Der neue BMW 3er.
Inhaltsverzeichnis.

1. Steckbrief. 2

2. Der Erste seiner Klasse baut den Vorsprung weiter aus:
Der neue BMW 3er.
(Kurzfassung) 7

3. Das Design:
Unverkennbar in Bestform. 15

4. BMW EfficientDynamics im neuen BMW 3er:
Mit BluePerformance schon heute reif für die Abgasnorm EU 6. 19

5. Der Antrieb:
Motorenvielfalt mit Bestwerten für Leistung und Effizienz. 26

6. Die neue Generation des Bedienkonzepts BMW iDrive:
Einfach faszinierend. 33

7. BMW ConnectedDrive:
Netzwerk für mehr Sicherheit und Komfort. 37

8. Das intelligente Allradsystem BMW xDrive:
Variabel, dynamisch, souverän – jetzt auch im BMW 320d xDrive. 43

9. Die Geschichte:
Vom Pionier zum Vorbild für Dynamik in der Mittelklasse. 45

10. Das neue Sport-Automatic Getriebe mit Doppelkupplung
im BMW 3er Coupé und im BMW 3er Cabrio:
Konstante Zugkraft für maximale Dynamik. 50

11. Technische Daten. 56

12. Außen- und Innenabmessungen. 72

13. Leistungs- und Drehmomentdiagramm. 74

1. Steckbrief.

- Die neue BMW 3er Limousine und der neue BMW 3er Touring bauen ihren Vorsprung hinsichtlich Fahrdynamik, Premiumqualität und innovativer Technik weiter aus.

- Die neue BMW 3er Limousine und der neue BMW 3er Touring kombinieren Eleganz mit einem im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Fahrerlebnis.

- Das erweiterte Motorenangebot und der Einsatz von BMW EfficientDynamics Maßnahmen machen die BMW 3er Reihe zum Maßstab für Freude am Fahren in Verbindung mit vorbildlichen Verbrauchs- und Emissionswerten.

- Neue Fahrzeugfront, Seitenansicht mit verstärkter Betonung der dynamisch gestreckten Linie, Fahrzeugheck wirkt durch detailliertere Linienführung breiter. Neue Scheinwerfer, Heckleuchten mit neuer markentypischer Kontur, innovativer Lichttechnik und 3-D-Effekten.

- Verfeinerung der Interieurausstattung durch Neugestaltung ausgewählter Bedienelemente und neu abgestimmte Farb- und Materialauswahl. Für das Exterieur charakteristische Kombination von konvexen und konkaven Flächen wird im Innenraum fortgesetzt. Ergonomisch optimierte Positionierung des Fensterheber-Bedienfelds auf der Fahrerseite, neue, vergrößerte Ablagemöglichkeiten.

- Neue Generation des Bediensystems BMW iDrive in Verbindung mit optionalen Navigationssystemen: ergonomisch optimierter iDrive Controller zur Funktionsauswahl und -steuerung durch Dreh-, Drück- und Kippbewegungen, blind bedienbare Direktwahltasten am Controller zum schnellen und intuitiven Menü-Direkteinstieg. Frei programmierbare Favoritentasten für noch einfachere Bedienung. Navigationssystem Professional mit erweiterter Funktionalität bezüglich Zieleingabe, Reiseplanung und Kartendarstellung. Erstmals können frei im Internet geplante Routen mit BMW ConnectedDrive ins Navigationssystem geladen werden. Weltpremiere von BMW ConnectedDrive: uneingeschränkte Internet-Nutzung im Fahrzeug als Option.

- Neu entwickelter Reihensechszylinder-Dieselmotor im BMW 330d: Aluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation mit Piezo-Injektoren und maximalem Einspritzdruck von 1.800 bar, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Leistung: 180 kW/245 PS, maximales Drehmoment: 520 Nm, Dieselpartikelfilter und Oxidationskatalysator serienmäßig, Abgasnorm EU 5, optional BMW BluePerformance Technologie mit NO_X-Speicherkatalysator zur Reduzierung von Stickoxid-Emissionen als Voraussetzung zur Einhaltung der Grenzwerte der geplanten Abgasnorm EU 6.

- Im Fahrzeugsegment einzigartige Motorenvielfalt: jeweils fünf Benzin- und Dieselmotoren. Leistungsspektrum von 105 kW/143 PS im BMW 318i und BMW 318d bis 225 kW/306 PS im BMW 335i. Alle Motorvarianten mit BMW EfficientDynamics Maßnahmen: modellspezifischer Einsatz von Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start Stop Funktion, Schaltpunktanzeige, bedarfsgerechte Steuerung der Nebenaggregate und aktive Aerodynamik durch Luftklappensteuerung. Sämtliche Motorvarianten mit konkurrenzlos niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten im jeweiligen Wettbewerbsumfeld. BMW 318d, BMW 320d und BMW 330d sowie BMW 330xd unterschreiten Grenzwerte der künftigen Abgasnorm EU 5.

- Sechsgang-Automatic Getriebe mit optimierter Schaltdynamik und minimiertem Wandlerschlupf jetzt optional auch für BMW 318d.

- Optimierter Allradantrieb BMW xDrive fördert Fahrstabilität, Fahrdynamik und Traktion. Neue Zusatzfunktion des DSC mit dosiertem Bremseingriff einschließlich Drehmomentausgleich steigert Fahrstabilität in Kurven. BMW xDrive jetzt optional für jeweils fünf Motorvarianten der BMW 3er Limousine und des BMW 3er Touring, zusätzlich BMW 320xd und damit erstmals Kombination von BMW xDrive mit einem Vierzylinder-Motor in der BMW 3er Reihe.

- Erstmals Siebengang-Sport-Automatic mit Doppelkupplung für die Modelle BMW 335i Coupé und BMW 335i Cabrio. Weltweit erstes für Hochleistungsmotoren ausgelegtes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Schalten ohne Zugkraftunterbrechung für unerreicht dynamische Beschleunigungsvorgänge, wahlweise automatisiert oder manuell, einzigartige Kombination des Komfortcharakters eines Automatikgetriebes mit maximaler Dynamik, nochmals optimierte Beschleunigungs- und Verbrauchswerte.

- Umfassendes Sicherheitskonzept mit extrem solider Karosseriestruktur, definierten Lastpfaden, gezieltem Einsatz hochfester Stähle und speziellen Deformationselementen. Sechs Airbags, Dreipunkt-Automatikgurte und Kopfstützen für alle Sitzplätze sowie crashaktive Kopfstützen für die Vordersitze zur Reduzierung des Verletzungsrisikos beim Heckaufprall serienmäßig.

- Motorvarianten:
  BMW 335i: Reihensechszylinder-Benzinmotor mit Twin Turbo und Direkteinspritzung (High Precision Injection),
  Hubraum: 2.979 cm^3, Leistung: 225 kW/306 PS bei 5.800 min^{-1},
  max. Drehmoment: 400 Nm bei 1.300–5.000 min^{-1},
  Beschleunigung [0–100 km/h]: 5,6 Sekunden (Touring: 5,7 Sekunden),
  Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h,
  Durchschnittsverbrauch nach EU: 9,1 Liter/100 Kilometer (9,3 Liter),
  CO_2-Emission nach EU: 218 g/km (222 g/km).

  BMW 330i: Reihensechszylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung,
  Hubraum: 2.996 cm^3, Leistung: 200 kW/272 PS bei 6.700 min^{-1},
  max. Drehmoment: 320 Nm bei 2.750–3.000 min^{-1},
  Beschleunigung [0–100 km/h]: 6,1 Sekunden (Touring: 6,2 Sekunden),
  Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h,
  Durchschnittsverbrauch nach EU: 7,2 Liter/100 Kilometer (7,3 Liter),
  CO_2-Emission nach EU: 173 g/km (175 g/km).

  BMW 325i: Reihensechszylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung,
  Hubraum: 2.996 cm^3, Leistung: 160 kW/218 PS bei 6.100 min^{-1},
  max. Drehmoment: 270 Nm bei 2.400–4.200 min^{-1},
  Beschleunigung [0–100 km/h]: 6,7 Sekunden (Touring: 6,9 Sekunden),
  Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (248 km/h),
  Durchschnittsverbrauch nach EU: 7,1 Liter/100 Kilometer (7,2 Liter),
  CO_2-Emission nach EU: 170 g/km (173 g/km).

  BMW 320i: Reihenvierzylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung,
  Hubraum: 1.995 cm^3, Leistung: 125 kW/170 PS bei 6.700 min^{-1},
  max. Drehmoment: 210 Nm bei 4.250 min^{-1},
  Beschleunigung [0–100 km/h]: 8,2 Sekunden (Touring: 8,4 Sekunden),
  Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h (226 km/h),
  Durchschnittsverbrauch nach EU: 6,1 Liter/100 Kilometer (6,2 Liter),
  CO_2-Emission nach EU: 146 g/km (148 g/km).

BMW 318i: Reihenvierzylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung,
Hubraum: 1.995 cm^3, Leistung: 105 kW/143 PS bei 6.000 min^{-1},
max. Drehmoment: 190 Nm bei 4.250 min^{-1},
Beschleunigung [0–100 km/h]: 9,1 Sekunden (Touring: 9,5 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (210 km/h),
Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,9 Liter/100 Kilometer (6,0 Liter),
CO_2-Emission nach EU: 142 g/km (144 g/km).

BMW 335d: Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Variable Twin Turbo,
Hubraum: 2.993 cm^3, Leistung: 210 kW/286 PS bei 4.400 min^{-1},
max. Drehmoment: 580 Nm bei 1.750–2.250 min^{-1},
Beschleunigung [0–100 km/h]: 6,0 Sekunden (Touring: 6,1 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h,
Durchschnittsverbrauch nach EU: 6,7 Liter/100 Kilometer (6,8 Liter),
CO_2-Emission nach EU: 177 g/km (178 g/km).

BMW 330d: Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie
Hubraum: 2.993 cm^3, Leistung: 180 kW/245 PS bei 4.000 min^{-1},
max. Drehmoment: 520 Nm bei 1.750–3.000 min^{-1},
Beschleunigung [0–100 km/h]: 6,1 Sekunden (Touring: 6,2 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h,
Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,7 Liter/100 Kilometer (5,9 Liter),
CO_2-Emission nach EU: 152 g/km (155 g/km).

BMW 325d: Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie
Hubraum: 2.993 cm^3, Leistung: 145 kW/197 PS bei 4.000 min^{-1},
max. Drehmoment: 400 Nm bei 1.300–3.250 min^{-1},
Beschleunigung [0–100 km/h]: 7,4 Sekunden (Touring: 7,6 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h (233 km/h),
Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,7 Liter/100 Kilometer (5,9 Liter),
CO_2-Emission nach EU: 153 g/km (155 g/km).

BMW 320d: Vierzylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie
Hubraum: 1.995 cm^3, Leistung: 130 kW/177 PS bei 4.000 min^{-1},
max. Drehmoment: 350 Nm bei 1.750–3.000 min^{-1},
Beschleunigung [0–100 km/h]: 7,9 Sekunden (Touring: 8,1 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h (228 km/h),
Durchschnittsverbrauch nach EU: 4,8 Liter/100 Kilometer (4,9 Liter),
CO_2-Emission nach EU: 128 g/km (130 g/km).

BMW 318d: Vierzylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie
Hubraum: 1.995 cm^3, Leistung: 105 kW/143 PS bei 4.000 min^{-1},
max. Drehmoment: 300 Nm bei 1.750–2.500 min^{-1},
Beschleunigung [0–100 km/h]: 9,3 Sekunden (Touring: 9,6 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (210 km/h),
Durchschnittsverbrauch nach EU: 4,7 Liter/100 Kilometer (4,8 Liter),
CO_2-Emission nach EU: 123 g/km (125 g/km).

2. Der Erste seiner Klasse baut den Vorsprung weiter aus: Der neue BMW 3er. (Kurzfassung)

Er ist der Inbegriff für Sportlichkeit in seinem Segment und hält seit Jahren die Spitzenposition als meistverkauftes Premiumfahrzeug der Welt. Jetzt tritt der BMW 3er an, seinen Vorsprung weiter auszubauen. Gezielte Design-Modifikationen, eine weiter verfeinerte Interieur-Gestaltung, die neue Generation des optionalen Bedienkonzepts BMW iDrive, neue Leistungen von BMW ConnectedDrive, ein überarbeitetes Motorenangebot sowie Innovationen in den Bereichen Antriebstechnik, Sicherheit und Komfort machen sowohl die neue BMW 3er Limousine als auch den neuen BMW 3er Touring attraktiver denn je. Unangefochten setzt die BMW 3er Reihe dank Hinterradantrieb, harmonischer Achslastverteilung, herausragender Lenkpräzision und anspruchsvollster Fahrwerktechnik die Maßstäbe für Fahrdynamik in ihrem Segment. Mehr denn je lässt sich diese einzigartige Freude am Fahren jetzt mit dem Bewusstsein für Wirtschaftlichkeit und einen möglichst geringen Schadstoffausstoß in Einklang bringen. Dank BMW EfficientDynamics weist die neue BMW 3er Reihe in jeder der zehn zur Auswahl stehenden Motorvarianten deutlich geringere Verbrauchs- und Emissionswerte auf als ihre jeweiligen Wettbewerber im Premiumsegment.

Zu den Neuerungen im Antriebsbereich gehört auch das nochmals optimierte elektronisch gesteuerte Allradsystem BMW xDrive. Der intelligente Allrad-antrieb, der durch eine variable Verteilung der Antriebskraft zwischen Vorder- und Hinterrädern die Fahrdynamik ebenso fördert wie die Fahrstabilität und die Traktion, kann jetzt mit fünf Motorvarianten kombiniert werden. Der neue BMW 320d xDrive ist als Limousine und Touring Modell erhältlich. Ebenfalls neu für beide Karosserievarianten: Der BMW 318d – mit einem Durchschnitts-verbrauch von nur 4,7 Litern je 100 Kilometer das mit Abstand effizienteste Fahrzeug seiner Klasse – kann nun auch mit einem Sechsgang-Automatic-Getriebe ausgestattet werden.

