

40 Jahre BMW 3er Reihe. Seit sechs Generationen Maßstab für Fahrfreude in der Mittelklasse. Inhaltsverzeichnis.



1. 40 Jahre BMW 3er Reihe. Seit sechs Generationen Maßstab für Fahrfreude in der Mittelklasse. (Einführung)	2
2. Neue Linie: Die erste Generation der BMW 3er Reihe.	5
3. Mehr Vielfalt: Die zweite Generation der BMW 3er Reihe.	8
4. Wegweisender Stil: Die dritte Generation der BMW 3er Reihe.	11
5. Elegante Sportlichkeit: Die vierte Generation der BMW 3er Reihe.	14
6. Vorbildliche Effizienz: Die fünfte Generation der BMW 3er Reihe.	18
7. Innovativer Charakter: Die sechste Generation der BMW 3er Reihe.	22
8. Die BMW 3er Reihe im Motorsport.	25



1. 40 Jahre BMW 3er Reihe. Seit sechs Generationen Maßstab für Fahrfreude in der Mittelklasse. (Einführung)

Pionier einer neuen Fahrzeugkategorie, Inbegriff für Fahrfreude im Segment, weltweit meisterverkauftes Premium-Automobil: So lauten die wichtigsten Stationen in der außergewöhnlichen Karriere der BMW 3er Reihe. Sie begann vor 40 Jahren mit der Präsentation des Nachfolgers der schon damals legendären BMW 02er Reihe und wird inzwischen bereits in der sechsten Generation fortgesetzt. Heute wie damals kommen in der Entscheidung für einen BMW der 3er Reihe die Freude am sportlich-agilen Handling, die Begeisterung für innovative Technologie und das Bewusstsein für Premium-Qualität zum Ausdruck.

Der im Rahmen der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 1975 vorgestellte BMW 3er entwickelte sich nicht nur zur erfolgreichsten Baureihe der Marke, sondern auch zu einem internationalen Bestseller. Weltweit ist die BMW 3er Reihe damit ein besonders wirksamer Botschafter für die Kerneigenschaften der Marke. In ihrer Geschichte spiegelt sich der Fortschritt in den Bereichen Sportlichkeit, Effizienz, Sicherheit, Komfort und Vernetzung ebenso wider wie die Entwicklung des BMW Designs. Immer wieder halten wegweisende Technologie-Innovationen durch ihre Einführung in der BMW 3er Reihe Einzug in die Mittelklasse. Zudem ist der BMW 3er seit nunmehr vier Jahrzehnten Vorreiter für neue Fahrzeugkonzepte, die das Modellprogramm der Marke erweitern und Impulse für die gesamte Branche setzen.

Der grundsätzliche Charakter der BMW 3er Reihe wird von Generation zu Generation weitergeführt und um technologische Fortschritte ergänzt. Auch das Design ist von Kontinuität und markentypischer Evolution geprägt. Auf Antrieb fallen stets die markante Frontpartie mit den Doppelscheinwerfern und der charakteristischen BMW Niere, die dynamische Linienführung der Seitenansicht und das kraftvolle Heck ins Auge. Im Innenraum wurde bereits in der ersten Modellgeneration die unverwechselbare fahrerorientierte Cockpitgestaltung etabliert. Zum Stellenwert des BMW 3er als Inbegriff für Sportlichkeit trägt darüber hinaus seine einzigartige Siegesserie auf der Rennstrecke bei, die von den Erfolgen des ersten BMW M3 bis zum jüngsten Triumph beim Deutschen Tourenwagen Masters (DTM) reicht.

Sportlich und effizient: Die Motoren der BMW 3er Reihe.

Schon die erste Generation der Mittelklasselimousine begeisterte mit einem in ihrem Segment damals ungewohnt sportlichen Fahrverhalten und überzeugte zugleich mit überaus wirtschaftlichen Motoren. Durch die Leistung und den sportlich-souveränen Charakter der Antriebseinheiten, durch die Übertragung der Kraft auf die Hinterräder und durch die Effizienz, mit der die daraus resultierende Fahrfreude erzeugt wird, hebt sich die BMW 3er Reihe bis heute aus ihrem Wettbewerbsumfeld hervor.

Bereits zwei Jahre nach dem Start der neuen Modellreihe war der BMW 3er von 1977 an als erstes Fahrzeug seiner Klasse auch mit Sechszylinder-Motoren zu haben. Weitere Innovationen sollten folgen: revolutionäre Einspritzverfahren und Motorsteuerungssysteme, außergewöhnlich sportliche Diesel-Antriebe, Gewichtsoptimierung durch den Einsatz von Aluminium und Magnesium.

Heute ist die neue Motorengeneration der BMW Group in der BMW 3er Reihe das Herzstück für BMW EfficientDynamics. Die kontinuierliche Steigerung der Motor- und Fahrleistungen bei gleichzeitiger Reduzierung der Verbrauchs- und Emissionswerte ist ein maßgeblicher Faktor für den richtungsweisenden Status der BMW 3er Reihe.

Herausragend agil, vorbildlich sicher: Die Fahrwerkstechnik der BMW 3er Reihe.

Von Beginn an wurden die kraftvollen Motoren und die Kraftübertragung auf die Hinterräder mit einer ausgewogenen Achslastverteilung und einer fortschrittlichen Fahrwerkskonstruktion kombiniert. Die technisch anspruchsvolle Radaufhängung, eine ausgesprochen präzise, von Antriebseinflüssen freie Lenkung und kraftvolle Bremsen garantierten dem Fahrer eines BMW 3er schon 1975 ein überlegen sportliches und in jeder Situation sicheres Handling. Ein Anspruch, der auch heute noch gilt: Auch wenn jede einzelne Komponente der Fahrwerkstechnik im Verlauf von vier Jahrzehnten und sechs Generationen einem beeindruckenden Entwicklungsprozess unterworfen war, hat doch das Grundkonzept für Freude am Fahren bis heute Bestand. Mit dem modernsten Fahrwerk ihres Segments setzt die BMW 3er Reihe auch heute noch die Maßstäbe für Sportlichkeit und agiles Handling.

Zum Vorreiter für Agilität und Sicherheit wurde der BMW 3er auch durch eine weitere Innovation. 1985 war ein BMW der 3er Reihe das erste Serienautomobil der Marke, bei dem die Motorleistung über alle vier Räder auf die Straße übertragen wurde. Heute kann der intelligente Allradantrieb

BMW xDrive allein bei der BMW 3er Limousine mit sieben Motorvarianten kombiniert werden.

Erfolg durch Vielfalt: Die Modellvarianten der BMW 3er Reihe.

Seit ihrer Premiere wurde die erfolgreichste BMW Baureihe kontinuierlich ausgebaut. Schon in der zweiten Modellgeneration wurde der zweitürigen auch eine viertürige Karosserievariante an die Seite gestellt. Auch der Hochleistungsportwagen BMW M3, das erste Touring Modell und das erste Cabrio auf der Basis der BMW 3er Reihe erlebten bald darauf ihre Premiere. Beim Nachfolger sorgte zudem das BMW 3er Coupé mit seinem eigenständigen Auftreten für zusätzliche Faszination. Außerdem ebnete der BMW 3er compact den Weg in ein neues Fahrzeugsegment.

Wachstum und Wandel im Modellangebot prägen seitdem immer wieder die Geschichte der BMW 3er Reihe, die mit innovativen Konzepten bis heute Trends für das gesamte Fahrzeugsegment setzt. Die Modellvielfalt hat maßgeblich dazu beigetragen, dass der sportliche Charakter der BMW 3er Reihe in unterschiedlicher Ausprägung und damit auch für zusätzliche Zielgruppen erlebbar wurde. In der aktuellen sechsten Modellgeneration wurde diese attraktive Auswahl eigenständiger Karosserievarianten nochmals erweitert und erstmals auf zwei Baureihen verteilt. Zur BMW 3er Limousine und dem BMW 3er Touring gesellte sich der BMW 3er Gran Turismo. Darüber hinaus umfasst das Modellportfolio in der Mittelklasse nun das BMW 4er Coupé, das BMW 4er Cabrio und das BMW 4er Gran Coupé.

2. Neue Linie: Die erste Generation der BMW 3er Reihe.



Mit der Präsentation des BMW 3er wurde 1975 ein neues Kapitel in der Automobilgeschichte aufgeschlagen. Die zweitürige Limousine zeigte zwar unverkennbare Züge, die auf die Verwandtschaft zum drei Jahre zuvor vorgestellten BMW 5er hinwiesen, gleichwohl kam ein völlig neues Fahrzeug mit kompakten Maßen und sportlichem Charakter auf den Automobilmarkt. Von Anfang an war das Konzept auf Fahrer abgestimmt, die hohe Anforderungen an ihr Fahrzeug stellten, nach kraftvollen Motoren und einem perfekten Handling verlangten und auch die umfassenden Sicherheitsmerkmale, die zuvor nur Oberklasse-Fahrzeuge boten, zu schätzen wussten.

