des BMW 2000 C/CS hat Doppelscheinwerfer im gepfeilten Bug, die Niere ist vom Kühlergitter flankiert und an den Achsen sind serienmäßig Leichtmetallräder montiert. Unter der zehn Zentimeter längeren Fronthaube arbeitet ein Sechszylinder, der über Jahrzehnte zum Maßstab modernen Motorenbaus und Grundlage unzähliger Siege werden soll. Der 2,8 Liter-Motor hat eine siebenfach gelagerte Kurbelwelle mit zwölf Gegengewichten für einen unübertroffenen vibrationsfreien Lauf, Kolben mit Dreikugel-Wirbelwanne für optimale Verbrennung, obenliegende Nockenwelle und eine Leistung von 170 PS.

1976: BMW 630 CS mit gestiegenem Komfort.

Dem BMW 2800 CS, der in verschiedenen Hubraum- und Leistungsvarianten des Sechszylinders zwischen 2,5 und 3,2 Liter angeboten wird, folgt 1976 das BMW 6er Coupé. Dank der um fast zehn Zentimeter gestiegenen Außenlänge weisen der BMW 630 CS und der BMW 633 CSi ein großzügigeres Innenraumangebot auf, das auch im Fond über zwei Schalensitze verfügt. Den Bereich des kompakten Sport-Coupés haben diese Varianten allerdings nach oben verlassen.

1990: BMW 850i mit erstem deutschen Nachkriegs-V12.

Eine Dekade vor Ende des Jahrtausends markiert der BMW 850i mit dem ersten deutschen Zwölfzylinder seit dem Zweiten Weltkrieg die vorläufige Spitze der BMW Coupés. Das völlig neuartige Coupé knüpft mit seiner Frontpartie und den Klappscheinwerfern formal an den BMW M1 an und ist ein Grand Turismo in Perfektion: Der BMW 850i ist mit 300 PS großzügig motorisiert und markiert in punkto Fahrwerktechnik und Komfort einer hochkarätigen Luxuslimousine über ein Jahrzehnt hinweg die absolute Spitzenklasse.

1992: BMW 3er Coupé erstmals mit variabler Nockenwellensteuerung.

Es dauert bis 1992, bis wieder ein kompaktes BMW Sport-Coupé auf den Markt kommt. Der 4,43 Meter lange Zweitürer ist drei Zentimeter flacher als die erfolgreiche Limousine – das sorgt zusammen mit der um acht Zentimeter längeren Frontpartie, der flacher verlaufenden Motorhaube mit Luftschlitzen, dem um fast drei Zentimeter kürzeren Dach, den breiten Türen mit rahmenlosen Fenstern und B-Säulen unter Glas sowie der kürzeren und niedrigeren Kofferraumhaube für eine klassisch elegante Seitenlinie. Trotz der sportlich-eleganten Linienführung fallen das Platzangebot und die Kopffreiheit im Fond großzügig aus.

Eine der wichtigsten technischen Innovationen ist die variable Nockenwellensteuerung VANOS, bei der BMW einen eigenen Weg einschlägt, indem das gewonnene Potenzial nicht für mehr Leistung, sondern für mehr Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit genutzt wird. Die Ausstattung entspricht dem sportlich-luxuriösen Anspruch.

Wie überzeugend das BMW 3er Coupé auf dem Markt auftritt, zeigen seine Verkaufszahlen: In nur sieben Jahren werden mehr als 470 000 Einheiten abgesetzt – ein Anteil von fast 18 Prozent an der gesamten Baureihe.

1999: Die zweite Generation des BMW 3er Coupé.

Im letzten Jahr des Jahrtausends debütiert die zweite Generation des BMW 3er Coupés. Es ist größer und geräumiger als sein Vorgänger und weist weitgehend die gleiche technische Substanz auf wie die neue BMW 3er Limousine. Das Design betont die enge Verwandtschaft zur Limousine, letztendlich sind aber gerade einmal ganze drei Teilepositionen der Außenhaut baugleich mit denen des Viertürers. Damit unterstreicht BMW die Eigenständigkeit des Coupés und platziert die Fahrzeuge, die alle die Bezeichnung Ci am Heck tragen, als eigene Modell-Linie.

Als Antrieb werden bei der Markteinführung vier Versionen, ein Vierzylinder und drei Sechszylinder, mit einer Leistung von 118 bis 193 PS angeboten. Die Sechszylinder sind mit Doppel-VANOS ausgerüstet, wodurch Gaswechsel und Verbrennung optimal an Motordrehzahl und –last angepasst werden.

2003: BMW 6er Coupé für höchste Ansprüche.

Leidenschaftlich, elegant und kraftvoll – so präsentiert sich im Jahre 2003 der BMW 645Ci und markiert gleichzeitig die Spitze in der Klasse der großen Coupés. Seine edlen, lang gestreckten Proportionen und der dynamische Auftritt machen den BMW 645Ci zu einer Ausnahmeerscheinung. Der Achtzylindermotor mit 333 PS ermöglicht im Zusammenwirken mit dem überragenden Fahrwerk, der innovativen Aktivlenkung und den modernsten Fahrerassistenzsystemen wie der Wankstabilisierung Dynamic Drive oder dem Fahrstabilitätsprogramm DSC ein beeindruckendes, zugleich kraftvolles wie auch kultiviertes Fahrerlebnis.

Trotz aller Sportlichkeit überzeugt das große Coupé durch ausgeprägten Fahrkomfort: Als vollwertiges 2+2-Coupé bietet der BMW 645Ci allen vier Passagieren ein größtmögliches Maß an Sitzkomfort, luxuriöser Ausstattung, elegantem Ambiente und dank des großen Panorama-Hubdachs aus Glas auch Lichtblicke der besonderen Art.

Zwei Jahre später wird der BMW 645Ci durch den neuen BMW 650i ersetzt. Ein neuer 4,8 Liter-Achtzylinder-Motor mit 367 PS und einem maximalen Drehmoment von 490 Nm verleiht dem großen Coupé noch mehr Dynamik und Souveränität.

2006: BMW Z4 Coupé für pures sportliches Fahren.

Im Frühjahr 2006 feiert das BMW Z4 Coupé Weltpremiere, das schon beim optischen Auftritt durch Agilität und Dynamik gekennzeichnet wird. Die klassische Coupé-Silhouette, der markentypische Hofmeisterknick an den hinteren Seitenfenstern und die fließende Dachlinie vermitteln vor allem drei Attribute: flach, stark und schnell. Motor und Fahrwerk setzen die Eindrücke schließlich in Fahrdynamik um.

Das BMW Z4 Coupé 3.0si wird angetrieben von einem 3,0 Liter-Reihensechszylinder, der bereits mehrfach mit dem „Engine of the Year Award“ ausgezeichnet wurde. Er leistet 265 PS bei einem maximalen Drehmoment von 315 Nm. Das Fahrwerk ist auf höchste Dynamik abgestimmt und bietet zusammen mit dem preisgekrönten Motor die Voraussetzung für die sprichwörtliche Freude am Fahren. Die ausgeglichene Achslastverteilung, der niedrige Schwerpunkt sowie der Hinterradantrieb ermöglichen ein in jeder Situation harmonisches Fahrverhalten, beste Traktions- und Fahrwerte sowie extrem hohe Kurvengeschwindigkeiten. Das Interieur mutet mit seinen klaren Formen sportlich-puristisch an, wartet jedoch mit einer umfassenden Ausstattung, hochwertigen Materialien und mit einer sorgsam damit kombinierten Farbgebung auf.

13. Außen- und Innenabmessungen.