Parallel zur Markteinführung der neuen BMW 3er Limousine und des neuen BMW 3er Touring wird für das Coupé und das Cabrio der Baureihe eine neue Siebengang-Sport-Automatic mit Doppelkupplung präsentiert. Sie ermöglicht in den Modellen BMW 335i Coupé und BMW 335i Cabrio nochmals verbesserte Beschleunigungswerte und kombiniert dieses auch im Vergleich zum serienmäßigen Sechsgang-Handschaltgetriebe realisierbare Plus an Dynamik mit den Komfortmerkmalen eines Automatikgetriebes. Die Siebengang-Sport-Automatic mit Doppelkupplung schaltet ohne Zug-kraftunterbrechung.

Neue Akzente im Design für sportlich-eleganten Auftritt.
Die neue BMW 3er Limousine erfährt durch die markanten Design-Akzente an der Fahrzeugfront, in der Seitenansicht und am Heck eine zusätzliche Betonung ihres dynamischen Charakters, der neue BMW 3er Touring schärft mit den ebenfalls aus jeder Perspektive erkennbaren optischen Neuerungen sein sportlich-elegantes Profil.

Fahrzeugfront mit schwungvollen Formen und Breitenbetonung.
Eine deutliche Betonung der Fahrzeugbreite kennzeichnet die Frontansicht von Limousine und Touring der neuen BMW 3er Reihe. Die markentypische Optik der Doppelrundscheinwerfer wird durch verchromte Röhren unterstrichen, ihre Coronaringe können nun auch bei der BMW 3er Limousine und dem Touring Modell mit optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfern als Tagfahrlicht genutzt werden. Die Lichtquellen der Blinkleuchten sind in einer Lamellenstruktur gegliedert, in Kombination mit den optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfern kommen LED-Blinkleuchten zum Einsatz.

Seitenansicht mit elegant gestreckter Linienführung.
Kraftvoll gespannte Flächen und markante Charakterlinien dominieren die Seitenansicht der neuen BMW 3er Reihe. Höher angesetzt und markanter modelliert wurde die Lichtkante des Seitenschwellers. Ein weiteres Novum sind die mit zwei markanten Charakterlinien versehenen Außenspiegel, in denen das Wechselspiel der konvex und konkav geformten Oberflächen aufgegriffen wird. Zudem bieten die Spiegel nun ein vergrößertes Sichtfeld.

Das Heck: sportlich straff und mit neuem Leuchtendesign.
Eine verstärkte Betonung des kraftvollen und sportlichen Charakters prägt auch die Heckansicht der neuen BMW 3er Reihe. Zu diesem Zweck wurden der hintere Stoßfänger, die Heckleuchten und auch der Kofferraumdeckel vollkommen neu gestaltet. Die zweigeteilten Heckleuchten weisen jetzt die BMW typische L-Form auf. Markant und hochwertig erscheinen sowohl die beiden von LED gespeisten Leuchtbänke für das Schlusslicht als auch die ebenfalls in LED-Technik ausgeführten Blinkleuchten.

Zum besonders kraftvollen Erscheinungsbild trägt auch die Spurverbreiterung für den neuen BMW 3er bei. Mit einem neuen Radträger und weiteren Modifikationen im Detail wird die Spur der Hinterachse je nach Modell um bis zu 24 Millimeter verbreitert.

Hochwertige Materialien und optimierte Ergonomie im Interieur.
Mit gezielten Modifikationen in der Materialauswahl und Oberflächengestaltung wird das moderne und hochwertige Interieur des BMW 3er nochmals aufgewertet. Dabei wird das moderne Gestaltungskonzept mit seinen konvex-konkaven Oberflächen, der sportlichen Eleganz und technikorientierten Ästhetik fortgesetzt.

Premiere für die neue Generation des Bedienkonzepts BMW iDrive.
Für die Aktivierung und Steuerung aller serienmäßigen beziehungsweise optionalen Entertainment-, Informations-, Navigations- und Telekommunikationsfunktionen steht im neuen BMW 3er auf Wunsch das Bediensystem BMW iDrive zur Verfügung. In Verbindung mit dem optionalen Navigationssystem Professional kommt dabei die neue Generation des iDrive zum Einsatz. Darüber hinaus unterstützt das neue iDrive eine multimodale Bedienung per Spracheingabe. Mit der neuen iDrive Generation baut BMW den Vorsprung gegenüber vergleichbaren Systemen anderer Hersteller hinsichtlich der Darstellungsqualität und der intuitiven Bedienbarkeit aus. Über die vier Direktwahltasten im Umfeld des Controllers lässt sich ein spontaner Wechsel zu den Funktionen CD, Radio, Telefon und Navigation besonders schnell realisieren. Das Angebot der Zusatztasten wird durch drei Befehlstasten vervollständigt.

Control Display mit hochauflösender Grafik und variablem Layout.
Das neue iDrive im BMW 3er präsentiert sich mit einem 8,8 Zoll großen Control Display, das mit seinen Dimensionen alle bislang im Automobilbereich genutzten Grafikoberflächen übertrifft. Mit seiner hohen Bildauflösung bietet es deutlich verbesserte Möglichkeiten zur Darstellung detailgetreuer Grafiken. Auch die Struktur der Bedienmenüs erleichtert das Finden der gewünschten Funktionen. Im Startmenü werden alle per iDrive steuerbaren Funktionsbereiche aufgelistet.

Festplattenspeicher für Audiodateien und Navigationssystem.
Zum Ausstattungsumfang des Navigationssystems Professional gehört ein in das Fahrzeug integrierter Festplattenspeicher. Das Speichermedium mit einer Kapazität von 80 GB ermöglicht einen außergewöhnlich schnellen Zugriff auf das digital aufbereitete Kartenmaterial für die Navigation und kann auch für eine umfassende Musikdatei-Sammlung genutzt werden. Das System bietet die Möglichkeit, Musikdateien von einer CD, einem MP3-Player oder einem USB-Stick auf die Festplatte zu übertragen.

Weltpremiere für uneingeschränkte Internet-Nutzung im Fahrzeug.
Als weltweit erster Automobilhersteller ermöglicht BMW mit BMW ConnectedDrive die uneingeschränkte Nutzung des Internets im Fahrzeug bei Stillstand. Der Internet-Zugang ist für den neuen BMW 3er als Sonderausstattung zu attraktiven Flatrate-Konditionen verfügbar. Die Übertragung der Daten basiert auf der EDGE-Technik (Enhanced Data Rates for GSM Evolution), die im Gegensatz zu UMTS flächendeckend verfügbar und um das Drei- bis Vierfache schneller ist als beim Mobilfunkstandard GPRS. Die Basis für die Internet-Nutzung im Fahrzeug bildet das weiterentwickelte iDrive. Durch Schieben des Controllers in unterschiedliche Richtungen lässt sich die Maus auf der im Control Display dargestellten Internet-Seite jeweils entsprechend bewegen.

BMW ConnectedDrive mit erweitertem Angebot.
Als dynamisches Konzept bietet BMW ConnectedDrive heute je nach Land die Produkte BMW Assist, BMW Online, BMW TeleServices und BMW Tracking. Gleichzeitig ist BMW ConnectedDrive für die ständige Weiterentwicklung von Diensten und Services mit immer höherem Mobilitäts- und Informationskomfort geeignet. Dabei sind der Erweiterte Notruf mit automatischer Ortung sowie die Fernfunktionen schon heute verfügbare, sicherheitsrelevante Angebote, die den Vorsprung von BMW ConnectedDrive gegenüber dem Wettbewerb ausbauen.

Die neue BMW 3er Reihe:
Motor des Erfolgs für BMW EfficientDynamics.
Mit ihrem nochmals optimierten Motorenangebot baut die neue BMW 3er Reihe die Spitzenposition im Segment hinsichtlich Fahrdynamik und Wirtschaftlichkeit weiter aus. In allen Motorvarianten weisen sowohl die Limousine als auch das Touring Modell günstigere Verbrauchs- und Emissionswerte auf als ihre Wettbewerber mit vergleichbarer Leistung.

In der neuen BMW 3er Reihe kommen – in jeweils modellspezifischer Zusammenstellung – die aktuellsten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung zum Einsatz. Alle Benzin- und Dieselantriebe, die für die neue BMW 3er Reihe verfügbar sind, repräsentieren den jüngsten Stand der Motorenentwicklung. Darüber hinaus wird ein außergewöhnlich breites Spektrum an effizienzfördernden Maßnahmen im Motorenumfeld genutzt, um die Verbrauchs- und Emissionswerte weiter zu senken. Dazu zählen unter anderem die Bremsenergie-Rückgewinnung, die Auto Start Stop Funktion, die Schaltpunktanzeige, die bedarfsgerechte Steuerung von Nebenaggregaten, die elektromechanische Servolenkung, rollwiderstandsreduzierte Reifen und die aktive Kühlluftklappensteuerung. Durch den umfassenden

Einsatz dieser Technologien in der – gemessen an den Absatzzahlen – erfolgreichsten Baureihe von BMW erlangt die Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics eine besonders große Breitenwirkung.

Neuer Sechszylinder-Dieselmotor im BMW 330d.
Gemäß BMW EfficientDynamics bietet jeder neue BMW im Vergleich zu seinem Vorgängermodell mehr Fahrdynamik bei gleichzeitig reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten. Ein besonders prägnantes Beispiel dafür ist der BMW 330d. Sein 3,0 Liter großer Vollaluminium-Motor verfügt über eine Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation, deren Piezo-Injektoren mit einem Druck von bis zu 1.800 bar agieren, und einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Seine Höchstleistung von 180 kW/245 PS erreicht der neue Dieselantrieb bei einer Motordrehzahl von 4.000 min^{-1}, sein maximales Drehmoment von 520 Nm steht bereits von 1.750 bis 3.000 min^{-1} zur Verfügung. Der neue BMW 330d beschleunigt in 6,1 Sekunden von null auf 100 km/h, seine Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 250 km/h limitiert. Der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch des neuen BMW 330d beträgt 5,7 Liter je 100 Kilometer, sein CO_2-Wert 152 Gramm pro Kilometer.

BMW BluePerformance Technologie: reif für die Abgasnorm EU 6.
Serienmäßig ist der neue BMW 330d mit einem Dieselpartikelfilter und einem Oxidationskatalysator ausgerüstet. Dank der beim neuen Sechszylinder-Motor eingesetzten Innovationen unterbietet er die für die Abgasnorm EU 5 gültigen Grenzwerte deutlich. Im Oxidationskatalysator werden Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid zu Wasser und Kohlendioxid umgewandelt. Für eine weitere Reduzierung von Stickoxiden im Abgas kann zusätzlich zum Oxidationskatalysator ein NO_X-Speicherkatalysator in die Abgasnachbehandlung des neuen Sechszylinder-Dieselmotors integriert werden. In der optionalen Konfiguration mit BMW BluePerformance Technologie erfüllt der neue BMW 330d sogar die Voraussetzungen für eine Einstufung entsprechend der künftigen Abgasnorm EU 6.

Ebenso wie der neue BMW Sechszylinder-Diesel bieten auch die Motoren der Modelle BMW 320d und BMW 318d serienmäßig die Voraussetzungen zur Erfüllung der Abgasnorm EU 5. Ihre Vierzylinder-Dieselmotoren wurden in einer Reihe von Details modifiziert, wobei die weitere Reduzierung der Emissionswerte ohne Einfluss auf die Leistung, den Kraftstoffverbrauch und die Akustikeigenschaften der Antriebseinheiten realisiert wurde.

Motorenauswahl: größte Vielfalt und höchste Effizienz im Segment.
Die ideale Kombination aus Fahrspaß und Effizienz zeichnet auch die weiteren für die neue BMW 3er Reihe verfügbaren Motoren aus. Spontan ansprechende und durchzugsstarke Sechs- und Vierzylinder-Diesel, kraftvolle und drehfreudige Vierzylinder-Benzinmotoren sowie die für ihre einzigartige Laufkultur und dynamische Leistungsentfaltung bekannten Reihensechszylinder-Benziner bilden ein Motorenportfolio, das im Segment der BMW 3er Reihe unübertroffen ist.

Mit fünf Benzin- und fünf Dieselmotoren bietet die neue BMW 3er Reihe die umfangreichste Motorenauswahl in ihrem Segment. Sowohl bei den Benzinern als auch bei den Dieselaggregaten haben die Kunden die Wahl zwischen zwei Vier- und drei Sechszylinder-Motoren. Das Leistungsspektrum reicht von jeweils 105 kW/143 PS bei den Vierzylinder-Modellen BMW 318i und BMW 318d bis zum 225 kW/306 PS starken Reihensechszylinder-Triebwerk im BMW 335i. Sämtliche Motoren sind sowohl für die BMW 3er Limousine als auch für das Touring Modell erhältlich, alle werden in modellspezifischer Konfiguration mit den aktuellsten BMW EfficientDynamics Maßnahmen im Motorenumfeld kombiniert. Jede der zehn Motorvarianten weist daher im Vergleich mit ähnlich leistungsstarken Wettbewerbern die günstigste Relation zwischen Fahrdynamik und Wirtschaftlichkeit auf.

Einzigartig im Wettbewerb sind unter anderem die Ausstattung sämtlicher Benzinmotoren mit der Direkteinspritzung High Precision Injection sowie die Kombination von Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Turboaufladung und Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation bei allen Dieselantrieben. Unübertroffen dynamisch zeigt sich der BMW 335i, der in nur 5,6 Sekunden von null auf 100 km/h beschleunigt. Spitzenreiter der Effizienz-Wertung im gesamten Fahrzeugsegment ist der BMW 318d mit einem Durchschnittsverbrauch im EU-Testzyklus von 4,7 Litern je 100 Kilometer und einem CO_2-Ausstoß von 123 Gramm pro Kilometer.

Optimiertes Allradsystem BMW xDrive –
jetzt auch für den BMW 320d xDrive.
Nochmals erweitert wird bei der neuen BMW 3er Reihe die Auswahl der Motorvarianten, die mit dem intelligenten Allradantrieb BMW xDrive kombiniert werden können. Erstmals besteht die Möglichkeit, ein Vierzylinder-Modell dieser Baureihe mit xDrive auszustatten. Der neue BMW 320d xDrive verbindet herausragende Effizienz mit überlegenen Fahrdynamik- und Traktionseigenschaften. Sowohl für die Limousine als auch für den Touring der neuen BMW 3er Reihe können damit nun jeweils drei Benzin- und zwei Dieselmotoren in Kombination mit dem intelligenten Allradantrieb BMW xDrive

kombiniert werden. Die entsprechenden Modelle tragen nun die Bezeichnungen BMW 335i xDrive, BMW 330i xDrive, BMW 325i xDrive sowie BMW 330d xDrive und BMW 320d xDrive.