Die Erwartungen an das neue Modell waren hoch, schließlich trat es die Nachfolge der international erfolgreichen BMW 02er Reihe an. Der BMW 3er war ausersehen, den sportlich-agilen Charakter des Vorgängers mit neuen Qualitäten in den Bereichen Design, Komfort, Raumangebot und Sicherheit zu kombinieren.

Klare Formensprache, dynamische Proportionen und Premiere für die fahrerorientierte Cockpitgestaltung.

Die Karosseriegestaltung folgte der neuen, von Chefdesigner Paul Bracq bereits beim BMW 5er umgesetzten Linie und zeichnete sich durch eine klare Formensprache aus. In der Frontansicht dominierten die markante BMW Niere und die runden Leuchten, die bei den Topmodellen mit Zweiliter-Motor bereits als Doppelscheinwerfer ausgeführt waren. Auffällig waren zudem die coupé-artige Seitenfenstergrafik einschließlich Hofmeisterknick am hinteren Abschluss sowie die als Powerdome bezeichnete Kontur der Motorhaube.

Aufgrund seiner neuen Proportionen wirkte der BMW 3er auf den ersten Blick deutlich größer als sein Vorgänger. Tatsächlich überragte der 4 355 Millimeter lange, 1 610 Millimeter breite und 1 380 Millimeter hohe Zweitürer den BMW 02er jeweils nur um wenige Zentimeter. Spurweiten von 1 364 Millimeter vorn und 1 377 Millimeter hinten verliehen dem Newcomer einen kräftigen Stand.

Im Innenraum wartete der BMW 3er erstmals mit einer fahrerorientierten Cockpitgestaltung auf: Die Bedienelemente im mittleren Bereich der Armaturentafel waren in ihrer vertikalen Ausrichtung deutlich in Richtung auf den Fahrer geneigt und dadurch leichter zu erreichen und abzulesen. Diese Neuerung zugunsten einer optimierten Ergonomie wurde zu einem bis heute für BMW Modelle typischen Markenzeichen.

Kraftvolle Motoren – erstmals in dieser Klasse auch mit sechs Zylindern.

Bei der offiziellen Vorstellung des BMW 3er am Tag vor der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 1975 in Frankfurt hob der Vorstandsvorsitzende der BMW AG, Eberhard von Kuenheim, vor allem den BMW 320i hervor. „Dieser Wagen ist für uns der würdige und zeitgemäße Nachfolger des berühmten BMW 2002 tii.“ Dank Einspritztechnologie stellte sein Vierzylinder-Triebwerk 92 kW/125 PS zur Verfügung. Damit preschte der BMW 320i nicht nur innerhalb der neuen Baureihe, sondern auch in der Gunst der Autofans an die Spitze. Im Jahr nach seinem Debüt wählten die Leser des größten europäischen Fachmagazins für Automobile das Top-Modell zur „besten Limousine der Welt“ in der Klasse bis zwei Liter Hubraum.

Darüber hinaus waren zur Markteinführung die Modelle BMW 316, BMW 318 und BMW 320 verfügbar. Auch ihre Modellbezeichnungen waren aus der Größe des Hubraums abgeleitet: 1 573, 1 766 und 1 990 Kubikzentimeter. Die aufwändig konstruierten Vierzylinder-Vergasermotoren kombinierten eine sportliche Leistungscharakteristik mit einem moderaten Verbrauch. Bereits die 66 kW/90 PS starke Basismotorisierung verhalf dem nur 1 010 Kilogramm schweren BMW 316 zu begeisternder Agilität und einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Im Jahr 1977 wurde die Motorenauswahl auf spektakuläre Weise ergänzt. Erstmals waren in Fahrzeugen der unteren Mittelklasse nun Sechszylinder-Motoren erhältlich. Die Antriebseinheiten mit einem Hubraum von 2,0 Litern für den BMW 320 und 2,3 Litern für den BMW 323i waren speziell für die BMW 3er Reihe konstruiert worden. Der Reihensechszylinder im BMW 323i wies unter anderem ein elektronisch gesteuertes Motormanagement und eine Transistor-Zündung auf, leistete 105 kW/143 PS und beschleunigte den Zweitürer in nur 9,0 Sekunden von null auf 100 km/h.

Das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung mit Querlenkern und Federbeinen vorn sowie Schräglenkern und Federbeinen hinten, trug ebenfalls dazu bei, dass die Modelle im Mittelklassen-Segment schnell eine sportliche Alleinstellung innehatten. Die Querlenker der Vorderachse wurden nach dem McPherson-Prinzip von Stabilisatoren geführt. Dabei bot die neue

Vorderachskonstruktion ideale Voraussetzungen für eine hohe Lenkpräzision. Mit dem BMW 3er erlebte außerdem ein völlig neues Konstruktionsmerkmal bei BMW seine Premiere: die elastisch gelagerte Zahnstangenlenkung. So manifestierte schon die erste 3er Reihe den bis heute geltenden Ruf, ein Höchstmaß an Fahrdynamik und Agilität zu bieten.

Gelungene Wachablösung: BMW 3er wird neuer Bestseller der Unternehmensgeschichte.

Als neues Einstiegsmodell wurde 1981 der BMW 315 eingeführt, der von einem 1,6 Liter-Motor mit 55 kW/75 PS angetrieben wurde. Noch im selben Jahr waren eine Million Fahrzeuge der BMW 3er Reihe verkauft. Damit war die neue Baureihe nach nur sechs Jahren an ihrem Vorgänger vorbeigezogen und zum erfolgreichsten Modell in der Geschichte des Unternehmens geworden. Auch die Kundenzufriedenheit war ausnehmend hoch. Laut einer Umfrage von 1980 fanden 80 Prozent der Fahrer eines BMW 3er, dass an ihrem Auto „nichts verbesserungswürdig“ sei.

Bis 1983 wurden insgesamt 1 364 039 Exemplare der BMW 3er Reihe verkauft, davon 4 595 als Topcabriolets. Diese Variante entstand beim Karosseriebauspezialisten Baur in Stuttgart, der den BMW 3er in allen verfügbaren Motorvarianten zu einem offenen Viersitzer mit massivem Überrollbügel umgestaltete.



3. Mehr Vielfalt: Die zweite Generation der BMW 3er Reihe.

Als würdiger Nachfolger des Trendsetters und Bestsellers präsentierte sich 1982 die zweite Generation der BMW 3er Reihe. Das neue Modell verkörperte Fortschritt und Vielfalt in jeder Hinsicht: ein neues Design, optimierte Aerodynamik, mehr Platz und Komfort, mehr Leistung, zusätzliche Karosserie- und Motorvarianten.

Die Linienführung wirkte im Vergleich zum Vorgänger deutlich gestrafft und geglättet. Der Luftwiderstandsbeiwert war um fast 15 Prozent gesenkt worden. Unabhängig von der Motorisierung waren nun alle Modelle serienmäßig mit Doppelscheinwerfern bestückt. Obwohl der Neue innen vier Zentimeter mehr Platz bot, war die Karosserie sogar um drei Zentimeter kürzer geworden. Die vorderen Blinkleuchten waren von der Kotflügelspitze in die Stoßfänger gerückt. Die charakteristische Seitenansicht wurde neu interpretiert, und in der Mitte stand eine breitere, stabiler wirkende und mattschwarz lackierte B-Säule. Die um 35 Millimeter breitere Spur verhalf dem neuen BMW 3er zu einem kraftvollen Auftritt. Obendrein hatten die BMW Entwickler rund 30 Kilogramm Gewicht pro Fahrzeug eingespart – trotz erweiterter Ausstattung.

Fortschrittliche Motorentechnologie macht den BMW 3er sportlicher und effizienter.

Der neue BMW 3er ging mit weiterentwickelten Vier- und Sechszylinder-Motoren an den Start. So erreichte der BMW 316 mit 66 kW/90 PS und nunmehr elektronisch gesteuertem Vergaser eine Spitzengeschwindigkeit von 175 km/h. Mit 77 kW/105 PS aus dem mit einer mechanischen Einspritzung bestückten Vierzylinder brachte es der BMW 318i jetzt auf ein Höchsttempo von 184 km/h. Die Sechszylinder verfügten bereits über eine elektronisch geregelte Einspritzanlage. Der 102 kW/139 PS starke BMW 323i erreichte ein Höchsttempo von 202 km/h. Dank eines Fünfgang-Getriebes mit Schongang-Charakteristik der höchsten Fahrstufe begnügte er sich mit einem Durchschnittsverbrauch von 8,9 Litern je 100 Kilometer.