Das elektronisch gesteuerte permanente Allradsystem BMW xDrive bietet durch die situationsgerechte Verteilung des Antriebsmoments zwischen Vorder- und Hinterachse auf jedem Untergrund ein unvergleichliches Maß an Komfort, Traktion und Agilität. Für eine besonders präzise Steuerung sind die Rechnereinheiten der Fahrstabilitätsregelung Dynamische Stabilitäts Control (DSC) und des xDrive im Integrated Chassis Management (ICM) miteinander vernetzt. Mit diesen Fähigkeiten unterstützt xDrive die Fahrdynamik, weil es frühzeitig jede Tendenz zum Über- beziehungsweise Untersteuern erkennt und ihr wirkungsvoll entgegenwirkt.

Überlegene Fahrwerktechnik, Aktivlenkung als Option.
Die neue BMW 3er Reihe verfügt über die anspruchsvollste Fahrwerktechnik ihres Segments. An der Hinterachse kommt eine Fünflenker-Konstruktion zum Einsatz, die auf die Anforderungen der besonders leistungs- und drehmomentstarken Motoren abgestimmt ist. Auch die Vorderachse der BMW 3er Reihe entspricht einem einzigartigen Konstruktionsniveau. Die Doppelgelenk-Federbein-Zugstrebenachse mit Stabilisator ist weitgehend aus Aluminium gefertigt.

Zur Serienausstattung gehört ferner eine elektromechanische Lenkung mit integrierter Servotronic-Funktion für eine geschwindigkeitsabhängige Lenkunterstützung. Optional ist auch eine Aktivlenkung erhältlich, bei der die Lenkübersetzung an die jeweilige Geschwindigkeit angepasst wird.

Optimierter Insassenschutz mit crashaktiven Kopfstützen.
Das Sicherheitskonzept der neuen BMW 3er Reihe basiert auf der soliden Karosseriestruktur, dem gezielten Einsatz hochfester Stahlsorten und speziellen Deformationselementen zur Ableitung und Absorbierung von Aufprallenergie. Darüber hinaus bieten sechs Airbags, Dreipunkt-Automatikgurte und Kopfstützen auf allen Sitzplätzen den Insassen optimalen Schutz. Außerdem gehören ISOFIX-Kindersitzbefestigungen auf den Fondsitzen zur Serienausstattung. Zusätzlich sind die Vordersitze der neuen BMW 3er Reihe serienmäßig mit crashaktiven Kopfstützen ausgestattet, die bei einem Heckaufprall die Gefahr von Halswirbelverletzungen deutlich reduzieren. Das von der Sicherheitselektronik des Fahrzeugs gesteuerte System sorgt im Fall einer Heckkollision dafür, dass innerhalb kürzester Zeit das Vorderteil der Kopfstütze um bis zu 60 Millimeter nach vorn und bis zu 40 Millimeter nach oben bewegt wird. Damit verringert sich der Abstand zum Kopf, und so wird die stabilisierende und sichernde Funktion der Kopfstütze erhöht.

Einen Beitrag zur aktiven Sicherheit leistet die neue Generation des Adaptiven Kurvenlichts, das in Verbindung mit Bi-Xenon-Scheinwerfern als Option erhältlich ist. 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. Bei geringen Geschwindigkeiten wird dagegen das Abbiegelicht aktiviert. Diese Funktion wird je nach Fahrtrichtung von einem der beiden inneren Scheinwerfer übernommen. Vor jedem Abbiegevorgang wird durch einen gezielten Schwenk des Lichtkegels die Fahrbahn in der angesteuerten Richtung ausgeleuchtet.

Bester Heiz- und Klimakomfort im Segment.

Auch auf dem Gebiet der Komfortausstattung weist die neue BMW 3er Reihe weitere Optimierungen auf. Die weiterentwickelte Heizungs- und Klimatisierungstechnik sorgt dafür, dass sich der Innenraum zu jeder Jahreszeit wunschgemäß temperieren lässt. Der neue BMW 3er verfügt über das leistungsfähigste Aufheiz- und Abkühlungssystem seiner Klasse. Innerhalb einer Minute kann die gesamte Innenraumluft dreimal komplett ausgetauscht werden. Trotz des außergewöhnlich hohen Luftmengendurchsatzes wird durch Strömungsoptimierung im Gerät und in den Zuleitungen sowie durch einen mittig auf der Instrumententafel angeordneten Ausströmer ein herausragender Akustik-Komfort erzielt. Optional ist auch eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit individueller Steuerung der Temperatur für Fahrer und Beifahrer verfügbar.

3. Das Design: Unverkennbar in Bestform.

- **Neue Akzentuierung der dynamischen Linienführung.**
- **Neue Scheinwerfer und Rückleuchten.**
- **Interieur mit verbesserter Ergonomie und eleganter Chromoptik.**

Der neue BMW 3er präsentiert sich in seinem Erscheinungsbild dynamischer als jemals zuvor, rundum gestrafft und mit athletisch gespannten Oberflächen. Flach und leistungsbereit kauert der BMW 3er mit seiner verbreiterten Spur auf dem Asphalt. Wie aus einem Guss wirken die Modifikationen an Front, Seiten und Heck. Aufregend kraftvoll und besonders dreidimensional wirkt der BMW 3er mit seinen markanten, pfeilförmig nach vorn zusammenlaufenden Charakterlinien auf der Motorhaube und der prägnant ausmodellierten Frontschürze.

Stärkere Breitenwirkung und Präsenz in der Frontansicht.
Mit seinen markanten, die Spannweite betonenden Linien an Front und Heck wirkt der BMW 3er jetzt noch sportlicher. An der Frontschürze zeigt sich die neue Breitenorientierung in den äußeren Lufteinlässen, die nach außen hin einen Aufwärtsschwung zeichnen und die breite Spur optisch betonen. Zur nochmals verstärkten dreidimensionalen Wirkung der BMW 3er Reihe tragen die stärker herausmodellierten, dynamischen Aufwärtsschwünge bei, die sich von unterhalb und oberhalb des mittleren Lufteinlasses bis in die Seiten ziehen. Der mittlere Einlass wurde nochmals vergrößert.

Zum besonders kraftvollen Erscheinungsbild trägt die Spurverbreiterung hinten bei. Mit einem neuen Radträger und weiteren Modifikationen im Detail wird die Spurweite der Hinterachse je nach Modell um bis zu 24 Millimeter erhöht.

Zwei zusätzliche Charakterlinien auf der Motorhaube streben pfeilförmig nach vorn, umrahmen das BMW Emblem und verstärken die muskulöse Anmutung der konvex-konkaven Oberflächen. Im Vergleich zum Vorgänger sitzt die Doppelniere jetzt tiefer. Sie erscheint nun als geschlossene Einheit, ihre oben liegenden Chrombänder sind einer umlaufenden, spannungsvoll in sich gedrehten Chromeinfassung gewichen. Außerdem erhielt die zweigeteilte Niere neue Lichtkanten.

Technisiertes Scheinwerfer-Design als Symbol für die Produktpersönlichkeit.
Die Seitenblinker zeigen eine neue grafische, chromfarbene Lamellenstruktur. In ihrer quer verlaufenden Ausrichtung steigert sie zusätzlich die Breitenwirkung des Fahrzeugs. Die markentypische Optik der Doppelrundscheinwerfer kommt jetzt auch bei der BMW 3er Limousine und dem Touring über die Nutzung der Coronaringe als Tagfahrlicht, bei Sonderausstattung mit Bi-Xenon-Scheinwerfern, zur Geltung. Bei Halogenscheinwerfern haben die Coronaringe Standlichtfunktion.

Betont flache seitliche Silhouette.
Beim BMW 3er wird die längenbetonte Gestaltung der Fahrzeugseiten von kraftvoll aufgespannten Flächen sowie von drei Charakterlinien dominiert. Sie strecken den BMW 3er optisch und prägen sein sportliches Äußeres. Die erste Charakterlinie zieht sich am Schweller von den Vorderrädern nach hinten, wo sie kurz vor den hinteren Radläufen in den umliegenden Flächen ausläuft. Sie ist jetzt markanter modelliert und höher platziert. Sowohl in der Heck- als auch in der Frontschürze erhielt die Schwellerlinie jetzt eine Fortsetzung, wodurch das Fahrzeug gestreckter wirkt.

Die zweite Charakterlinie verläuft als die für jeden BMW typische Sicke vom oberen Bereich der vorderen Radhäuser in einer sehr dreidimensionalen Interpretation bis fast zu den Heckleuchten. Als Schulterlinie zieht sich die dritte Charakterlinie fein, spannungsvoll und präzise fast bis zum Heck.
Neu sind die innovativen, mit zwei markanten Charakterlinien versehenen Seitenspiegel, in denen auch das dynamisierende Wechselspiel der konvex und konkav geformten Oberflächen wieder auftaucht.

Neuinterpretation der L-förmigen Heckleuchten.
Völlig neu und zugleich in BMW typischer L-Form sind die zweigeteilten Heckleuchten sowohl bei der Limousine als auch beim Touring Modell jetzt stärker horizontal ausgerichtet. Mit Ausnahme eines kleinformatigen, rechteckigen Feldes, das für die Rückfahrleuchten reserviert ist, sind sie monochrom gehalten und erscheinen als Einheit. Sie weisen, analog zu den Frontscheinwerfern, eine horizontale Aufteilung auf. Markant erscheinen sowohl die beiden von LED gespeisten Leuchtbänke für das Schlusslicht als auch die ebenfalls in LED-Technik ausgeführten Blinkleuchten, die einen reizvollen dreidimensionalen Effekt erzeugen.

Die Heckleuchten bilden ein harmonisches Ganzes mit den neuen, die Fahrzeugbreite und den festen Stand betonenden Linien am Heck. Am Schweller markieren zwei Linien ein Doppelband, das bis in die Fahrzeugseiten reicht.

Dadurch wird nicht nur die Breitenwirkung verstärkt, das Heck wird auch harmonisch an die Fahrzeugseiten angebunden. Zudem wirkt der BMW 3er am Heck auf diese Weise gestrafft, noch leichter und sportlicher.

Interieur: Raffinesse bei Material, Oberflächen und Farbe.
Mit gezielten Modifikationen in der Materialauswahl und Oberflächengestaltung wird das moderne und hochwertige Interieur des BMW 3er nochmals aufgewertet. Wesentliche Bedienelemente wie iDrive Controller, Klimatisierungs- und Audio-Regler wurden in ihren optischen und haptischen Eigenschaften weiter verfeinert. Frische, moderne Farbtöne runden das hochwertige Ambiente ab.

Insgesamt wird im großzügig wirkenden Innenraum das moderne Gestaltungskonzept mit seinen konvex-konkaven Oberflächen, der sportlichen Eleganz und technikorientierten Ästhetik fortgesetzt. Das Leitthema des in sich gedrehten Bandes dominiert auch das Interieur und erzeugt dort ein Gefühl von Leichtigkeit und schwungvoller Dynamik.

Elegante Glanzpunkte.
Dezente Verfeinerungen sind an einer Reihe von Bedienelementen sowie an den Instrumenten im Cockpit der neuen BMW 3er Reihe erkennbar. Mit hochwertigen Materialien und der harmonischen Gestaltung wird der Premiumcharakter der Baureihe im Detail unterstrichen. Mattiertes Chrom schimmert am Start-/Stop-Knopf, den Drehreglern für die Klimaanlage und am Lichtschaltzentrum. Der BMW Schriftzug auf den neu gestalteten Einstiegsleisten besitzt Chromglanz mit Edelstahleinlegern. Höchste Präzision vermitteln die filigran und elegant gezeichneten, leicht über das Zentrum hinausragenden Zeiger in Drehzahlmesser und Tachometer. Das hochwertige Design der chromumrahmten Instrumente wird durch eine feinere Chronoskalierung unterstrichen.

Passend zu den Chromdetails ist der ergonomisch optimierte iDrive Controller mit einer mattierten Edelmetalloberfläche versehen. Die Bedieneinheit ist insgesamt kleiner geworden und wird jetzt durch mehrere Funktionstasten ergänzt. Diese sind um den iDrive Controller herum gruppiert und ermöglichen unter anderem den schnellen und direkten Zugriff auf die wichtigsten Menüpunkte des iDrive Systems.

Darüber hinaus verfügt die Mittelkonsole über ein größeres Ablagefach. Dort befindet sich neben einem AUX-In-Eingang und einem Bordnetzanschluss eine vorgegebene Mulde. Darin lässt sich ein handelsübliches MP3-Abspielgerät rutschfest und bedienfreundlich unterbringen.

Ebenfalls ergonomisch optimiert wurde das Design für die Armauflagen in den Türverkleidungen. Das Bedienfeld für die Fensterheber und die Spiegelverstellung wurde auf der Fahrerseite zwei Zentimeter weiter nach hinten verlegt, um einen noch komfortableren Zugriff zu gewährleisten.

Zeitgemäßes Angebot für die Individualisierung.
Mit hochwertigen Materialien und ausdrucksstarken Farben kann der Fahrer bei der Individualisierung des Innenraums seiner Persönlichkeit auf vielfältige Weise Ausdruck verleihen. Für die individuelle Polstergestaltung sind inklusive der drei neuen Farbvarianten Oyster, Sattelbraun und Rotbraun für die Sitzbezüge in Leder Dakota insgesamt elf Farben erhältlich. Zum neuen Angebot gehören glänzend lackierte Dekorleisten in Diamantschwarz und Spacegrau sowie die Ausführungen Alu-Längsschliff und Nussbaumholz mit horizontaler Maserung.

Für die Außenlackierung stehen zwölf Farben zur Auswahl. Neu im Programm sind die Metalliclackierungen in den Farben Spacegrau, Bluewater und Tasman. Dazu passen neun optional erhältliche Leichtmetallfelgen, sechs davon mit einem neuen, sportlichen Speichendesign.

4. BMW EfficientDynamics im neuen BMW 3er: Mit BluePerformance schon heute reif für die Abgasnorm EU 6.

- **Neuer Reihensechszylinder-Dieselmotor im BMW 330d.**
- **Emissionsreduzierung gemäß EU 5 sowie optional EU 6.**
- **Vielfältige BMW EfficientDynamics Maßnahmen in der BMW 3er Reihe erzielen höchste Breitenwirkung bei CO_2-Reduzierung.**

Im Vergleich mit ihren jeweiligen Wettbewerbern weisen alle Motorvarianten der neuen BMW 3er Reihe die geringsten Verbrauchs- und Emissionswerte auf. Die Führungsposition auf dem Gebiet der Effizienz geht zudem mit teilweise deutlich höherer Fahrdynamik einher. Aktuelles Beispiel dafür ist der neu entwickelte Reihensechszylinder-Dieselmotor. Die Antriebseinheit des neuen BMW 330d weist eine im Vergleich zum Vorgängermotor um 10 kW auf nunmehr 180 kW/245 PS gesteigerte Leistung auf, ermöglicht zugleich einen um sieben Prozent reduzierten Kraftstoffverbrauch und bietet zudem bereits heute die Voraussetzungen dafür, mit optionaler BMW BluePerformance Technologie ohne Einfluss auf Leistung und Verbrauch die Bestimmungen der erst 2014 gültigen Abgasnorm EU 6 zu erfüllen.

Bremsenergie-Rückgewinnung, Schaltpunktanzeige, aktive Aerodynamik und eine bedarfsgerechte Steuerung von Nebenaggregaten sind – wie bei BMW üblich – auch im neuen BMW 330d Teil der Serienausstattung. In der BMW 3er Reihe, der an den Absatzzahlen gemessen erfolgreichsten Baureihe von BMW, profitiert eine besonders große Zahl von Kunden von diesen und weiteren aktuellen BMW EfficientDynamics Maßnahmen. Folglich erzielt die umfassende Einführung effizienzfördernder Technologie in der BMW 3er Reihe auch die größte Breitenwirkung.

Neuer BMW 330d:
mehr Leistung, reduzierter Verbrauch, geringere Emissionen.
Mit dem neuen BMW 330d wird die Messlatte in diesem Segment nochmals höher gelegt. Sein 3,0 Liter großer Vollaluminium-Motor verfügt über eine Common-Rail-Einspritzung der dritten Generation, deren Piezo-Injektoren mit einem Druck von bis zu 1.800 bar agieren, und einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Er ist serienmäßig mit einem Dieselpartikelfilter und einem Oxidationskatalysator ausgestattet. Seine Höchstleistung von 180 kW/245 PS erreicht der neue Dieselantrieb bei einer Motordrehzahl von 4.000 min^{-1}, sein maximales Drehmoment von 520 Nm steht bereits von 1.750 bis 3.000 min^{-1} zur Verfügung. Der neue BMW 330d beschleunigt in 6,1 Sekunden von null auf 100 km/h, seine Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h limitiert.

Der neue BMW 330d kommt auf einen im EU-Testzyklus ermittelten Durchschnittsverbrauch von 5,7 Litern je 100 Kilometer. Sein CO_2-Wert beträgt 152 Gramm pro Kilometer.

Die optimierten Leistungs- und Verbrauchswerte sind das Ergebnis einer grundlegenden Neukonstruktion des Sechszylinders. Sowohl in seinem Aufbau als auch in einer Vielzahl von Bauteilen sowie in der Anordnung von Nebenaggregaten unterscheidet sich der Motor des neuen BMW 330d grundlegend vom Vorgängermotor. Beibehalten wurde dagegen der Hubraum von 2.993 Kubikzentimetern. Das neu entwickelte Kurbelgehäuse besteht aus einer hochfesten Aluminium-Silizium-Legierung. Neudimensionierte Haupt- und Pleuellager reduzieren Reibungsverluste und steigern gleichzeitig sowohl die Leistung als auch das Drehmoment. Die Kurbelwelle wurde zugunsten der höheren Leistung nochmals steifer konstruiert. Die Brennräume wurden neu gestaltet, die Bauhöhe des Zylinderkopfs reduziert. Für eine besonders saubere Verbrennung mit geringen Rohemissionen sorgt die senkrechte Anordnung der Ventile gemeinsam mit einer neu geregelten Luftzufuhr für die Zylinder. Erstmals kommen bei einem Sechszylinder-Dieselmotor Keramikglühkerzen zum Einsatz, die sowohl die Starteigenschaften als auch die Verbrauchs- und Emissionswerte im Warmlauf verbessern.

Gewicht reduziert, für besseren Fußgängerschutz vorbereitet.
Mit einem Gewicht von 185 Kilogramm liegt der neue Sechszylinder-Diesel nochmals um fünf Kilogramm unter dem Wert des Vorgängermotors. Die Gewichtsoptimierung trägt nicht nur zur Effizienz der von diesem Motor angetriebenen Fahrzeuge bei, sondern steigert auch ihre Agilität. Mit seiner kompakten Bauweise, der verringerten Bauhöhe, einer neuen Zylinderkopfhaube, einem in der Höhe deformierbaren Ansauggeräuschdämpfer sowie durch die Verlegung des Kettentriebs an die Motorrückseite trägt der neue Diesel auch dazu bei, künftige Anforderungen an den Fußgängerschutz zu erfüllen.

Analog zur Geometrie der Vierzylinder-Diesel sind die Nebenaggregate Generator, Lenkhilfepumpe und Klimakompressor an der linken Motorseite angeordnet. Weil sämtliche Nebenaggregate von einem einzigen Riemen angetrieben werden, ist eine zweite Riemenebene nicht erforderlich. Auch damit wird die Effizienz der Antriebseinheit nochmals gesteigert, weil Reibwertverluste vermieden werden können.

Common-Rail-Direkteinspritzung mit neuen Piezo-Injektoren und höherem Druck.

Für eine exakt dosierte und präzise gesteuerte Kraftstoffversorgung sorgt das speziell für den neuen Sechszylinder entwickelte Einspritzsystem. Es basiert auf der sowohl bei Sechs- als auch bei Vierzylinder-Dieselmotoren von BMW bereits bewährten Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation, verfügt über weiterentwickelte, zentral angeordnete Piezo-Injektoren und agiert jetzt mit einem maximalen Druck von 1.800 bar. Gegenüber der bisher eingesetzten Version des Einspritzsystems wurden auch die Hochdruckpumpe, die Versorgungs- und Einspritzleitungen, der Raildrucksensor und das Druckregelventil erneuert.

Durch eine gesteigerte Rechnerleistung und größere Speicherplatzkapazitäten zeichnet sich die neue Motorsteuerung aus. Damit ist sie unter anderem auch dazu geeignet, die komplexen Steuerungsaufgaben zu bewältigen, die zur Erfüllung der EU 6-Abgasnorm erforderlich sind. Ihre Daten bezieht die Motorsteuerung aus einer Vielzahl von Sensoren, die unter anderem im Motorblock, im Zylinderkopf, im Kühl- und im Einspritzsystem, im Ölkreislauf, im Abgaskrümmer, in der Luftzufuhr, in der Abgasrückführung und im Bereich der Abgasanlage angeordnet sind.

Turbolader mit optimierter Steuerung.

Eine Weiterentwicklung gegenüber dem Vorgängermotor verhilft auch dem Abgasturbolader beim neuen Sechszylinder-Diesel zu optimierter Wirkung. Die in Abhängigkeit von Lastzustand und Leistungsanforderung aktivierbare Verstellung der Turbinengeometrie kann nun noch präziser gesteuert werden. Auf diese Weise ist ein spontanes Ansprechen bei niedrigen Drehzahlen ebenso gewährleistet wie eine hohe Leistungsdichte unter Volllast. Modifizierte Verdichter- und Turbinenlaufräder verhelfen der Aufladung zu verbesserten thermodynamischen Eigenschaften.

Die neu konzipierte Abgasrückführung umfasst eine in den Zylinderkopf integrierte Kanalführung, eine neu angeordnete Einleitung in die Sauganlage und eine besonders wirksame Kühlung. Der leistungsoptimierte Edelstahl-Abgaskühler ist an der Motorvorderseite positioniert und mit einer Bypassklappe versehen, wodurch die Schadstoffemissionen im Warmlauf begrenzt werden. Umfang und Temperatur der Abgasbeimengung können je nach Betriebspunkt und Motortemperatur präzise bestimmt werden. Damit wird bereits motorintern für eine Minimierung der Kohlenwasserstoff-, Kohlenmonoxid- und Stickoxid-Emissionen gesorgt. Zugleich ist ein jederzeit ruhiger und kultivierter Motorlauf gewährleistet. Eine zusätzliche Temperaturminderung wird durch die Kanalführung im Zylinderkopf bewirkt. Durch

den daraus resultierenden Kühleffekt wird die zur Reduzierung der Stickoxid-Anteile angestrebte Absenkung der Verbrennungstemperatur in den Brennräumen zusätzlich verstärkt.

Dieselpartikelfilter und Katalysator in einem gemeinsamen Gehäuse.
Serienmäßig ist der neue BMW 330d mit einem Dieselpartikelfilter und einem Oxidationskatalysator ausgerüstet. Die Abgasreinigungseinheiten sind in einem gemeinsamen Gehäuse untergebracht, das unmittelbar hinter dem Motor platziert ist. Die von BMW eingesetzten Dieselpartikelfiltersysteme erreichen eine vom Bundesumweltamt bestätigte Abscheiderate von mehr als 99 Prozent. Damit liegt die Partikelkonzentration im Abgas von BMW Dieselfahrzeugen auf einem ähnlichen Niveau wie in der Umgebungsluft.

Dank der beim neuen Sechszylinder-Motor eingesetzten Innovationen unterbietet der Antrieb die für die Abgasnorm EU 5 gültigen Grenzwerte deutlich. Neben den Dieselpartikeln reduziert die Abgasreinigung auch Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid besonders wirkungsvoll. Der Dieselpartikelfilter arbeitet wartungsfrei und ohne den Einsatz von Additiven. Die in regelmäßigen Abständen erforderlichen Regenerationsphasen werden durch eine von der Motorsteuerung aktivierte Nacheinspritzung ausgelöst. Mit ihrer hochentwickelten Steuerungstechnologie gewährleistet die Abgasreinigung ihren optimalen Betriebszustand jederzeit autark. Als weltweit erster Hersteller bot BMW bereits im Jahr 2004 wartungsfreie Dieselpartikelfilter an. Auch bei der serienmäßigen Ausrüstung aller Dieselmodelle mit einem Filtersystem übernahm BMW die Führungsrolle.

Zukunftsweisend: BMW BluePerformance Dieselmotor mit EU 6-Technologie.
Im Oxidationskatalysator werden Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid zu Wasser und Kohlendioxid umgewandelt. Für eine zusätzliche Reduzierung von Stickoxiden im Abgas kann zusätzlich zum Oxidationskatalysator ein NO_X-Speicherkatalysator in die Abgasnachbehandlung des neuen Sechszylinder-Dieselmotors integriert werden. In der optionalen Konfiguration mit BMW BluePerformance Technologie erfüllt der neue BMW 330d sogar die Voraussetzungen für eine Einstufung entsprechend der künftigen Abgasnorm EU 6.

Die Beschichtung des NO_X-Speicherkatalysators besteht aus Platin, Palladium und Rhodium. Die durch diese Edelmetalle ausgelöste Katalyse bewirkt eine Anbindung von Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid an die im Katalysator eingebrachten Bariumcarbonat-Elemente und ermöglicht ihre Speicherung in Form von Bariumnitrat. Durch einen kurzfristigen Motorbetrieb mit höherem

Kraftstoffanteil – ausgelöst durch eine Nacheinspritzung – können diese Nitrate vollständig verbrannt werden. Zusätzlich können auf gleichem Wege auch die bei der Verbrennung von Dieselkraftstoff auftretenden Schwefeloxide beseitigt werden.

Optimierte Abgasreinigung auch bei Vierzylinder-Dieselmotoren.
Ebenso wie der neue BMW Sechszylinder-Diesel bieten auch die Motoren der Modelle BMW 320d und BMW 318d serienmäßig die Voraussetzungen zur Erfüllung der Abgasnorm EU 5. Ihre Vierzylinder-Dieselmotoren wurden in einer Reihe von Details modifiziert, wobei die weitere Reduzierung der Emissionswerte ohne Einfluss auf die Leistung, den Kraftstoffverbrauch und die Akustikeigenschaften der Antriebseinheiten realisiert wurde. Durch die Optimierung von Brennverfahren und Abgasrückführung werden bereits die beim Verbrennungsvorgang auftretenden Rohemissionen signifikant reduziert. Ein Hochdruckkühler sorgt für eine wirksame Temperaturabsenkung, ein elektrisch betriebenes Ventil für eine präzise Dosierung der Abgasrückführung. Die Daten für die Steuerung werden mit Hilfe eines Temperatur- und eines Abgasdrucksensors gewonnen.

Darüber hinaus wurde auch die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung nochmals gesteigert. Neue Edelmetallbeschichtungen für den Dieselpartikelfilter und den Oxidationskatalysator ermöglichen eine noch intensivere Umwandlung beziehungsweise Speicherung von Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxid, Stickoxiden und Dieselpartikeln.

BMW EfficientDynamics: serienmäßig in jedem BMW 3er.
In der neuen BMW 3er Reihe kommen – in jeweils modellspezifischer Zusammenstellung – die aktuellsten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung zum Einsatz. Ausnahmslos sind die Benzinmotoren mit einer Direkteinspritzung der zweiten Generation ausgestattet. Bei dem als High Precision Injection bezeichneten System sorgen zentral zwischen den Ventilen und in unmittelbarer Nähe zur Zündkerze angeordnete Piezo-Injektoren für eine präzise dosierte Kraftstoffeinspritzung. Auf diese Weise ist eine auch im Alltagsverkehr messbare Reduzierung des Kraftstoffkonsums gewährleistet. Die Vierzylinder-Benzinmotoren der Modelle BMW 320i und BMW 318i sowie der Reihensechszylinder mit Twin Turbo Technik im BMW 335i verfügen über ein Aluminium-Kurbelgehäuse. Bei den Sechszylinder-Saugmotoren des BMW 330i und des BMW 325i wird darüber hinaus ein Magnesium-Aluminium-Verbundkurbelgehäuse eingesetzt. Diese Konstruktion ist nochmals um etwa 24 Prozent leichter als ein vergleichbares Aluminium-Gehäuse.

Gewichtsoptimierende Aluminium-Bauweise zeichnet auch die Dieselmotoren der BMW 3er Reihe aus. Darüber hinaus sorgt sowohl bei den Sechs- als auch bei den Vierzylinder-Dieselantrieben eine Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation für die Kraftstoffversorgung. Turbolader mit variabler Einlassgeometrie beziehungsweise Variable Twin Turbo Technik beim BMW 335d gewährleisten sportliche Fahrleistungen bei einem herausragend hohen Wirkungsgrad.