Für noch mehr Effizienz sorgte 1984 ein neues, konsequent auf Drehmoment und Wirtschaftlichkeit ausgerichtetes Motorenkonzept. Der eta-Reihensechszylinder-Antrieb erzeugte aus einem Hubraum von 2,7 Litern

90 kW/122 PS. Der BMW 325e kam damit auf einen Durchschnittsverbrauch von lediglich 8,4 Litern Normalbenzin je 100 Kilometer. Als erstes Modell der BMW 3er Reihe wurde der BMW 325e ausschließlich mit Katalysator geliefert. Darüber hinaus verfügte die BMW 3er Reihe in den 1980er Jahren über das breiteste Angebot an Kat-Fahrzeugen in ihrem Segment. Im BMW 325e sowie ein Jahr später auch im BMW 325i mit 126 kW/171 PS starkem Sechszylinder-Motor wurde darüber hinaus eine weitere Neuentwicklung eingeführt. Die Digitale Motor-Elektronik sorgte für eine Optimierung von Einspritzung und Gemischaufbereitung.

Premiere für Dieselmotor, ABS und Allradantrieb.

Nahezu zeitgleich mit dem BMW 325i wurde eine weitere Motorvariante präsentiert, die konsequent auf wirtschaftliches Fahren ausgerichtet war. BMW stattete die kompakte Limousine erstmals mit einem Dieselmotor aus. Der BMW 324d mit Reihensechszylinder-Diesel kam auf 63 kW/86 PS und erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 165 km/h. Als durchschnittlicher Verbrauch wurde damals ein Wert von 6,9 Litern je 100 Kilometer ermittelt.

Die erste Dieselvariante wurde 1987 um den BMW 324td ergänzt. Sein neuer Reihensechszylinder-Turbodieselmotor überzeugte mit einer auf 85 kW/115 PS gesteigerten Leistung bei reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten sowie mit optimiertem Geräusch- und Schwingungskomfort. Entscheidender Faktor für diesen Fortschritt war neben der Auflagung die Digitale Diesel Elektronik (DDE). Sie ermöglichte nun auch bei Dieselmotoren eine verfeinerte, auf den jeweiligen Fahrzustand abgestimmte Einspritzung.

Auch in den Disziplinen Agilität, Fahrsicherheit und Präzision im Handling stellte die zweite Generation der BMW 3er Reihe sämtliche Wettbewerber ihres Segments in den Schatten. Für den neuen BMW 3er hatten die Ingenieure die Vorderachse modifiziert, um die aktive Sicherheit weiter zu steigern, ohne die charakteristischen Handlingeigenschaften zu beeinträchtigen. Die modifizierte Zahnstangenlenkung sorgte für ein verbessertes Anlenkverhalten und mehr Präzision auch auf unebenen Fahrbahnen. Hinten kam jetzt eine Schräglenker-Achse mit getrennten Stoßdämpfern und Federn zum Einsatz.

Für die Sechszylinder-Modelle war auf Wunsch erstmalig ein elektronisches Antiblockiersystem (ABS) erhältlich, das erst kurz zuvor beim BMW 7er eingeführt worden war. Ab 1992 gehörte dieses Merkmal zur Serienausstattung aller BMW 3er.

Auch das erste allradgetriebene Serienmodell der Marke war ein BMW der 3er Reihe. 1985 wurde der BMW 325ix präsentiert, bei dem die Kraft des

126 kW/171 PS starken Sechszylinder-Motors auf alle vier Räder verteilt wurde. Von Beginn an beließen es die BMW Ingenieure nicht bei einem zuschaltbaren Frontantrieb. Das Verteilergetriebe mit automatisch wirkenden Visco-Sperren ermöglichte einen ABS-fähigen permanenten Vierradantrieb, der nicht nur die Traktion und die Fahrstabilität optimierte, sondern auch zu ebenso dynamischen wie harmonischen Fahreigenschaften führte.

Außerdem rückte auf der IAA 1985 ein auf der Basis des BMW 3er konstruierter Sportwagen ins Scheinwerferlicht. Der BMW M3 wurde von einem 147 kW/200 PS starken Vierzylinder-Motor mit Vierventil-Technik angetrieben, der ebenso wie die Fahrwerkstechnik unmittelbar aus dem Motorsport abgeleitet war, und stellte das daraus resultierende Potenzial schon bald eindrucksvoll unter Beweis. Als erstes Modell der Marke wartete der BMW M3 vom Modelljahr 1987 an außerdem mit elektrisch verstellbaren Dämpfern auf.

Große Auswahl: BMW 3er als Viertürer, Cabrio und Touring Modell.

Am Ende des ersten Produktionsjahres waren mehr als 230 000 Einheiten des BMW 3er der zweiten Generation verkauft. Und mit der Einführung einer zweiten Karosserievariante sollte sich die Nachfrage sogar noch verstärken. Im Herbst 1983 wurde der erste BMW 3er mit vier Türen vorgestellt. Er ermöglichte einen bequemeren Einstieg zum Fond und bot damit vor allem funktionale Vorteile. Doch auch der Wunsch nach genussvollem Open-Air-Vergnügen wurde bald erfüllt. Das 1985 vorgestellte BMW 3er Cabrio begeisterte auf Anhieb durch seine elegante Silhouette, die niedrige und horizontal ausgerichtete Schulterlinie und eine Sitzposition, die den Kontakt mit der Außenwelt zu einem besonders intensiven Erlebnis machte.

Die Kreativität der Entwickler war damit noch nicht erschöpft. Eine ganz neue Form, Fahrfreude und Funktionalität miteinander zu verbinden, wurde mit dem 1987 vorgestellten BMW 3er touring verwirklicht. Der erste BMW 3er mit großzügigem Heckabteil präsentierte sich anders als die bisherigen Vertreter dieser Fahrzeuggattung: sportlich, agil und optisch attraktiv. Damit wurde er zu einem Trendsetter. Die Variantenvielfalt trug maßgeblich dazu bei, dass der BMW 3er der zweiten Generation mit insgesamt 2 339 251 verkauften Einheiten den Vorgänger um fast eine Million Fahrzeuge überbieten konnte.

Zur Geschichte dieser Generation des BMW 3er gehören auch zahlreiche Sondereditionen sowie ihre Pionierrolle auf dem Gebiet der Elektromobilität. 1987 wurden acht BMW 325iX auf elektrischen Vorderradantrieb umgerüstet. Ihre Akkus konnten an herkömmlichen Steckdosen aufgeladen werden. Diese Variante des BMW 3er war das erste Elektroautomobil der Marke, das eine praktische Erprobung im Alltagseinsatz absolvierte.



4. Wegweisender Stil: Die dritte Generation der BMW 3er Reihe.

Die dritte Generation der BMW 3er Reihe trat 1990 mit einer außerordentlich eleganten Kontur und gründlich erneuerter Technik auf. Und sie debütierte erstmals als Viertürer. In den Außenmaßen hatte die Karosserie zum Nutzen einer noch komfortableren und sichereren Fahrgastzelle deutlich zugelegt. Sie bot den Insassen spürbar mehr Platz. So durften sich die Fondpassagiere über einen um 30 Millimeter erweiterten Knieraum freuen. Dennoch war die Grundform eindeutig sportlich ausgefallen. Der lange Radstand, kurze Überhänge, 1 418 Millimeter Spurweite vorn und 1 431 Millimeter hinten ließen die hervorragenden Fahreigenschaften schon erahnen.

Neben der schlanken Silhouette fiel sofort die glatte Front des Neuen auf: Die Doppelscheinwerfer saßen hinter je einem gemeinsamen Deckglas. Mit dieser bis heute üblichen Konstruktionsweise wurde unter anderem der Fußgängerschutz optimiert. Überhaupt wurde großer Wert auf die Sicherheit gelegt. Alle Varianten des neuen BMW 3er erhielten neuartige Türverstärkungen für besseren Schutz bei seitlichen Kollisionen.

Motoren: dreistellige Leistungswerte, innovative Reihensechszylinder.

Die zur Markteinführung verfügbaren Motoren leisteten ausnahmslos mindestens 100 PS. Der 1,6 Liter große Basismotor des neuen BMW 316i ging mit 74 kW/100 PS an den Start, der BMW 318i mit 83 kW/113 PS. Die beiden innovativen Reihensechszylinder verfügten jetzt über zwei Nockenwellen sowie über vier Ventile pro Brennraum und brachten es auf 110 kW/150 PS im BMW 320i beziehungsweise auf 141 kW/192 PS im BMW 325i. Als innovative Technologie zur Steigerung der Fahrleistungen und zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs wurde die variable Nockenwellensteuerung VANOS präsentiert. Sie wurde erstmals 1992 im 210 kW/286 PS starken Sechszylindermotor des BMW M3 der zweiten Generation und anschließend auch in den weiteren Sechszylinder-Modellen eingeführt.