Standard für alle Modelle der BMW 3er Reihe: Bremsenergie-Rückgewinnung.
Ergänzend zu den motorinternen Optimierungen sind die für das jeweilige Modell verfügbaren effizienzfördernden Maßnahmen im Umfeld der Antriebseinheiten grundsätzlich Teil der Serienausstattung. So sind alle Varianten der BMW 3er Reihe mit der Bremsenergie-Rückgewinnung ausgestattet, die mit Hilfe einer intelligenten Generatorregelung erzielt wird. Dabei wird die Erzeugung von Strom für das Bordnetz auf die Schub- und Bremsphasen konzentriert. Dadurch kann der Generator während der Beschleunigungsphasen entlastet werden, um mehr Antriebskraft zur Verfügung zu stellen.

Auto Start Stop Funktion und Schaltpunktanzeige.
Bei den handgeschalteten Ausführungen der BMW 3er Reihe mit Vierzylinder-Motor sorgt die Auto Start Stop Funktion vor allem im Stadtverkehr für mehr Effizienz. Bringt der Fahrer den Schalthebel in Leerlaufstellung und nimmt er den Fuß von der Kupplung, schaltet die Motorelektronik das Triebwerk automatisch ab. Zum Beispiel beim Halt an einer Ampel sinkt der Momentanverbrauch damit auf null. Zum erneuten Start genügt die Betätigung des Kupplungspedals, das Anlassen des Motors geschieht blitzschnell und ohne weiteres Zutun des Fahrers.

Auch während der Fahrt bietet die Motorelektronik Unterstützung beim möglichst effektiven Umgang mit dem Treibstoffvorrat. Mittels einer Schaltpunktanzeige, ein im Instrumentenkombi aufleuchtendes Pfeilsymbol mit Angabe der optimalen Fahrstufe, wird der Fahrer auf den unter Verbrauchsaspekten idealen Moment zum Gangwechsel hingewiesen.

Verbrauchsreduzierung durch Steuerung von Nebenaggregaten.
Zusätzliche, modellspezifische Maßnahmen zur Kraftstoffeinsparung erfolgen ohne Einfluss des Fahrers. Dazu gehört die aktive Steuerung der Luftklappen im Kühlergrill. Bei geringem Kühlbedarf des Motors werden die Klappen geschlossen, was eine messbare Verbesserung der Aerodynamik und damit eine weitere Verbrauchsreduzierung zur Folge hat.

Darüber hinaus werden zahlreiche Nebenaggregate bedarfsgerecht und damit energiesparend betrieben. So wird für die elektromechanische Servolenkung EPS (Electric Power Steering) mit integrierter Servotronic-Funktion stets nur dann Energie aufgewandt, wenn tatsächlich Lenkunterstützung erforderlich beziehungsweise gewünscht ist. Auch die elektrische Kühlmittelpumpe läuft drehzahl- und temperaturabhängig gesteuert nur dann, wenn sie wirklich benötigt wird. Mit einer Leistungsaufnahme von 200 Watt beansprucht sie nur etwa ein Zehntel der für konventionelle Pumpen üblichen Antriebsenergie.

Für einen weiteren Effizienzgewinn sorgt auch der mit einer Kupplung versehene Riemenantrieb des Klimakompressors. Wird die Klimaanlage ausgeschaltet, erfolgt eine automatische Abkopplung des Kompressors. Auf diese Weise werden das Schleppmoment des Kompressors auf ein Minimum reduziert und der Wirkungsgrad des Motors noch weiter gesteigert. Serienmäßig sind außerdem alle Varianten der neuen BMW 3er Reihe mit rollwiderstandsreduzierten Runflat-Reifen ausgestattet.

Einschließlich der Varianten BMW 320d Coupé und des BMW 320d Cabrio weisen sechs Modelle der BMW 3er Reihe einen CO_2-Wert von maximal 140 g/km auf. Ihr einzigartiger Charakter resultiert zudem aus der Tatsache, dass die vorbildliche Wirtschaftlichkeit und Emissionsreduzierung mit überlegener Fahrdynamik kombiniert wird.

5. Der Antrieb: Motorenvielfalt mit Bestwerten für Leistung und Effizienz.

- **Fünf Benzin- und fünf Dieselmotoren zur Auswahl.**
- **Überlegene Dynamik und höchste Effizienz im Segment.**
- **Sechsgang-Automatic-Getriebe jetzt auch für den BMW 318d.**

Mit fünf Benzin- und fünf Dieselmotoren bieten die neue BMW 3er Limousine und der neue BMW 3er Touring die umfangreichste Motorenauswahl in ihrem Segment. Sowohl bei den Benzinern als auch bei den Dieselaggregaten haben die Kunden die Wahl zwischen zwei Vier- und drei Sechszylinder-Motoren. Das Leistungsspektrum reicht von jeweils 105 kW/143 PS bei den Vierzylinder-Modellen BMW 318i und BMW 318d bis zum 225 kW/306 PS starken Reihensechszylinder-Triebwerk im BMW 335i. Alle Motoren sind sowohl für die BMW 3er Limousine als auch für das Touring Modell erhältlich und werden in modellspezifischer Konfiguration mit den aktuellsten BMW EfficientDynamics Maßnahmen kombiniert.

Alle Benzinmotoren mit High Precision Injection.
Das Angebot der Benzinmotoren für die neue BMW 3er Reihe umfasst drei Reihensechszylinder mit einem Hubraum von jeweils 3,0 Litern sowie zwei Zweiliter-Vierzylinder-Antriebe. Wichtigste Gemeinsamkeit dieser fünf Antriebseinheiten ist die Benzin-Direkteinspritzung der zweiten Generation. Im Gegensatz zur Direkteinspritzung der ersten Generation ermöglicht die High Precision Injection auch im Alltagsbetrieb deutlich messbare Verbrauchsvorteile. Erreicht wird dies durch neuartige Injektoren, die zwischen den Ventilen angeordnet sind und den Kraftstoff in unmittelbarer Nähe zur Zündkerze einspritzen. Diese Positionierung, die von den BMW Motorenentwicklern trotz der beengten Bauraumsituation realisiert werden konnte, bildet die Voraussetzung für das neue strahlgeführte Brennverfahren. Es führt zu einer besonders präzisen Einspritzung ohne die bei herkömmlichen Verfahren mit einer Wandbenetzung einhergehenden Kraftstoff-Streuverluste.

Die Piezo-Injektoren befördern den Kraftstoff mit einem Druck von bis zu 200 bar in die Zylinder und gewährleisten eine besonders feine Gemischaufbereitung. Die Einspritzmengen werden präzise dem jeweiligen Leistungsbedarf angepasst, einschließlich einer optimierten Vor- und Nacheinspritzung. Mit dieser Innovation steigern die Ingenieure nicht nur die Effizienz des Motors, sondern verbessern auch sein Ansprechverhalten.

Das Topmodell: BMW 335i mit Sechszylinder und Twin Turbo.
Im Topmodell der BMW 3er Reihe, dem BMW 335i, wird die High Precision Injection mit einem Aluminium-Kurbelgehäuse und Twin Turbo Aufladung kombiniert. Die Kombination von zwei Ladern, die jeweils drei Zylinder mit komprimierter Luft versorgen, führt zu einer bei Turbomotoren vorbildlichen Spontaneität. Wesentlicher Vorteil der vergleichsweise klein dimensionierten Turbinen ist ihr geringes Trägheitsmoment beim Beschleunigen. Das für aufgeladene Motoren herkömmlicher Bauart typische Turboloch ist bei diesem Antrieb nicht mehr vorhanden. Die Leistungscharakteristik des Turbotriebwerks entspricht damit der Kraftentfaltung eines deutlich hubraumstärkeren Saugmotors, vermeidet allerdings den Nachteil der Gewichtszunahme.

Aus einem Hubraum von 2.979 Kubikzentimetern erzeugt das Triebwerk, das bereits dreimal, erst wieder 2008, in Folge mit dem internationalen „Engine of the Year"-Award ausgezeichnet wurde, eine Leistung von 225 kW/306 PS bei einer Motordrehzahl von 5.800 min^{-1}. Das maximale Drehmoment von 400 Nm wird zwischen 1.300 und 5.000 min^{-1} bereitgestellt. Dank dieser Leistungsentfaltung stoßen sowohl die BMW 335i Limousine als auch der BMW 335i Touring mit Werten von 5,6 beziehungsweise 5,7 Sekunden für die Beschleunigung von null auf 100 km/h in Sportwagen-Regionen vor. Die Höchstgeschwindigkeit beider Modelle wird elektronisch auf 250 km/h limitiert. Auch der für diese Leistungsklasse moderate durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von 9,1 Litern je 100 Kilometer im EU-Testzyklus (BMW 335i Touring: 9,3 Liter) macht den Motor zu einem besonders faszinierenden Beispiel für effiziente Dynamik.

Noch wirtschaftlicher: Benzin-Direkteinspritzung im Magerbetrieb.
Eine weitere Besonderheit der High Precision Injection besteht in der Tatsache, dass sie den besonders verbrauchsgünstigen Magerbetrieb mit reduziertem Kraftstoffanteil im Gemisch über eine weite Drehzahlspanne hinweg möglich macht. Genutzt wird diese Möglichkeit bei den Sechszylinder-Benzinmotoren im BMW 330i und im BMW 325i sowie bei den beiden Vierzylinder-Varianten BMW 320i und BMW 318i. Die auch als Schichtladung bezeichnete Magereinspritzung ermöglicht es, mit geringen Kraftstoffmengen eine hohe Motorleistung zu erzielen. Im Magerbetrieb bilden sich im Brennraum unterschiedlich zusammengesetzte Schichten des Kraftstoff-Luft-Gemisches. Nur unmittelbar im Bereich der Zündkerze steht eine Gemischschicht zur Verfügung, die hinreichend fett und daher zündfähig ist. Sobald sie entflammt ist, verbrennen auch die mager zusammengesetzten Schichten, die sich in größerer Distanz zur Kerze befinden. Durch diese neuartige Technologie verringert sich der Kraftstoffverbrauch im EU-Testzyklus um rund zehn Prozent gegenüber dem bereits sehr effizienten Vorgängermotor mit vollvariablem Ventiltrieb.

Die Sechszylinder-Motoren der Modelle BMW 330i und BMW 325i verfügen neben der High Precision Injection im Magerbetrieb auch über ein Magnesium-Aluminium-Verbundkurbelgehäuse. Diese im Jahr 2005 weltweit erstmalig in der BMW 3er Reihe eingeführte Bauweise sorgt für ein im Vergleich zu herkömmlichen Aluminium-Gehäusen nochmals um rund 24 Prozent reduziertes Gewicht. Im BMW 330i leistet der 2.996 Kubikzentimeter große Sechszylinder-Benzinmotor sportliche 200 kW/272 PS bei 6.700 min^{-1}, im BMW 325i sind es 160 kW/218 PS bei 6.100 min^{-1}. Das maximale Drehmoment beträgt 320 Nm zwischen 2.750 und 3.000 min^{-1} beim BMW 330i beziehungsweise 270 Nm zwischen 2.400 und 4.200 min^{-1} beim BMW 325i.

Für den Spurt von null auf 100 km/h genügen der BMW 330i Limousine 6,1 Sekunden (Touring: 6,2 Sekunden). Die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit beträgt für beide Karosserievarianten 250 km/h. Als Durchschnittsverbrauch ergeben sich im EU-Testzyklus Werte von 7,2 Liter je 100 Kilometer für die Limousine und 7,3 Liter für das Touring Modell.

Der BMW 325i bewältigt die Beschleunigung von null auf 100 km/h in 6,7 Sekunden (Touring: 6,9 Sekunden), als Höchstgeschwindigkeit werden 250 beziehungsweise 248 km/h erreicht. Der Durchschnittsverbrauch nach EU-Norm beträgt 7,1 Liter (BMW 325i Limousine) beziehungsweise 7,2 Liter (BMW 325i Touring) je 100 Kilometer.

Leicht, stark, effizient: Vierzylinder-Motoren mit High Precision Injection.

Auch bei den Vierzylinder-Benzinaggregaten für die neue BMW 3er Reihe setzten die Motorenentwickler auf High Precision Injection. Das Leichtmetall-Triebwerk mit einem Hubraum von 1.995 Kubikzentimetern geht in zwei Leistungsstufen an den Start. Bei beiden Motoren agiert die zweite Generation der Benzin-Direkteinspritzung im so genannten Magerbetrieb. So profitieren auch der BMW 320i und der BMW 318i von der innovativen Technik, bei der zentral im Zylinderkopf positionierte Piezo-Injektoren den Kraftstoff präzise dosieren und in Schichten mit unterschiedlicher Konzentration in die Brennräume befördern. Das Kurbelgehäuse beider Motorvarianten besteht aus Aluminium. Größter konstruktiver Unterschied ist die Verwendung eines Schaltsaugrohres bei der leistungsstärkeren Version.

Im BMW 320i leistet das Vierzylinder-Aggregat 125 kW/170 PS bei einer Drehzahl von 6.700 min^{-1}, schon bei 4.250 min^{-1} stellt es sein maximales Drehmoment von 210 Nm zur Verfügung. Damit wird eine Beschleunigung von null auf 100 km/h in 8,2 Sekunden (BMW 320i Limousine) beziehungsweise

8,4 Sekunden (BMW 320i Touring) realisiert. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 228 km/h (Touring: 226 km/h). Im EU-Testzyklus verbraucht der BMW 320i durchschnittlich 6,1 Liter je 100 Kilometer (Touring: 6,2 Liter).

Mit einer Leistung von 105 kW/143 PS bei 6.000 min^{-1} und einem maximalen Drehmoment von 190 Nm bei 4.250 min^{-1} bietet auch der zweite Vierzylinder-Motor beste Voraussetzungen für sportliche Fahrleistungen. Als Höchstgeschwindigkeit erreichen BMW 318i Limousine und BMW 318i Touring gleichermaßen 210 km/h, für die Beschleunigung von null auf 100 km/h genügen 9,1 Sekunden (Limousine) beziehungsweise 9,5 Sekunden (Touring). Im EU-Testzyklus ergeben sich Durchschnittsverbrauchswerte von 5,9 Liter je 100 Kilometer bei der Limousine und 6,0 Liter beim Touring Modell.

Modernste Diesel-Technologie für die BMW 3er Reihe.
Zu den Gemeinsamkeiten der drei Sechs- und der zwei Vierzylinder-Antriebe gehören das Vollaluminium-Kurbelgehäuse, die Turboaufladung und die Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation. Serienmäßig sind alle Dieselvarianten der neuen BMW 3er Reihe mit einem Partikelfilter der neuesten Generation und einem Oxidationskatalysator ausgestattet, die in einem gemeinsamen Gehäuse integriert sind. Die Abgasreinigungseinheit ist direkt am Motor platziert. Sie erreicht schon unmittelbar nach dem Start ihre Betriebstemperatur und erzielt daher ihre vollständige Wirkung besonders früh. Der Partikelfilter arbeitet wartungsfrei und regeneriert sich durch Verbrennung der Dieselpartikel selbsttätig. Die Filterfunktion findet in allen Drehzahl- und Lastbereichen ohne Einfluss auf Motorleistung und Verbrauch statt. Die Modelle BMW 330d, BMW 330xd, BMW 320d und BMW 318d erfüllen bereits jetzt die Bestimmungen der erst ab 2009 geltenden Abgasnorm EU 5.

Heute schon reif für die Abgasnorm EU 6:
der neue Reihensechszylinder-Diesel im BMW 330d.
Einen weiteren Schritt auf dem Weg zu noch geringeren Abgasemissionen geht BMW mit der jüngsten Ausführung des Sechszylinder-Dieselmotors. Das vollständig neu entwickelte Antriebsaggregat kann zusätzlich mit BMW BluePerformance Technologie ausgestattet werden. Dabei wird die serienmäßig mit einem Dieselpartikelfilter und einem Oxidationskatalysator bestückte Abgasanlage des Motors optional um einen NO_X-Speicherkatalysator zur Reduzierung von Stickoxid-Emissionen ergänzt. Als erster BMW Motor erfüllt er damit bereits heute die Emissionsbestimmungen der geplanten Abgasnorm EU 6, die erst ab 2014 verbindlich werden wird. Mithilfe des NO_X-Speicherkatalysators wird der Ausstoß von Stickoxiden wirkungsvoll und ohne Einfluss auf die Leistung und das Verbrauchsverhalten des Motors gemindert.

Sowohl in seinem Aufbau als auch in einer Vielzahl von Komponenten und in der Anordnung der Nebenaggregate unterscheidet sich der im neuen BMW 330d präsentierte Antrieb deutlich vom Vorgängermotor, den er in der Leistung um 10 kW übertrifft und beim Verbrauch um rund sieben Prozent unterbietet. Die Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation agiert jetzt mit einem maximalen Druck von 1.800 bar. Auch der Turbolader mit variabler Turbinengeometrie wurde ebenso wie die Abgasrückführung weiter optimiert. Darüber hinaus wurde auch das Gewicht des Motors nochmals um fünf Kilogramm reduziert. Der Motor des neuen BMW 330d erzeugt aus einem Hubraum von 3,0 Litern eine Leistung von 180 kW/245 PS bei einer Motordrehzahl von 4.000 min^{-1}, sein maximales Drehmoment von 520 Nm steht bereits von 1.750 bis 3.000 min^{-1} zur Verfügung. Der neue BMW 330d beschleunigt als Limousine in 6,1 Sekunden von null auf 100 km/h (Touring: 6,2 Sekunden), seine Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 250 km/h limitiert. Im EU-Testzyklus kommt der neue BMW 330d als Limousine auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,7 Litern je 100 Kilometer (Touring: 5,9 Liter). Sein CO_2-Wert beträgt 152 beziehungsweise 155 Gramm pro Kilometer.

BMW 335d: maximale Dieselkraft durch Variable Twin Turbo.
Noch höhere Leistungsregionen erreicht das Spitzentriebwerk unter den Dieselmotoren, die für die neue BMW 3er Reihe zur Wahl stehen. Der 3,0 Liter große Reihensechszylinder mit Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Variable Twin Turbo im BMW 335d leistet 210 kW/286 PS bei einer Motordrehzahl von 4.400 min^{-1} und stellt sein maximales Drehmoment von 580 Nm zwischen 1.750 und 2.250 min^{-1} zur Verfügung. Leistung und Durchzugskraft des stärksten Sechszylinder-Diesels von BMW erreichen das Niveau von Achtzylinder-Antrieben, deutlich geringer fällt hingegen sein Gewicht aus. Die imposante Kraftentfaltung ist vor allem dem Einsatz zweier Turbolader mit unterschiedlicher Größe zu verdanken. Beim Variable Twin Turbo wird bei niedrigen Motordrehzahlen zunächst ein kleiner Lader aktiv. Dank seines geringen Trägheitsmoments entfaltet er seine leistungsfördernde Wirkung schon bei der leichtesten Bewegung des Fahrpedals spontan und ohne jede Verzögerung. Mit steigender Drehzahl nimmt auch der zweite, größer dimensionierte Lader seine Arbeit auf, durch die der Motor dann zur Höchstleistung gelangt.

Der BMW 335d spurtet in 6,0 Sekunden von null auf 100 km/h (Touring: 6,1 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit wird elektronisch auf 250 km/h limitiert. Der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch des neuen BMW 335d beträgt 6,7 Liter je 100 Kilometer (Touring: 6,8 Liter).

Spontane Kraft, hohe Effizienz: Dreiliter-Diesel im BMW 325d.
Die dritte Generation der Common-Rail-Einspritzung, ein Kurbelgehäuse aus Vollaluminium und Turboaufladung kennzeichnen auch den dritten Reihensechszylinder-Dieselmotor für die neue BMW 3er Reihe. Im BMW 325d sorgt diese Variante des Dreiliter-Aggregats für eine Höchstleistung von 145 kW/197 PS bei einer Motordrehzahl von 4.000 min^{-1}.

Frühzeitig – bereits bei einer Drehzahl von 1.300 min^{-1} – und lang anhaltend – bis 3.250 min^{-1} – stellt der Motor des neuen BMW 325d sein maximales Drehmoment von 400 Nm zur Verfügung. Dank dieser Durchzugskraft sind auch bei der Einstiegsvariante der Sechszylinder-Diesel sportliche Fahrleistungen gewährleistet. Die Limousine beschleunigt in 7,4, der Touring in 7,6 Sekunden von null auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit des neuen BMW 325d beträgt 235 beziehungsweise 233 km/h. Ein Durchschnittsverbrauch nach EU-Norm von 5,7 Litern (Touring: 5,9 Liter) je 100 Kilometer unterstreicht die Effizienz dieser Motorvariante.

Leicht, kompakt, durchzugsstark und effizient: Vierzylinder-Diesel in der BMW 3er Reihe.
Die Antriebseinheiten des BMW 320d und des BMW 318d sind leichter, effizienter und leistungsstärker als vergleichbare Vierzylinder-Diesel im Wettbewerbsumfeld. Neben dem Hubraum von 2,0 Litern gehören auch das Aluminium-Kurbelgehäuse, die Turboaufladung mit variabler Turbinengeometrie und die Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation zu den Gemeinsamkeiten der beiden Vierzylinder-Diesel. Ein Unterschied besteht in der Kraftstoffversorgung. Im BMW 318d übernehmen Magnetventile mit einem maximalen Einspritzdruck von 1.600 bar diese Aufgabe. Beim leistungsstärkeren Antrieb des BMW 320d wird der Dieselkraftstoff mit einem Druck von bis zu 1.800 bar durch vier Piezo-Injektoren zugeführt.

Mit einer Leistung von 130 kW/177 PS bei einer Motordrehzahl von 4.000 min^{-1} und einem maximalen Drehmoment von 350 Nm zwischen 1.750 und 3.000 min^{-1} gehört der Antrieb des neuen BMW 320d nicht nur zu den effizientesten, sondern auch zu den sportlichsten Vertretern in der Klasse der Vierzylinder-Diesel. Die Limousine beschleunigt in nur 7,9 Sekunden, der Touring in 8,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, die Spitzengeschwindigkeit beträgt 230 beziehungsweise 228 km/h. Insbesondere in Relation zu diesen Fahrleistungen stellt der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch von nur 4,8 Litern je 100 Kilometer (BMW 320d Touring: 4,9 Liter) einen herausragenden Wert dar. Die CO_2-Emissionen des BMW 320d belaufen sich auf 128 Gramm pro Kilometer (Touring: 130 g/km).

Das Maximum an Effizienz im Segment der BMW 3er Reihe verkörpert der neue BMW 318d. Sein Vierzylinder-Dieselmotor leistet 105 kW/143 PS bei einer Motordrehzahl von 4.000 min^{-1} und erzeugt ein maximales Drehmoment von 300 Nm zwischen 1.750 und 2.500 min^{-1}. Damit überschreitet der neue BMW 318d die Tempo-100-Marke nach 9,3 Sekunden (Touring: 9,6 Sekunden). Als Höchstgeschwindigkeit erreichen sowohl die Limousine als auch das Touring Modell den Wert von 210 km/h. Zum wirtschaftlichsten Vertreter seiner Klasse wird der BMW 318d mit seinem Durchschnittsverbrauch im EU-Testzyklus von 4,7 Litern je 100 Kilometer (Touring: 4,8 Liter). Einen weiteren Bestwert markiert der CO_2-Ausstoß von 123 Gramm pro Kilometer (Touring: 125 g/km).

Das effizienteste Fahrzeug im Segment – jetzt auch mit Sechsgang-Automatic-Getriebe.

Serienmäßig sind alle Modellvarianten der neuen BMW 3er Reihe mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe ausgestattet. Beim BMW 335d wird die Antriebskraft serienmäßig über ein Sechsgang-Automatic-Getriebe an die Hinterräder übertragen. Optional ist auch für alle weiteren Varianten der BMW 3er Reihe eine Sechsgang-Automatik erhältlich. Erstmals ist sie jetzt auch für den neuen BMW 318d verfügbar.

Das Sechsgang-Automatic-Getriebe fördert nicht nur den Fahrkomfort, sondern erfüllt auch den Wunsch nach einer dynamischen Umsetzung der Motorleistung in Fahrvergnügen. Die sportliche Charakteristik ist vor allem der direkten Motoranbindung zu verdanken. Sie resultiert aus moderner Drehmomentwandlertechnik mit integriertem Torsionsdämpfer, die unnötigen Schlupf und damit Leistungsverluste vermeidet. Die Wandlerkupplung wird unmittelbar nach dem Anfahren geschlossen. Auf diese Weise entsteht ein Fahreindruck, der dem Charakter der Kraftübertragung bei handgeschalteten Fahrzeugen entspricht. Mit kurzen Reaktions- und Schaltzeiten wird jede Bewegung des Fahrpedals spontan umgesetzt. Auch das Zurückschalten um mehr als eine Fahrstufe nimmt dank einer direkten Zielgangfindung keine zusätzliche Zeit in Anspruch. Mit seiner präzisen Steuerung und dem geringen Wandlerschlupf fördert die Sechsgang-Automatik auch die Wirtschaftlichkeit aller Modelle der neuen BMW 3er Reihe.

6. Die neue Generation des Bedienkonzepts BMW iDrive: Einfach faszinierend.

- **Neu gestalteter Controller, 8,8 Zoll großes Control Display.**
- **Optimierte Menüstruktur, hochauflösende Grafikdarstellung, erweiterte Funktionalität.**
- **Zusätzlicher Komfort durch Direktwahltasten am Controller und frei programmierbare Favoritentasten.**

Für die Aktivierung und Steuerung aller serienmäßigen beziehungsweise optionalen Entertainment-, Informations-, Navigations- und Telekommunikationsfunktionen steht im neuen BMW 3er auf Wunsch das wegweisende Bediensystem BMW iDrive zur Verfügung. In Verbindung mit dem optionalen Navigationssystem Professional kommt dabei die neue Generation des iDrive zum Einsatz. Zusätzlich zu einem neu gestalteten Controller auf der Mittelkonsole weist es ein 8,8 Zoll großes Control Display mit optimierter hochauflösender Grafikdarstellung sowie frei programmierbare Favoritentasten unterhalb des DVD-Einschubs und zusätzliche, um den Controller herum gruppierte Direktwahltasten auf.

Auch beim neuen BMW iDrive bleiben Bedienung – über den Controller auf der Mittelkonsole – und Anzeige – im zentralen Control Display – konsequent voneinander getrennt. Dadurch sind eine ergonomisch optimale Positionierung des Bedienelements und eine Erfassung der dargestellten Informationen bei geringer Blickabwendung vom Fahrgeschehen gewährleistet. Das mit 8,8 Zoll äußerst groß dimensionierte und in die Armaturentafel integrierte Display setzt mit seiner übersichtlichen Anzeige und leicht verständlichen, optisch attraktiven Grafiken den Maßstab im Wettbewerbsumfeld. Es befindet sich auf gleicher Höhe mit dem Instrumentenkombi und ist sowohl für den Fahrer als auch für den Beifahrer in optimaler Blickdistanz einsehbar.

Einladende Funktionalität und hoher Dauernutzen: Controller mit Direktwahltasten.
Der neue iDrive Controller ist jetzt noch besser benutzbar. Die Vorzüge der Bedienelemente, der Menüstruktur und der grafischen Darstellung im Control Display zeigen sich sowohl beim ersten Kontakt als auch bei dauerhafter Nutzung des Systems. Ein im Control Display dargestelltes Abbild des Controllers erleichtert die Orientierung bei der Wahl des jeweils nächsten Bedienschrittes. Die durch Drehen oder Drücken ausgelösten Bedienschritte

kommen den per Mausklick oder Radbewegung an einem Computer gewohnten Aktionen sehr nah. So führt das Drehen durch eine Liste der wählbaren Menüpunkte, die Auswahl der gewünschten Funktion wird per Druck bestätigt.

Einfache Navigation durch die Menüebenen.
Durch Drücken des Controllers nach links und rechts ist eine einfache Navigation durch die verschiedenen Menüebenen möglich. Der Kunde erhält durch die klare grafische Anordnung in Form von aufeinandergestapelten Tafeln und die Darstellung der aktuell möglichen Controller-Bewegungen ein Höchstmaß an Orientierung. Die Bedienoptionen des Controllers und die grafische Darstellung im Display ergänzen sich somit gegenseitig. Alle Menüs sind nach einem einheitlichen Schema aufgebaut, so dass die Eingewöhnungszeit deutlich verkürzt ist. Gleichzeitig sind die Funktionen so angeordnet, dass bei der dauerhaften Nutzung die wichtigsten Funktionen am schnellsten erreicht werden.