Mit dem 2,5 Liter großen und 85 kW/115 PS starken Motor des BMW 325td wurde der Siegeszug des Sportdiesels fortgesetzt. Und schon 1993 folgte buchstäblich der nächste Schub. Im BMW 325tds mobilisierte ein neuer

Sechszylinder-Diesel mit Turboaufladung und Ladeluftkühler 105 kW/143 PS sowie ein maximales Drehmoment von 260 Newtonmetern. Er beschleunigte die Limousine in 10,4 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100, verbrauchte im Durchschnitt aber nur 6,7 Liter je 100 Kilometer. Ein Jahr später rundete BMW das Angebot der Dieselmotoren mit dem 318tds nach unten ab. Sein Vierzylinder-Turbodiesel mit Ladeluftkühlung und 66 kW/90 PS Leistung begnügte sich durchschnittlich mit 5,9 Litern/100 km.

1995 folgte die neue Generation der Reihensechszylinder-Ottomotoren – dank Aluminium-Kurbelgehäuse deutlich leichter als bisher und zudem nicht nur kraftvoller, sondern auch effizienter. Zudem wurde der Hubraum des Spitzentriebwerks von 2,5 auf 2,8 Liter erweitert. Das neue Topmodell trug die Bezeichnung BMW 328i, unter der Motorhaube wurden 142 kW/193 PS und ein maximales Drehmoment von 280 Newtonmetern aktiviert.

Hochwertige Fahrwerkstechnik – auf Wunsch mit Automatischer Stabilitäts Control (ASC).

Die dritte Generation des BMW 3er lief vorn auf einer Eingelenk-Federbeinachse mit Querstabilisatoren, hinten sorgte jetzt eine neue Zentralenkerachse mit zwei übereinander angeordneten Querlenkern für optimierte Fahrstabilität insbesondere bei hohen Kurvengeschwindigkeiten, ein harmonisches Abrollverhalten und gesteigerten Federungskomfort. Sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse wurden Zweirohr-Gasdruckdämpfer eingesetzt. Erstmals hatten die Konstrukteure die hintere Spur breiter angelegt als vorne. Dieser Bauplan blieb auch bei den folgenden Modellgenerationen bindend.

Servounterstützung für die nochmals weiterentwickelte Zahnstangenlenkung gehörte nun beim BMW 318i zur Serienausstattung. Auch der Wirkungsgrad der Bremsanlagen wurde nochmals erhöht. Das Antiblockiersystem (ABS) war von 1992 an für alle Varianten serienmäßig an Bord. Darüber hinaus gehörte nun die Automatische Stabilitäts Control (ASC) zum optionalen Angebot. Die Anti-Schlupfregelung ließ unabhängig vom Gasfuß des Fahrers höchstens so viel Motorleistung zu, wie in der jeweiligen Fahrsituation auf die Antriebsräder übertragen werden konnte, bevor diese durchzudrehen drohten. Ab 1997 stand die Technologie in ihrer erweiterten Form als ASC+T mit zusätzlichem Bremseneingriff zur Stabilisierung zur Wahl.

Dynamisch und eigenständig: Das erste BMW 3er Coupé.

Auch für die dritte Generation des BMW 3er wurden weitere Karosserievarianten entwickelt, die zusätzliche Interessenten ansprechen sollten. Doch im Vergleich zum Vorgänger wurde die Reihenfolge nun umgekehrt. Der Viertürer war zum Standard des Segments geworden. Der

Zweitürer, der zum Jahresbeginn 1992 ans Licht der Öffentlichkeit trat, war hingegen keine Limousine mehr, sondern ein überaus elegantes Coupé. Obwohl die Ähnlichkeit zwischen dem Zwei- und dem Viertürer unübersehbar war, wiesen die beiden Varianten lediglich eine Handvoll baugleicher Teile auf. Das erste BMW 3er Coupé war ein kompromisslos eigenständiges Auto.

Das BMW 3er Coupé, das auch als Basis für den neuen BMW M3 diente, duckte sich drei Zentimeter flacher über der Straße und imponierte mit einer überaus sportiven Frontpartie. Für die klassisch elegante Seitenlinie sorgten die um acht Zentimeter längere Front, die flacher verlaufende Motorhaube, das um fast drei Zentimeter kürzere Dach, breite Türen mit rahmenlosen Fenstern sowie eine kürzere und niedrigere Kofferraumhaube.

Im Frühjahr 1993 folgte das BMW 3er Cabrio. Wieder war der offene BMW 3er mit einer unverwechselbar niedrigen Schulterlinie versehen. Er bot vier Personen Platz und durch ein hervorragend gedämmtes Verdeck auch besten Wetterschutz zu jeder Jahreszeit. Auf Wunsch konnte auch ein Hardtop montiert werden.

Darüber hinaus präsentierte BMW wenig später eine weitere Konzeptinnovation. Sportlichkeit in besonders kompakter Form bot die 1994 vorgestellte Karosserievariante – eine Kombination, die sich auch in der Namensgebung niederschlug. Der BMW 3er compact war 4,21 Meter kurz, verfügte über zwei Türen und ein steiles Heck samt großer Ladeklappe und bot Platz für vier bis fünf Personen.

1995 präsentierte BMW die Neuauflage eines weiteren Trendsetters. Der neue BMW 3er touring brachte die fahrdynamischen Qualitäten der Baureihe und die praktischen Vorzüge seines Karosseriekonzepts nun noch überzeugender zur Geltung. In seiner Ausstattung entsprach der neue Fünftürer weitgehend der Limousine, kombiniert mit dem exklusiven Polster- und Innenfarben-Programm des Coupés. Variabilität mit Stil war das charakteristische Merkmal des BMW 3er touring.

Der Produktionszeitraum für sämtliche Varianten der dritten Generation der BMW 3er Reihe erstreckte sich über fast zehn Jahre. Während dieser Zeit wurden insgesamt 2 745 780 Einheiten verkauft und die Absatzzahlen des Vorgängers abermals deutlich übertroffen.



5. Elegante Sportlichkeit: Die vierte Generation der BMW 3er Reihe.

Mit stilistischer Kontinuität und konsequentem technischen Fortschritt machte sich im Frühjahr 1998 die vierte Generation der BMW 3er Reihe auf den Weg ins nächste Jahrhundert. Proportionen, Linienführung und Stilelemente brachten elegante Sportlichkeit zum Ausdruck und machten deutlich, dass der BMW 3er endgültig zum unverwechselbaren Original in seinem Segment gereift war. In Länge und Breite lag der neue BMW 3er, der erneut als viertürige Limousine debütierte, um jeweils vier Zentimeter über dem Vorgänger. Die BMW Niere war jetzt in die Motorhaube integriert und machte gemeinsam mit den Doppelrundscheinwerfern hinter klaren Abdeckscheiben den ausdrucksstarken Charakter der Front aus. Die Dynamik der neuen Limousine wurde durch die gestreckte Linienführung und die stärker bogenförmig geführte Dachlinie betont. Als weiteres markentypisches Designmerkmal kamen die L-förmigen Heckleuchten hinzu. Der Innenraum war entsprechend den Außenmaßen gewachsen. Sowohl die vorderen als auch die hinteren Sitzplätze boten mehr Bewegungsfreiheit. Die Kniefreiheit im Fond wurde um 20, die Kopffreiheit um 10 Millimeter gesteigert.

Mehr denn je profitierte der BMW 3er vom Knowhow aus der Entwicklung von Modellen höherer Segmente. Die Abstimmung von Karosserie und Fahrwerk, die Ausstattung des Innenraums und das Sicherheitskonzept orientierten sich an der BMW 7er Reihe. Die neu gestaltete Instrumententafel wirkte modern, großzügig und hochwertig, Ausstattungsmerkmale wie Multifunktionslenkrad, Seiten-Airbags im Fond, Regensensor oder Navigationssystem setzten neue Maßstäbe im Segment. „In der 3er Reihe ist das Wesen von BMW konzentriert“, stellten die Tester des Fachmagazins „Autorevue“ direkt nach der ersten Begegnung mit dem neuen Modell fest.

Modelltypische Fahrfreude, eigenständige Varianten.

Schneller als beim Vorgängermodell wuchs die Auswahl der Karosserievarianten. Bereits im April 1999 wurde das neue BMW 3er Coupé präsentiert. Es war 17 Millimeter länger, 18 Millimeter breiter und 46 Millimeter flacher als der Viertürer. Gleichzeitig bot es den Insassen deutlich mehr Platz als sein Vorgänger. Aus den eigenständigen Proportionen ergab sich im Zusammenspiel mit dem flacheren Neigungswinkel der Frontscheibe eine auffallend gestreckte, feingliedrig-elegante Seitenansicht.

Noch im gleichen Jahr ging die dritte Variante des BMW 3er an den Start: der touring. Mit ihm setzten die BMW Entwickler die Idee vom dynamischen, eleganten und edlen Fünftürer konsequent fort. Der neue BMW 3er touring verkörperte unverkennbar den Charakter der Baureihe, zeigte sich dabei aber eigenständig. Er übertraf seinen Vorgänger um 46 Millimeter in der Länge, 16 Millimeter in der Breite und 29 Millimeter in der Höhe.

Außerdem wurde auch für die vierte Generation der BMW 3er Reihe eine Cabrio-Variante konzipiert. Der offene Viersitzer debütierte im Frühjahr 2000. Er war vom Stoßfänger bis zur A-Säule identisch mit dem Coupé, die prägnante Gürtellinie und der kraftvolle Heckabschluss gaben ihm jedoch einen eigenständigen Charakter. Im Innenraum präsentierte sich das Cabrio mit Vordersitzen, die erstmals in dieser Klasse serienmäßig über integrierte Sicherheitsgurte verfügten. Ein serienmäßiger Überrollschutz, der aus einem Überrollbügel im Frontscheibenrahmen und zwei bei Bedarf automatisch ausfahrenden Fondbügeln in den hinteren Kopfstützen bestand, gewährleistete maximalen Insassenschutz auch in Extremsituationen.

Im selben Jahr feierte der neue BMW M3 auf dem Genfer Automobilsalon seine Weltpremiere. Schon die Kontur seiner Motorhaube ließ die darunter ruhende Kraft erahnen. Die markante Wölbung in der Mitte, der so genannte Powerdome, schuf Platz für das neue Reihensechszylinder-Aggregat mit einem Hubraum von exakt 3246 Kubikzentimetern und einer Leistung von 252 kW/343 PS. Im Frühjahr 2001 wurde das Angebot um die offene Variante des Hochleistungssportwagens, das BMW M3 Cabrio ergänzt.

Zu Beginn des Jahres 2001 erhielt auch der BMW 3er compact einen Nachfolger. Die neue Interpretation der charakteristischen BMW Doppelscheinwerfer verlieh dem BMW 3er compact ein unverwechselbares Gesicht. Gegenüber dem Vorgänger hatte er um jeweils 53 Millimeter an Länge und Breite gewonnen. Das Mehr an Platz kam vollständig dem Komfort der Passagiere zugute.

Erster BMW Dieselmotor mit Direkteinspritzung.

Schon bei der Premiere der vierten Modellgeneration wurde deutlich, dass Dieselmotoren in der BMW 3er Reihe künftig eine größere Rolle spielen würden. Im BMW 320d wurde erstmals ein BMW Dieselmotor mit Direkteinspritzung präsentiert. Der 100 kW/136 PS starke Vierzylinder erreichte eine Spitzengeschwindigkeit von 207 km/h und zeichnete sich durch niedrige Verbrauchswerte und eine auffallend hohe Laufruhe aus.

Auch mit den neuen Benzinern kamen wegweisende Innovationen zum Kunden. Basismodell war der BMW 318i mit 87 kW/118 PS aus vier Zylindern,

gefolgt von drei Sechszylinder-Varianten: dem BMW 320i mit 110 kW/150 PS, dem BMW 323i mit 125 kW/170 PS und dem 142 kW/193 PS starken BMW 328i, der eine Spitzengeschwindigkeit von 240 km/h erreichte.

Im Modelljahr 2000 sortierte BMW die Hubraumstaffelung für die Reihensechszylinder-Motoren neu. In der BMW 3er Reihe waren fortan drei Sechszylinder-Modelle verfügbar. Im Programm blieb der BMW 320i, hinzu traten der BMW 325i und der BMW 330i. Vor allem das neue Spitzenmodell löste bei den Fans sportlicher Mittelklasse-Fahrzeuge uneingeschränkte Begeisterung aus. Die BMW Motorenentwickler hatten ein Triebwerk konstruiert, das Drehfreude, kraftvolle Leistungsentfaltung, Laufkultur und Effizienz auf ein bis dato unerreichtes Niveau hob. Aus einem Hubraum von 2979 Kubikzentimetern wurden 170 kW/231 PS mobilisiert.

Im gleichen Jahr debütierte auch der neue Sechszylinder-Diesel mit einem Hubraum von 3,0 Litern in der BMW 3er Reihe. Im BMW 330d setzte sich das Kraftpaket dank einer Leistung von 135 kW/184 PS und einem maximalen Drehmoment von 290 Newtonmetern eindrucksvoll ins Szene. Sein Konstruktionsprinzip entsprach mit Vierventil-Technik, Direkteinspritzung, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung weitgehend dem des Vierzylinders im BMW 320d. Entscheidender Unterschied: Statt einer Verteiler-Einspritzpumpe übernahm eine Common-Rail-Anlage die Kraftstoffversorgung. Damit setzte BMW bereits frühzeitig auf jene Technologie, die bis heute das Optimum sowohl hinsichtlich Kraftentfaltung als auch Laufruhe gewährleistet.

Der sportliche und zugleich außergewöhnlich kultivierte Charakter der BMW Dieselmotoren führte zu einem maßgeblichen Wandel im Stellenwert dieser Antriebsgattung – und bald auch zu völlig neuen Einsatzgebieten. Mit dem BMW 330Cd bot BMW im Jahre 2002 erstmalig ein Coupé mit Dieselmotorisierung an. Und nur wenig später war die Zeit reif für das erste offene Diesel-Modell von BMW. Das BMW 320Cd Cabrio übernahm 2004 diese Vorreiterrolle, das Sechszylinder-Cabrio BMW 330Cd ließ jedoch nicht lange auf sich warten.

Schon 2001 konnten die BMW Motoren-Ingenieure ihre Innovationskraft einmal mehr bei der Entwicklung einer eigenständigen Lösung zur Steigerung der Fahrdynamik bei gleichzeitiger Verbrauchsoptimierung unter Beweis stellen. Für Benzinmotoren stellten sie das neuartige und BMW exklusive System VALVETRONIC vor. Als weltweit erstes Serienfahrzeug verfügte der BMW 316ti compact über einen 1,8 Liter großen und 85 kW/115 PS starken Vierzylinder-Motor mit vollvariabler Steuerung des Hubs der Einlassventile.

BMW hatte diese Technologie als Alternative zur ersten Generation der Benzin-Direkteinspritzung entwickelt, deren Einsparpotenzial in der alltäglichen Fahrpraxis nur unzureichend umgesetzt werden konnte. Die auch als drossel-freie Laststeuerung bezeichnete VALVETRONIC ermöglichte dagegen unabhängig von der Kraftstoffqualität eine Verbrauchsreduzierung um bis zu zehn Prozent.

Gewichtsoptimiertes Fahrwerk, Premiere für Fahrstabilitätsregelung DSC in der BMW 3er Reihe.

Für die vierte Modellgeneration der BMW 3er Reihe entwickelte BMW ein neuartiges Leichtbau-Fahrwerk und innovative Fahrstabilitätssysteme. Sowohl mit seiner Grundkonstruktion als auch mit den technischen Highlights erreichte das Fahrwerk ein Niveau, das zuvor allenfalls bei Oberklasse-Fahrzeugen anzutreffen war. Mittlerweile machte der Aluminium-Anteil beim Fahrwerk rund 20 Prozent des Gewichts aus. Darüber hinaus wurde mit dem gezielten Einsatz von hochfestem Stahl an den Vorder- und Hinterachsträgern für eine weitere Gewichtsoptimierung gesorgt.

Die Anti-Schlupfregelung ASC+T gehörte erneut zur Serienausstattung aller BMW 3er. Ein Novum war die Dynamische Stabilitäts Control (DSC), die mit entsprechenden Eingriffen einem Unter- oder Übersteuern bei dynamischer Kurvenfahrt entgegenwirkte. Das System war zunächst auf Wunsch für den BMW 328i erhältlich, 2001 wurde es zum Bestandteil der Serienausstattung aller Modelle der BMW 3er Reihe.

Vom Jahr 2000 an konnten sowohl die Limousine als auch das touring Modell der BMW 3er Reihe mit der neuen Version des BMW Allradantriebs ausgestattet werden. Die permanente Kraftübertragung auf alle vier Räder war nun mit der Dynamischen Stabilitäts Control vernetzt.