Als zusätzliche Neuheit wartet das Bediensystem am Controller mit vier Direktwahltasten für die am häufigsten genutzten Menüpunkte auf. Über diese Tasten lässt sich ein spontaner Wechsel zu den Funktionen CD, Radio, Telefon und Navigation besonders schnell realisieren. Das Angebot der Direktwahltasten wird durch drei Befehlstasten vervollständigt. Sie dienen zum Aufruf des Startmenüs, zur Rückkehr in das zuletzt aktive Menü sowie zum Aufzeigen von zusätzlichen Optionen im jeweils aktuellen Kontext.

Bewährt und jetzt noch individueller einsetzbar: Favoritentasten.
Das BMW iDrive unterstützt durch seine Vielseitigkeit die persönlichen Bedienvorlieben des Fahrers. Damit bietet es ein weiteres Plus an Komfort und Individualität. Diesem Zweck dienen auch die Favoritentasten, die im Bereich des Audiosystems in der Mittelkonsole angeordnet sind. Neben Radiosendern, Telefonnummern und Navigationszielen können mithilfe dieser acht Tasten jetzt erstmals auch weitere über das iDrive aufrufbare Menüpunkte abgespeichert und direkt angewählt werden.

Auf diese Weise gelangt der Fahrer mit einem Tastendruck nicht nur zu seinem Lieblingssender oder der Heimatadresse, sondern ebenso leicht auch zur Darstellung der Navigationskarte im favorisierten Maßstab, zur Übersicht über Verkehrsmeldungen oder zur Balance-Regelung für die Lautsprecher des Audiosystems.

Großformatiges Display mit variablem Layout, Vorschaukarten und Full-Screen-Anzeige.
Das neue iDrive im BMW 3er präsentiert sich mit einem 8,8 Zoll großen Control Display. Mit seiner hohen Bildauflösung bietet es deutlich verbesserte Möglichkeiten zur Darstellung detailgetreuer Grafiken.

Auch die Struktur der Bedienmenüs erleichtert das Auffinden der gewünschten Funktionen. Die flachen Menübäume und die aus der Computertechnik vertraute Systematik vereinfachen den schnellen Zugriff auf die gewünschten Funktionen.

Karten und Symbole auch dreidimensional darstellbar.
Auch die Nutzung des Navigationssystems Professional wird dank der optimierten technischen Voraussetzungen des BMW iDrive einfacher und reizvoller. Die Full-Screen-Kartendarstellung bietet einen unvergleichlich detaillierten Überblick über die aktuell bereiste Region. Als Ergänzung zu der bisher schon realisierten Perspektivdarstellung kann nun auch eine Höhenkarte angezeigt werden. Ausgewählte Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke werden in Form von fotorealistisch erscheinenden Grafiken hervorgehoben.

Nicht nur im Stadtverkehr liefert die spezielle Kartenansicht unter dem Menüpunkt „Verkehrslage hervorheben“ zeitgemäßen Komfort. In dieser Ansicht werden aktuelle Staumeldungen visuell als rot markierte Straßenabschnitte dargestellt. Auf der Autobahn behält der Fahrer mit diesem System auch bei staubedingten Routenänderungen auf komfortable Art stets die volle Orientierung.

Bedienung per Sprache und Controller komfortabel kombinierbar.
Eine weitere Innovation des iDrive Systems ist die multimodale Bedienung per Spracheingabe und Controller. Zwischen beiden Eingabeformen kann der Kunde innerhalb einer Aufgabe problemlos wechseln, bei Bedarf kann die Spracherkennung auch während der Eingabe per Controller aktiv bleiben und gleichzeitig genutzt werden. Sie wird mit Druck auf eine entsprechende Taste am Multifunktionslenkrad aktiviert.

Festplattenspeicher für Audiodateien und Navigationssystem.
Zum Ausstattungsumfang des Navigationssystems Professional gehört auch ein in das Fahrzeug integrierter Festplattenspeicher. Das Speichermedium mit einer Kapazität von 80 GB ermöglicht einen außergewöhnlich schnellen Zugriff auf das digital aufbereitete Kartenmaterial für die Navigation und setzt damit eine neue Benchmark. Darüber hinaus kann der Speicher auch für eine umfassende Musikdatei-Sammlung genutzt werden.

Das System bietet die Möglichkeit, Musikdateien von einer CD, einem MP3-Player oder einem USB-Stick auf die Festplatte zu übertragen. Wahlweise kann über das iDrive System auf die persönliche Musiksammlung, auf eine mitgebrachte CD, einen weiteren externen Player oder das Radioprogramm zugegriffen werden. Die für Musikdateien zur Verfügung stehende Speicherkapazität entspricht etwa der von 100 Musik-CDs. In der fahrzeugeigenen Datenbank werden die einzelnen Musikstücke einschließlich Angaben über Interpret und Titel abgespeichert.

7. BMW ConnectedDrive: Netzwerk für mehr Sicherheit und Komfort.

- **Intelligente Vernetzung von Fahrer, Fahrzeug und Umwelt.**
- **Erweitertes Angebot praktischer Dienste in der neuen BMW 3er Limousine und im neuen BMW 3er Touring.**
- **Weltpremiere: mit BMW ConnectedDrive auf beliebigen Internetseiten surfen.**

Als erster Hersteller in Europa führte BMW 1994 das Navigationssystem ein und machte damit Daten von außerhalb des Fahrzeugs für den Fahrer zugänglich. Dies war einer der Grundsteine für die Entwicklung von BMW ConnectedDrive. Während in der Vergangenheit das Zusammenwirken der drei Bereiche Fahrer, Fahrzeug und Umwelt ausschließlich der individuellen Anpassungsfähigkeit des Menschen überlassen war, bringt BMW ConnectedDrive durch seine innovativen technischen Möglichkeiten auf dem Gebiet der Telematik eine deutliche Entlastung für den Fahrer. BMW ConnectedDrive verknüpft das System Auto mit der Außenwelt und dem Verkehrsgeschehen, um dem Fahrer so individuell und ergonomisch wie möglich so viele Informationen wie nötig und gewünscht zu liefern.

Ein elementarer Grundsatz des BMW ConnectedDrive Konzeptes ist das Prinzip „Warnen statt Eingreifen“: Der Fahrer hat und behält immer die Verantwortung über sein Fahrzeug. BMW ConnectedDrive verknüpft die Stärken von Fahrer und Technik. Konkret heißt das: BMW ConnectedDrive bietet dem Fahrer so viele Informationen und Assistenz wie gewünscht und je nach individueller Situation nötig.

Das leistet BMW ConnectedDrive: BMW Assist, BMW Online, BMW TeleServices und BMW Tracking.
BMW ConnectedDrive ist ein dynamisches Konzept – in jeder Beziehung. Die ständige Weiterentwicklung von Diensten und Services bietet einen immer höheren Mobilitäts- und Informationskomfort. Heute umfasst BMW ConnectedDrive je nach Land die Produkte BMW Assist, BMW Online, BMW TeleServices und BMW Tracking.

BMW Assist: schneller, sicherer und komfortabler ans Ziel.
(Ausführungen beziehen sich auf das Angebot in Deutschland. Das Diensteportfolio kann in anderen Ländern, in denen BMW Assist angeboten wird, variieren.) Dem Fahrer stehen Notruf mit automatischer Ortung, erweiterte Verkehrsinformationen, ein umfassender Auskunftsdienst und der interaktive

Kommunikationskanal „Meine Info“ inkl. „Send to Car“-Funktionen zur Verfügung. Dienste, die ihn auf seiner Reise, an seinem momentanen Standort oder an seinem Ziel unterstützen. Fernfunktionen von BMW ConnectedDrive ermöglichen weltweit via Telefon die Ver- und Entriegelung der Türen sowie eine metergenaue Fahrzeugortung.

Für den Fall der Fälle: Notruf mit automatischer Ortung.
Der Erweiterte Notruf von BMW ConnectedDrive schafft die Voraussetzungen dafür, dass die Rettungskräfte bereits vor dem Eintreffen am Unfallort detailliert über Art der Kollision und das Verletzungsrisiko informiert werden und so bereits frühzeitig eine adäquate medizinische Versorgung der Unfallbeteiligten vorbereiten können. Denn die an das BMW Call Center übermittelten Daten enthalten seit März 2008 neben der genauen Position des Fahrzeugs sowie Mobilfunknummer, Fahrgestellnummer, Fahrzeugtyp und Fahrzeugfarbe auch die von Sensoren im Fahrzeug gesammelten Daten. Registriert werden die Auslösung beziehungsweise Nichtauslösung bei allen im Fahrzeug vorhandenen Rückhaltesystemen sowie die Belegung und der Gurtstatus der Frontsitze. Darüber hinaus lassen sich Frontal-, Heck-, Seiten- oder auch Mehrfachkollisionen erkennen und voneinander unterscheiden. Auch ein eventuell erfolgter Überschlag des Fahrzeugs kann festgestellt und gemeldet werden. Neben der automatischen Auslösung kann der Fahrer oder Beifahrer auch manuell den Notruf betätigen und wird dann sofort mit dem BMW Call Center verbunden. Der BMW Notruf konnte schon in über 25.000 Fällen schnelle Hilfe einleiten.

Staus umfahren: ganz einfach mit Verkehrsinfo plus.
Ein weiterer Dienst von BMW Assist ist Verkehrsinfo plus (V-Info+). Der Fahrer wird über V-Info+ aktueller, detaillierter und umfangreicher als beim herkömmlichen Verkehrsfunk über das aktuelle Geschehen auf den Fernstraßen informiert. Der Dienst leitet die entsprechenden Verkehrsmeldungen und Informationen wie z. B. automatisch berechnete Staulängen und Verzögerungszeiten an das Navigationssystem, welches dann Umleitungsempfehlungen zur Fahrtroute anbietet.

Für alle Fälle: der telefonische Auskunftsdienst.
Der telefonische Auskunftsdienst umfasst mehr als 35 Millionen Einträge aus dem Branchen- und Telefonverzeichnis. Auch Zusatzinformationen wie Restaurantbewertungen, Notrufapotheken, Kinoprogramme, aktuelle Fluginformationen und die Möglichkeit, Hotelzimmer zu reservieren, sind über den BMW Assist Auskunftsdienst möglich. Wählt der Fahrer den Menüpunkt „Auskunftsdienst“, wird er mit dem BMW Call Center verbunden. Parallel dazu übermittelt das Fahrzeug automatisch die aktuelle Position. So kann der Call Center Mitarbeiter auf die Position des Fahrzeugs bezogene Informationen

ermitteln. Die Besonderheit des Dienstes liegt darin, dass die vom Call Center gefundenen Adressen direkt in das Fahrzeug übertragen werden können. Alle übermittelten Daten werden vom Fahrer per Knopfdruck unkompliziert in das Navigationssystem übernommen. Übermittelte Telefonnummern können ebenfalls mit einem Knopfdruck angerufen werden.

Schnittstelle zum PC: „Meine Info“ und „Send to Car“-Funktionen.
Der BMW Assist Dienst „Meine Info“ bietet die Möglichkeit, komplette Adressdatensätze und Kurznachrichten über das persönliche BMW Assist Portal im Internet vom PC direkt ins Fahrzeug zu übertragen. Dies kann sowohl vom Fahrer selbst als auch durch eine autorisierte Person geschehen. Ergänzt wird „Meine Info“ durch die „Send to Car"-Funktionen. Adressen können auf Google Maps im Internet gesucht und dann direkt ins Fahrzeug gesendet werden. Nach einer Hotelbuchung beim Hotel Reservation Service (HRS) im Internet kann die Adresse des gebuchten Hotels ebenfalls direkt ins Fahrzeug gesendet werden.

Fernfunktionen bringen Komfort und Sicherheit
Ist der Fahrzeugschlüssel im verriegelten Kofferraum oder hat der Nachwuchs von innen den Wagen verriegelt, hilft in der Regel nur noch der Pannendienst. Der BMW Service rückt in solchen Fällen alleine in Deutschland bis zu 7.000 Mal pro Jahr aus. Ab sofort bietet eine von der BMW Group entwickelte Technologie schnell und bedarfsgerecht Hilfe. Per Fernfunktion wird es künftig für BMW ConnectedDrive Kunden weltweit möglich sein, das eigene Fahrzeug durch Mitarbeiter im BMW Call Center öffnen oder schließen zu lassen. Selbstverständlich nach vorheriger Identifizierung. Die Fernver- und -entriegelung des Fahrzeugs ist, wie auch der Fahrzeugfinder zur meter-genauen Positionsbestimmung des eigenen Wagens, ein Dienst der neuen BMW Fernfunktionen.

Über die Grenzen hinaus: BMW Assist Dienste auch im Ausland.
BMW Fahrern aus Deutschland stehen die BMW Assist Dienste wie länder-spezifische Reiseinformationen, Notruf und Pannenhilfe in deutscher Sprache auch in Österreich, Italien, Frankreich und in der Schweiz zur Verfügung. Umgekehrt gilt dies natürlich auch für BMW Fahrer aus Italien, die beispiels-weise in Deutschland unterwegs sind. Dieser Cross Border Service wird in den nächsten Jahren um weitere Länder in Europa erweitert. BMW Online bietet bereits heute in neun europäischen Ländern den gewohnten Komfort in der vom Fahrer gewohnten Sprache.

BMW Online: überall Bescheid wissen.
(Ausführungen beziehen sich auf das Angebot in Deutschland. Das Dienst-eportfolio kann in anderen Ländern, in denen BMW Online angeboten wird, variieren.) BMW Online ermöglicht dem Fahrer den Zugriff auf ein internet-basiertes Portal, das ihn mit exklusiven und maßgeschneiderten Mobilitäts-informationen, Serviceleistungen und Officefunktionen direkt im Fahrzeug unterstützt. BMW Online umfasst Nachrichten (Top-News aus aller Welt, Wirtschaft und Börse, Sport), Wettervorhersage, saisonal auch Skigebiete, Schneehöhen, Frostprognose und Cabriowetter, auf Reisen: Parkinfo, Map on Mobile, Reise-, Restaurant- und Hotelführer, Auskunft: z. B. Google Branchensuche und Office (Empfangen und Versenden von E-Mails und Adressbuch).