Bereits zum Abschluss des Jahres 1999 war der Erfolg der vierten Generation der BMW 3er Reihe auch in den statistischen Daten des Flensburger Kraftfahrtbundesamtes ablesbar. In Deutschland beendete der BMW 3er das Jahr auf Platz 3 der Zulassungsstatistik – ein Erfolg, den nie zuvor ein Vertreter seines Marktsegmentes errungen hatte. Insgesamt stiegen die Verkaufszahlen der BMW 3er Reihe bis zum Ende der Produktionszeit für die vierte Modellgeneration auf den historischen Höchstwert von 3 266 885 Einheiten.



6. Vorbildliche Effizienz: Die fünfte Generation der BMW 3er Reihe.

Auf dem internationalen Automobil-Salon in Genf 2005 feierte die fünfte Generation der BMW 3er Reihe ihre Weltpremiere. Wie inzwischen gewohnt, ging zunächst die viertürige Limousine an den Start. Ihr markantes Erscheinungsbild mit kurzen Karosserieüberhängen, dynamischen Linien und einer progressiven Formensprache verhalf ihr auf Anhieb zu einem unverwechselbaren Charakter. Die neue Symbiose aus leistungsstarken und effizienten Motoren, dynamischen und zugleich kultivierten Fahreigenschaften, dem markanten Design mit BMW typischer Formensprache, einer verwindungssteifen, geräumigen Karosserie und innovativen Ausstattungsmerkmalen stieß weltweit auf große Zustimmung. Im ersten Jahr nach der Markteinführung erhielt der neue BMW 3er in New York die Auszeichnung als „World Car of the Year“.

Die im Vergleich zum Vorgängermodell deutlich präsentere und kraftvollere Ausstrahlung der BMW 3er Limousine war das Resultat eines markanteren Designs und gewachsener Abmessungen. Um 49 Millimeter in der Länge, 78 Millimeter in der Breite und 10 Millimeter in der Höhe hatte die Neuauflage zugelegt. Dieses Wachstum kam dem Insassenkomfort und auch der Sicherheit zugute. Dank intelligenten Leichtbaus konnte das Mehr an Größe und Ausstattung jedoch gewichtsneutral gestaltet werden.

Mehr Fahrfreude, weniger Gewicht und geringerer Verbrauch in allen Varianten.

Unabhängig vom Karosseriekonzept boten alle Varianten des BMW 3er der fünften Generation eine unübertroffene Kombination aus Platz, Komfort, Sicherheit, Dynamik und Effizienz. Mit einem deutlichen Plus auf vielen Gebieten – mit Ausnahme des Gewichts – sowie erstmals mit einem groß geschriebenen Anfangsbuchstaben in der Modellbezeichnung setzte sich auch der neue BMW 3er Touring von seinem Vorgänger ab und zugleich an die Spitze seines Segments. Der ebenfalls noch im Verlauf des Jahres 2005 präsentierte Fünftürer war um 42 Millimeter in der Länge, 78 Millimeter in der Breite und 9 Millimeter in der Höhe gewachsen. Davon profitierten der Insassenkomfort und die Ladekapazität, aber auch das Fahrverhalten, da der um 35 Millimeter längere Radstand zur Reduzierung der Fahrzeugschwingungen beitrug.

Eigenständiger denn je präsentierte sich auch das 2006 eingeführte BMW 3er Coupé. Sein individueller Charakter war auf den ersten Blick an der sportlich gestreckten Linienführung der bis ins Detail neu gestalteten Karosserie zu erkennen. Im Vergleich zum Vorgängermodell bot das neue BMW 3er Coupé zudem ein großzügigeres Platzangebot im Innenraum.

Das im März 2007 eingeführte neue BMW 3er Cabrio verfügte als erster offener BMW über ein versenkbares Hardtop. Die neue Dachkonstruktion ermöglichte auch bei Hochgeschwindigkeitsfahrten ein unvergleichliches Maß an Geräuschkomfort. Ebenso bot die extrem torsionssteife Karosserie ideale Voraussetzungen für Agilität und Dynamik. Den Insassen bescherte das geschlossene Dach zudem dank großer Fensterflächen und eines vollverkleideten Innenhimmels eine optimale Rundumsicht sowie ein ebenso helles wie exklusives Ambiente. Beim Fahren mit geöffnetem Dach war einmal mehr die für ein BMW 3er Cabrio seit jeher typische, von der flachen Brüstungslinie geprägte Atmosphäre größtmöglicher Offenheit zu erleben.

Als Hochleistungssportwagen auf Basis des BMW 3er Coupé wurde ebenfalls 2007 der neue BMW M3 präsentiert. Sein eigenständiges, von herausragender Athletik geprägtes Design und ein neu entwickelter V8-Motor mit 309 kW/420 PS sicherten ihm eine Ausnahmeposition im exklusiven Kreis hochkarätiger Premium-Sportwagen. Für noch mehr Individualität wurde im Frühjahr 2008 durch das Angebot weiterer Karosserievarianten gesorgt. Mit dem BMW M3 Coupé, dem BMW M3 Cabrio und der BMW M3 Limousine standen nun gleich drei eigenständige Charaktere an der Startlinie.

BMW EfficientDynamics Technologie hält Einzug in die BMW 3er Reihe.

Das für die fünfte Generation der BMW 3er Reihe konzipierte Motorenprogramm bot eine Vielzahl an Innovationen, mit denen Fahrfreude und Effizienz gleichermaßen gesteigert werden konnten. Der Vierzylinder-Dieselantrieb des BMW 320d lieferte dank einer Common-Rail-Einspritzung der zweiten Generation und einem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie eine Leistung von 120 kW/163 PS und ein maximales Drehmoment von 340 Newtonmetern. Die beiden Sechszylinder-Benziner waren nun ebenso wie der 110 kW/150 PS starke Vierzylinder-Ottomotor mit der drosselfreien Laststeuerung VALVETRONIC bestückt. Mit 190 kW/258 PS aus 3,0 Litern Hubraum im BMW 330i sowie 160 kW/218 PS aus 2,5 Litern im BMW 325i boten sie souveräne BMW Sechszylinder-Dynamik in zwei Leistungsstufen. Zudem wiesen sie eine weitere exklusive Neuerung auf: Weltweit erstmalig wurden Großserienmotoren mit einem Magnesium-Aluminium-Verbundkurbelgehäuse ausgestattet.

Die Markteinführung des neuen BMW 3er Coupé ging mit der nächsten Aufsehen erregenden Antriebsinnovation einher. Der weltweit erste Reihensechszylinder mit BMW TwinTurbo Technik, High Precision Injection und Vollaluminium-Kurbelgehäuse erzeugte aus einem Hubraum von 3,0 Liter eine Höchstleistung von 225 kW/306 PS und sorgte im BMW 335i Coupé für eine neue Dimension der Fahrdynamik, kombiniert mit einer in dieser Leistungsklasse unübertroffenen Effizienz.

An die Spitze des Dieselmotorenprogramms setzte sich im Jahr darauf das ebenfalls 3,0 Liter große Triebwerk des BMW 335d. Seine ebenfalls einzigartige Kombination aus Variable TwinTurbo und Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation führte zu einer Höchstleistung von 210 kW/286 PS und zu einem maximalen Drehmoment von 580 Newtonmetern.

Eine neue Motorengeneration und der umfangreiche Einsatz von BMW EfficientDynamics-Technologie verhalf darüber hinaus auch den Vierzylinder-Modellen der fünften Generation der BMW 3er Reihe zu einer im Wettbewerbsumfeld einzigartig günstigen Relation zwischen Fahrleistungen und Kraftstoffverbrauch. Die neuen Vierzylinder-Modelle verfügten unter anderem über Bremsenergie-Rückgewinnung, die Auto Start Stop Funktion, eine Schaltpunktanzeige und eine bedarfsgerechte Steuerung von Nebenaggregaten. Durch die Einführung der BMW EfficientDynamics Maßnahmen in der – gemessen an den Neuzulassungen – wichtigsten Baureihe von BMW wurde ein besonders effektiver Beitrag zur Kraftstoffeinsparung und Emissionsreduzierung geleistet.

Herausragende Agilität durch modernste Fahrwerkstechnik.

Bei der Entwicklung der fünften Generation der BMW 3er Reihe hatten die Ingenieure darüber hinaus die Leistung vollbracht, die Fahrwerkstechnik in enger Abstimmung mit den Eigenschaften von Antrieb und Karosserie noch einmal einen beachtlichen Schritt nach vorn zu bringen. Für den Fahrer resultierte daraus ein spürbarer Gewinn an Agilität und Fahrspaß.

Die Konstruktion der Vorderachse orientierte sich einmal mehr an der für Oberklasse-Fahrzeuge entwickelten Technik. Das Baukonzept der Doppelgelenk-Zugstrebenachse mit Federbeinen entsprach dem auch bei der BMW 5er Reihe genutzten Prinzip. Zugstreben, Querlenker, Schwenklager und Vorderachsträger waren komplett aus Aluminium gefertigt. Vollkommen neu konzipiert wurde auch die Fünflenker-Hinterachse des BMW 3er. Die einzigartige Konstruktion bot ideale Voraussetzungen für ein besonders dynamisches Fahrverhalten.

Einen deutlich erweiterten Funktionsumfang wies die Dynamische Stabilitäts Control für den BMW 3er der fünften Generation auf. Erstmals konnte per Tastendruck der Sondermodus Dynamische Traktions Control (DTC) angewählt werden. Außerdem waren nun die Cornering Brake Control (CBC), ein Anfahrsistent, die Funktion Bremsbereitschaft, ein Fading-Ausgleich und eine Trockenbremsfunktion Bestandteile des Systems.

Die BMW 3er Reihe der fünften Generation errang weltweit große Popularität, Insgesamt wurden 3 102 345 Einheiten der Limousine, des Touring Modells, des Coupés und des Cabrios verkauft.



7. Innovativer Charakter: Die sechste Generation der BMW 3er Reihe.

Die aktuelle, nunmehr bereits sechste Generation der BMW 3er Reihe ist seit Anfang 2012 auf dem Markt. Seitdem wurde die attraktive Auswahl eigenständiger Karosserievarianten nochmals erweitert und erstmals auf zwei Baureihen verteilt. Zur BMW 3er Limousine und dem BMW 3er Touring gesellte sich der BMW 3er Gran Turismo. Darüber hinaus umfasst das Modellportfolio in der Mittelklasse nun das BMW 4er Coupé, das BMW 4er Cabrio und das BMW 4er Gran Coupé.

Mit der Markteinführung der neuen BMW 3er Limousine hielten einmal mehr zahlreiche Innovationen in den Bereichen Antrieb, Fahrwerk und Sicherheit sowie auf dem Gebiet der Fahrerassistenzsysteme Einzug in die Mittelklasse. So war die BMW 3er Limousine der sechsten Generation das erste Fahrzeug in diesem Segment, das mit einem 8-Gang Steptronic Getriebe ausgestattet werden konnte. Ebenfalls neu und einzigartig im Wettbewerbsumfeld: das BMW Head-Up-Display, das fahrrelevante Information direkt ins Sichtfeld des Fahrers auf die Windschutzscheibe projiziert. Zur Serienausstattung des BMW 3er gehörten nun auch der Fahrerlebnisschalter sowie eine Klimaautomatik. Für zusätzlichen Komfort wurde unter anderem mit der Real Time Traffic Information und dem berührungslosen Öffnen der Kofferraumklappe gesorgt. Ein Plus an Sicherheit gewährleisteten die Option Active Protection und der Intelligente Notruf mit automatischer Ortung.

Die neue BMW Mittelklasse: Sechs Varianten, zwei Modellreihen.

Die neue BMW 3er Limousine verbindet die modelltypische sportliche Eleganz im Exterieur mit einem nochmals erweiterten Innenraum-Angebot. Einen markanten Akzent in der Frontansicht setzen die flachen, bis an die BMW Niere reichenden Scheinwerfer. Das im Vergleich zum Vorgängermodell erzielte Wachstum an Länge (+ 93 Millimeter) und Radstand (+ 50 Millimeter) beschert vor allem den Fondpassagieren zusätzliche Beinfreiheit. Die Spurweite legte vorn um 37 und hinten um 47 Millimeter zu, was neben dem sportlichen Erscheinungsbild auch dem agilen und dynamischen Fahrverhalten zugutekommt.

Auch der im August 2012 eingeführte neue BMW 3er Touring wartet mit einem deutlich größeren Innenraum auf. Das Gepäckraumvolumen wuchs auf

495 Liter. Durch das Umklappen der serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 teilbaren Fondsitzelehne kann das Stauvolumen auf bis zu 1 500 Liter erweitert werden. Die Serienausstattung wurde erstmals um eine elektrisch betriebene Öffnungs- und Schließfunktion für die Heckklappe ergänzt.

Nur wenig später wurde das Modellprogramm in der BMW 3er Reihe erneut um ein völlig neues Fahrzeugkonzept bereichert. Der BMW 3er Gran Turismo verkörpert seitdem eine einzigartige Kombination aus sportlicher Eleganz und Variabilität. Seine unverwechselbaren Merkmale sind die coupé-artige Dachlinie, vier Türen mit rahmenlosen Scheiben, der gegenüber der Limousine und dem Touring Modell erweiterte Radstand, der aktive Heckspoiler und die leicht erhöhte Sitzposition. Der BMW 3er Gran Turismo bietet neben besonders großzügigem Raumkomfort für die Passagiere im Fond auch das höchste jemals bei einem Modell der BMW 3er Reihe zur Verfügung gestellte Gepäckraumvolumen. Unter der großen, elektrisch betätigten Heckklappe können 520 bis 1 600 Liter Stauraum genutzt werden.

Auch in der aktuellen Generation ist der BMW 3er der Inbegriff für Fahrfreude im Fahrzeugsegment der Mittelklasse. Diesen Status teilt er sich inzwischen mit den Modellen der BMW 4er Reihe. Die Neuauflage des Zweitürers für die Mittelklasse wurde zu Beginn des Jahres 2013 auf der North American International Auto Show in Detroit als BMW 4er Coupé vorgestellt. Im Jahr darauf folgte das erneut mit einem versenkbaren Hardtop ausgestattete BMW 4er Cabrio. Die jüngste Konzeptinnovation von BMW für das Premium-Segment der Mittelklasse stellt das BMW 4er Gran Coupé dar. Eine dynamisch gestreckte Linienführung, vier Türen und eine große Heckklappe machen dieses Modell sowohl in ästhetischer als auch in funktionaler Hinsicht zu einer Ausnahmeerscheinung in seiner Klasse.

Motoren: BMW TwinPower Turbo Technologie mit vier und sechs Zylindern.

Die für die sechste Generation der BMW 3er Reihe sowie für die BMW 4er Reihe verfügbaren Otto- und Dieselmotoren verfügen ausnahmslos über BMW TwinPower Turbo Technologie. Zur Markteinführung der Limousine wurden ein Vierzylinder- und ein Sechszylinder-Ottomotor sowie ein Vierzylinder-Dieselmotor präsentiert. Außerdem war von Beginn an das mit einem durchschnittlichen Kraftstoffkonsum von 4,1 Litern je 100 Kilometer besonders verbrauchsgünstige Modell BMW 320d EfficientDynamics Edition erhältlich. Noch im ersten Verkaufsjahr kamen weitere Motorisierungen sowie der BMW 3er ActiveHybrid hinzu. Das erste Hybrid-Modell der BMW 3er Reihe wurde von einem Reihensechszylinder-Ottomotor und einem Elektromotor mit einer gemeinsamen Systemleistung von 250 kW/340 PS angetrieben.

Mittlerweile stehen allein für die BMW 3er Limousine vier Otto und sechs Dieselmotoren mit einem Leistungsspektrum zwischen 85 kW/116 PS und 230 kW/313 PS zur Auswahl. Sieben davon können auch mit dem intelligenten Allradantrieb xDrive kombiniert werden. Ein umfangreiches Motorenportfolio steht ebenso wie xDrive auch für alle weiteren Varianten der BMW 3er Reihe sowie der BMW 4er Reihe zur Verfügung. Ein weiteres Novum in der neuen Modellgeneration: Auch für das BMW 4er Cabrio ist nun die Kraftübertragung auf alle vier Räder zu haben.

Optimierte Fahrwerkstechnik, reduziertes Gewicht.

Der mit dem jüngsten Generationswechsel verbundene Fortschritt in den Bereichen Agilität, Dynamik und Fahrkomfort ist sowohl der weiterentwickelten Fahrwerkstechnik als auch dem intelligenten Leichtbau zu verdanken. So präsentierte sich beispielsweise die neue BMW 3er Limousine bei ihrer Premiere trotz gewachsener Dimensionen und erweiterter Ausstattung mit einem um rund 40 Kilogramm reduzierten Gewicht.

Sowohl die vordere Doppelgelenk-Federbeinachse als auch die Mehrlenker-Hinterachse wurden hinsichtlich Leichtbau und Steifigkeit konsequent optimiert. In Kombination mit der elektrischen Servolenkung, dem Hinterradantrieb und der harmonischen Achslastverteilung im Verhältnis 50 : 50 entstanden so die idealen Voraussetzungen für ein noch präziseres und sichereres Handling. Optional werden eine Variable Sportlenkung und elektronisch geregelte Dämpfer angeboten.

Die neue Modellstruktur in der Mittelklasse hatte auch Auswirkungen auf die Namengebung der für dieses Segment konzipierten Hochleistungssportwagen der BMW M GmbH. Die traditionsreiche Modellbezeichnung BMW M3 ist seit 2014 der High-Performance-Limousine vorbehalten. Die Neuauflagen des Coupés und des Cabrios tragen jeweils den Namen BMW M4. An ihrer gemeinsamen und zugleich mit eigenständiger Charakteristik interpretierten Nähe zum Rennsport ändert die neue Namensgebung nichts. Dafür sorgt vor allem der in den drei Modellen eingesetzte, neue Reihensechszylinder-Motor mit M TwinPower Turbo Technologie, Hochdrehzahlkonzept und 317 kW/431 PS.

8. Die BMW 3er Reihe im Motorsport.



Seit 1977 atmen Fahrzeuge der BMW 3er Reihe Motorsportluft. Für die Deutsche Rennsportmeisterschaft wurde damals das BMW Junior-Team gemeldet, das den Anfang einer bis heute bewährten Nachwuchsförderung begründete. Als Motorisierung für den als Gruppe-5-Rennwagen konzipierten BMW 320 stand ein bewährtes Renntriebwerk zur Verfügung. Der seit mehreren Jahren in der Formel 2 dominierende 2,0-Liter-Vierzylinder mit vier Ventilen pro Zylinder mobilisierte schon zu Beginn seines Einsatzes mehr als 300 PS. Die extrem auf Leichtbau, Verwindungssteifigkeit und mit riesigen Flügeln an Front und Heck auch auf optimales Handling ausgelegten Fahrzeuge für das BMW Junior-Team mit den Nachwuchsfahrern Manfred Winkelhock, Marc Surer und Eddie Cheever absolvierten am 13. März 1977 auf der belgischen Grand-Prix-Rennstrecke in Zolder ihre Premiere. Und gleich zum Auftakt fuhr der Schweizer Surer in seinem BMW 320 zum Sieg.

In den folgenden Jahren führte der Weg zum Sieg in seiner Klasse stets über den BMW 3er Renntourenwagen. Spitzenpiloten wie Hans-Joachim Stuck oder Ronnie Peterson zeigten in diesem Rennfahrzeug immer wieder ihre große Klasse. Mit einer Turbo-Version des BMW 320 errang Harald Ertl 1978 den Titelgewinn in der Deutschen Rennsportmeisterschaft. Im selben Jahr konnte BMW auch die Markenweltmeisterschaft in der Zweiliterklasse feiern.

Vom Start weg erfolgreich: Der BMW M3.

Mit der zweiten Generation der BMW 3er Reihe wurde auch die Basis für einen außergewöhnlichen Tourenwagen geschaffen. Der 1985 vorgestellte BMW M3 wurde von einem 147 kW/200 PS starken Vierzylinder-Motor mit Vierventil-Technik angetrieben. Parallel dazu hatte die BMW Motorsport GmbH eine Rennsport-Variante entwickelt. Mit rund 300 PS bei 8200 min⁻¹ war dieses Fahrzeug reif für den Start in der Tourenwagen-Weltmeisterschaft.

Das Premierenjahr 1987 des BMW M3 im Tourenwagensport wurde zu einem Triumphzug, die Werkswagen in den bekannten Motorsport-Farben gewannen die drei wichtigsten Titel. Roberto Ravaglia wurde der erste Tourenwagen-Weltmeister, Winfried Vogt Europameister und Eric van de Poele Deutscher Meister. Roberto Ravaglia siegte 1988 in der EM, 1989 in der DTM und 1990 in seinem Heimatland Italien. Er wurde der erfolgreichste

aller BMW M3 Piloten vor Johnny Cecotto. Fünf Jahre lang führte der BMW M3 die internationale Tourenwagen-Rennszene souverän an: Die Tourenwagen-Weltmeisterschaft 1987, mehrere Tourenwagen-Europameisterschaften, der zweimalige Gewinn der Deutschen Tourenwagen-Meisterschaft (DTM) sowie eine Vielzahl weiterer Siege und Meisterschaften machen ihn bis heute zum erfolgreichsten Tourenwagen überhaupt.

Auch mit Dieselmotor erfolgreich.

Die Sportkarriere der dritten Generation des BMW 3er war geprägt von den Einsätzen in unterschiedlichen Ländern und Meisterschaften, die zum Teil nach sehr verschiedenen technischen Reglements ausgetragen wurden. So gingen zwischen 1993 und 1998 Fahrzeuge mit unterschiedlichen Modifikationen und Motoren an den Start. Die Palette der Rennwagen reichte vom BMW 3er Coupé und der Limousine mit seriennaher Karosserie und etwa 300 PS starkem 2,0 Liter-Vierzylinder bis zum BMW M3 in stark modifizierter Form. Beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring brachte 1998 ein BMW 320d mit 200 PS starkem Turbodiesel-Motor das Kunststück fertig, als Gesamtsieger über die Ziellinie zu fahren. Es war der erste Erfolg für ein Diesel-Modell bei diesem Rennklassiker.

Auch bei der vierten Generation des BMW 3er diente wieder die viertürige Limousine als Basismodell für die Rennversionen im Tourenwagen- und Langstreckensport. Neben vielen nationalen Meisterschaften standen für BMW die Tourenwagen-Europa- und später die Weltmeisterschaft im Mittelpunkt des Interesses. 2005 wurde BMW mit dem BMW 320i Weltmeister in der neugeschaffenen Tourenwagen-WM; den Triumph komplettierte Andy Priaulx, nach BMW Mann Roberto Ravaglia zweiter Tourenwagen-Weltmeister in der Geschichte des Motorsports. Mit dem BMW M3 GTR brillierte BMW bei Langstreckenrennen, so etwa mit Doppelsiegen 2004 und 2005 beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring, und in der American Le Mans Series (ALMS).

2009 startete die nächste Generation des BMW M3 in der ALMS. Der V8-Motor war auf 485 PS erstarkt und ging erstmals bei den zwölf Stunden von Sebring an den Start. Die guten Erfolge führten dazu, dass der BMW M3 im Jahr darauf auch in Europa eingesetzt wurde und bei den 24-Stunden-Rennen am Nürburgring, in Le Mans und in Spa-Francorchamps startete. Das Resultat: Gesamtsieg in der Eifel – zum 19. Mal – und Klassensieg in Spa.

DTM-Comeback mit Dreifach-Triumph – und der BMW M4 setzt die Erfolgsgeschichte fort.

Exakt 25 Jahre nach dem ersten Sieg für den BMW M3 im Tourenwagensport gewann der Kanadier Bruno Spengler am zweiten Rennwochenende der Saison 2012 erstmals wieder einen DTM-Lauf. Nach mehr als 20 Jahren war BMW in dieser Saison in die DTM zurückgekehrt. Das Comeback endete mit einem Dreifach-Erfolg für BMW, das Team Schnitzer Motorsport und Bruno Spengler: Rang eins in der Hersteller-, der Team- und der Fahrerwertung wurden mit dem BMW M3 DTM errungen.

Das vorerst letzte Kapitel der Erfolgsgeschichte wurde 2014 mit dem Nachfolger des BMW M3 DTM geschrieben. Im BMW M4 DTM gelang dem Deutschen Marco Wittmann gleich im Auftaktrennen in Hockenheim der 60. DTM-Sieg für BMW. Am Ende der Saison durfte sich Wittmann als jüngster DTM-Champion in der Geschichte dieser Rennsportserie feiern lassen. Und auch die Teamwertung wurde 2014 mit dem BMW M4 DTM gewonnen.

Bemerkenswert ist auch ein künstlerischer Aspekt in der Motorsportgeschichte des BMW 3er. Das dritte Modell der von weltbekannten Kreativen gestalteten BMW Art Car Collection war 1977 ein vom US-amerikanischen Künstler Roy Lichtenstein veredelter BMW 320. 1989 nahmen sich die beiden Australier Michael Jagamara Nelson und Ken Done je eines BMW M3 an. 1992 wurde das vierte auf der BMW 3er Reihe basierende Art Car präsentiert. Der Italiener Sandro Chia gestaltete den Prototyp eines BMW Renntourenwagens. Und im Jahr 2010 verwirklichte Jeff Koons (USA) seine Vorstellungen an einem BMW M3 GT2. Dieser ist das 17. und aktuell jüngste Modell einer automobilen Kunstsammlung, die weltweit einzigartig ist.