Schnelle Orientierung: auch per Mobiltelefon.
Mit dem Dienst „Map On Mobile“ vernetzt BMW Online das Fahrzeug auch mit dem Handy: So besteht die Möglichkeit, den aktuellen Standort des Fahr-zeugs kurz vor dem Verlassen an das Handy zu übermitteln. Der Ausschnitt einer Straßenkarte kann dann per Mobiltelefon vom BMW Portal abgerufen werden und dient zur besseren Orientierung. Der aktuelle Standort des Fahrzeugs und der Zielort sind auf der Karte gekennzeichnet, so dass der Fahrer auch zu Fuß von der Parkposition des Fahrzeugs sein Ziel schnell erreichen kann.

BMW Routen: Faszination erfahren.
Ob Passstrecke, Küstentour oder Seenrundfahrt – ab September 2008 werden BMW ConnectedDrive Kunden die schönsten Routen per Knopfdruck über BMW Online direkt im Fahrzeug abrufen können. Anschließend führt das Navigationssystem auf der ausgewählten Strecke bis ans Ziel. Nützliche und interessante Informationen zur Route und zu empfohlenen Zwischenzielen werden in Bild und Text angeboten und sind jederzeit tagesaktuell. Alternativ kann sich der Kunde aber auch mit dem neuen Internet Routenplaner nach eigenen Vorstellungen eine persönliche Route gestalten, diese speichern und später im Fahrzeug abrufen.

Zur Markteinführung wird der Internet Routenplaner zu einem interaktiven Routen Portal ausgebaut. Kunden können dann persönliche Routen veröffent-lichen, sich von den Lieblingsstrecken anderer BMW Fahrer inspirieren lassen und diese bewerten oder kommentieren.

Informationen sind „automobilgerecht“ aufbereitet.
Um Informationsbedürfnis, Sicherheit und Komfort optimal zu verbinden, sind alle Onlinedienste auf die Bedienung im Auto zugeschnitten. BMW Online bietet beispielsweise Nachrichten, Wirtschaftsnews, Branchenauskünfte oder

das aktuelle Wetter am Start- und am Zielort – autogerecht verkürzt auf Stichworte und Schlagzeilen. Bei Bedarf können detailliertere Informationen abgerufen werden. Jeder BMW Online Kunde kann zudem mit dem BMW Online Portal im Internet individuelle Lesezeichen anlegen, um dann im Fahrzeug schnell auf seine gewünschten Dienste und Informationen zugreifen zu können.

Die Nutzung der Dienste BMW Online und BMW Assist inklusive des Anrufs beim Call Center ist je nach gewähltem Navigationssystem bis zu drei Jahren kostenlos. Nach der kostenfreien Nutzungszeit wird ein einmaliges Nutzungsentgelt – ähnlich einer Flatrate – von 250 Euro pro Jahr berechnet.

BMW TeleServices: intelligente Vernetzung zwischen Fahrzeug und BMW Service.

Die BMW TeleServices unterscheiden derzeit drei unterschiedliche Dienste: den Automatischen BMW Teleservice Call, den Manuellen BMW Teleservice Call und die BMW Teleservice Diagnose inkl. Hilfe. Für den Kunden mit BMW Assist wird der jeweilige Dienst über die im Fahrzeug separat integrierte Telefoneinheit abgewickelt, somit entstehen hierbei keine weiteren Kosten. Automatischer BMW Teleservice Call: Ein BMW erkennt, wann ein bestimmter Service fällig ist, und meldet sich selbstständig beim BMW Service Partner.

Dieser Dienst ist bereits heute in Deutschland, Österreich, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Italien, den USA und den Vereinigten Arabischen Emiraten verfügbar. Der Automatische BMW Teleservice Call ermöglicht eine für den Kunden schnelle und bequeme Vereinbarung von Serviceterminen ohne zusätzlichen Aufwand: Mithilfe des On-Board-Wartungssystems Condition Based Service (CBS) ermittelt das Fahrzeug selbstständig Art und Zeitpunkt seines Servicebedarfs. Sobald seine Sensoren Servicebedarf bei einer der Betriebsflüssigkeiten oder Verschleißkomponenten wie Motoröl oder Bremsbelägen feststellen, löst das Fahrzeug selbstständig einen Automatischen BMW Teleservice Call aus. Die servicerelevanten Daten werden an den betreuenden BMW Service Partner übermittelt.

Manueller BMW Teleservice Call: exakte Daten für maßgeschneiderte Angebote.

Dieser Dienst ist derzeit in Frankreich und den USA verfügbar. Neben der automatischen Vorbereitung von Serviceterminen bietet der Manuelle BMW Teleservice Call auch die technischen Voraussetzungen für eine aktive Kontaktaufnahme des Kunden zu seinem BMW Service Partner direkt aus dem Fahrzeug heraus. Auf diese Weise kann ein individueller Servicetermin

beispielsweise zum Reifenwechsel vereinbart werden. Auch im Ausnahmefall einer Panne bieten die BMW TeleServices beste Voraussetzungen, um die damit verbundenen Unannehmlichkeiten so gering wie möglich zu halten.

BMW Tracking: damit aus Diebstahl kein Verlust wird.
Der zurzeit nur in Italien angebotene Dienst „BMW Tracking“ ermöglicht es, entwendete Fahrzeuge wieder aufzufinden und sicherzustellen. Ein in das Fahrzeug integriertes, verstecktes Tracking-Modul wird nach einem Diebstahl aktiviert und sendet in regelmäßigen Abständen den aktuellen Standort. Zum einen kann der gestohlene BMW schnell wieder aufgefunden werden, zum anderen gewähren italienische Versicherungsgesellschaften beim Einbau eines BMW Tracking Moduls einen hohen Beitragsrabatt. In den USA und Kanada ist eine ähnliche Funktion unter dem Namen „Stolen Vehicle Recovery“ in BMW Assist als eigener Dienst integriert.

Weltpremiere für uneingeschränkte Internet-Nutzung im Fahrzeug.
Als weltweit erster Automobilhersteller ermöglicht BMW mit ConnectedDrive die uneingeschränkte Nutzung des Internets im stillstehenden Fahrzeug. Der Internet-Zugang ist für den neuen BMW 3er als Sonderausstattung zu attraktiven Flatrate-Konditionen verfügbar. Die Übertragung der Daten basiert auf der EDGE-Technik (Enhanced Data Rates for GSM Evolution), die im Gegensatz zu UMTS flächendeckend verfügbar und um das Drei- bis Vierfache schneller ist als beim Mobilfunkstandard GPRS.

Die Basis für die Internet-Nutzung im Fahrzeug bildet das weiterentwickelte iDrive. Dabei ähnelt der Controller in seiner Funktion einer herkömmlichen Computermaus. Auf dem Display können Internet-Seiten in hoher Auflösung dargestellt werden. Eine Zusatzfunktion ermöglicht eine Vergrößerung von Bildschirmausschnitten zum Hervorheben von Details. Die Darstellung von Internet-Seiten auf dem Display ist aus Sicherheitsgründen nur bei stehendem Fahrzeug möglich.

Weitere Details zu den Produkten von BMW Connected Drive unter www.bmw.com/connecteddrive.

8. Das intelligente Allradsystem BMW xDrive: Variabel, dynamisch, souverän – jetzt auch im BMW 320d xDrive.

- **BMW weltweit erfolgreichster Anbieter von Allradfahrzeugen im Premiumsegment.**
- **Intelligenter Allradantrieb BMW xDrive noch präziser durch dosierten Bremseingriff mit Drehmomentausgleich.**
- **BMW xDrive jetzt für fünf Motorvarianten – neu: BMW 320d xDrive.**

Weltweit hat sich BMW als Marktführer für allradgetriebene Fahrzeuge des Premiumsegments durchgesetzt. Kein anderes Allradsystem fördert Fahrdynamik, Traktion und Fahrstabilität in gleichem Maße wie BMW xDrive. Die herausragenden Qualitäten der elektronisch gesteuerten und variablen Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern kommen in den mit BMW xDrive ausgestatteten Fahrzeugen sowohl auf schwierigem Grund als auch auf befestigten Fahrbahnen überzeugend zur Geltung.

1985 kam das erste BMW Allrad-Modell auf den Markt: ein BMW 325iX. Seitdem hat BMW xDrive im Modellangebot der BMW 3er Reihe permanent an Bedeutung gewonnen. Der Allradantrieb ist für die Limousine, das Touring Modell sowie für das BMW 3er Coupé verfügbar. Der neue BMW 3er bietet nun erstmals auch die Möglichkeit, ein Vierzylinder-Modell dieser Baureihe mit dem intelligenten Allradantrieb auszustatten. Der neue BMW 320d xDrive verbindet herausragende Effizienz mit überlegenen Fahrdynamik- und Traktionseigenschaften.

Für Limousine, Touring und Coupé der BMW 3er Reihe stehen jeweils drei Benzin- und zwei Dieselmotoren in Kombination mit BMW xDrive zur Auswahl. Die entsprechenden Modelle tragen nun die Bezeichnungen BMW 335i xDrive, BMW 330i xDrive, BMW 325i xDrive sowie BMW 330d xDrive und BMW 320d xDrive.

BMW xDrive: variable, präzise Kraftverteilung und schnelle Reaktionen in jeder Fahrsituation.
Das elektronisch gesteuerte permanente Allradsystem BMW xDrive bietet durch die situationsgerechte Verteilung des Antriebsmoments zwischen Vorder- und Hinterachse auf jedem Untergrund ein unvergleichliches Maß an Komfort, Traktion und Agilität. Seinen Stellenwert als intelligenter Allradantrieb gewinnt das System BMW xDrive dadurch, dass es die Antriebskraft über

ein Verteilergetriebe mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung situationsgerecht und wohldosiert stets an jene Achse lenkt, deren Räder über den besten Kontakt zur Fahrbahn verfügen. Dabei reagiert das System außergewöhnlich präzise und schnell auf jede Veränderung der Fahrsituation.

In normalen Fahrsituationen verteilt BMW xDrive das Antriebsmoment im Verhältnis 40:60 auf Vorder- und Hinterachse. Sensoren messen dabei konstant den Schlupf an den Rädern der Vorder- und Hinterachse. Binnen Sekundenbruchteilen ist das System in der Lage, das Verhältnis der Antriebsverteilung zu variieren. Anders als herkömmliche Allradsysteme reagiert BMW xDrive dabei auch vorausschauend und nicht nur, wenn ein Rad durchdreht. Das Fahrzeug wird daher stabilisiert, noch ehe der Fahrer einen Handlungsbedarf registriert.

Für eine noch präzisere Steuerung sind die Rechnereinheiten der Fahrstabilitätsregelung Dynamische Stabilitäts Control (DSC) und des xDrive im Integrated Chassis Management (ICM) miteinander vernetzt. Die leistungsfähige elektronische Steuerung ermöglicht es, die Antriebs- und Fahrwerkfunktionen innerhalb von Sekundenbruchteilen so aufeinander abzustimmen, dass in jeder Fahrsituation maximale Stabilität und höchste Performance gewährleistet sind. Auch unter plötzlich veränderten Bedingungen – etwa bei wechselndem Untergrund, spontanem Einlenken, abruptem Beschleunigen oder Bremsen – reagiert das ICM mit präzisen Zugriffen auf die Aktuatoren von DSC und xDrive sowie optional auch der Aktivlenkung. Art und Umfang der Eingriffe werden dabei stets so gesteuert, dass neben der Fahrstabilität auch die Dynamik das maximal mögliche Niveau erreicht.

Optimierte Souveränität durch dosierten Bremseingriff mit Drehmomentausgleich, als Evolution des DSC.
Mit diesen Fähigkeiten unterstützt xDrive die Fahrdynamik, weil es frühzeitig jede Tendenz zum Über- beziehungsweise Untersteuern erkennt und ihr wirkungsvoll entgegenwirkt. Das enge Zusammenwirken von DSC und xDrive über das ICM ermöglicht außerdem einen dosierten Bremseingriff einschließlich Drehmomentausgleich, mit dem auf glattem Untergrund sowie bei besonders dynamischer Kurvenfahrt einer Tendenz zum Untersteuern bereits im Ansatz wirkungsvoll entgegengewirkt wird. Sobald die Vorderräder übermäßig stark nach außen drängen, wird das kurveninnere Hinterrad gezielt über die Steuerung des DSC abgebremst. Der dabei bewirkte Vortriebsverlust wird zugleich durch eine Erhöhung der Antriebsleistung kompensiert. So lassen sich Kurven auch auf rutschiger Fahrbahn noch präziser umrunden.

9. Die Geschichte: Vom Pionier zum Vorbild für Dynamik in der Mittelklasse.

- **1975: Premiere für eine neue Fahrzeugkategorie.**
- **Permanenter Fortschritt: BMW 3er Reihe als Innovationsträger.**
- **Maßstab im Segment über fünf Modellgenerationen hinweg.**

Genau genommen beginnt die Geschichte der BMW 3er Reihe im März 1966 – mit der Präsentation des BMW 1600-2 auf dem Genfer Salon. Denn damit war der Startschuss für die damals kleinste BMW Baureihe gefallen: eine sportlich ausgelegte und motorisierte zweitürige Limousine mit leicht coupéhaftem Charakter sowie den klassischen Konstruktionsmerkmalen Frontmotor/Hinterradantrieb. Dieser Automobil-Dimension ist die BMW 3er Reihe immer treu geblieben, die mit dieser Bezeichnung 1975 als neue Fahrzeugkategorie in der BMW Typen-Architektur Premiere feierte.

Im Zuge von fünf Modellgenerationen ist die BMW 3er Reihe ihrem Charakter als handliches, sportliches, schickes und bestens motorisiertes Automobil immer treu geblieben – und wurde so zum Original dieses Fahrzeugtyps. Andererseits war und ist sie immer wieder Pionier für technischen Fortschritt und Maßstab für ihr Segment.

Erste Generation: der 3er BMW wird auf Anhieb zum Original.
Wartete die erste Generation der BMW 3er Reihe (1975 bis 1983) noch mit einer Karosserieform und anfangs mit vier, später fünf Motorisierungen mit bis zu 143 PS im BMW 323i auf, so sollte sich die Anzahl der Varianten, Motorisierungen und des Antriebskonzepts im Laufe der nächsten 30 Jahre um ein Vielfaches erhöhen.

Zweite Generation: Variantenvielfalt.
Die zweite Generation (1982 bis 1994) brachte mit dem ersten Viertürer auch eine zweite, mit dem Cabrio eine dritte und mit dem Touring (damals noch bewusst klein geschrieben) die vierte Karosserie-Variante und die erste Allrad-Version. Neben den leistungsstarken Vier- und Sechszylinder-Benzinmotoren mit bis zu 171 PS kam erstmals eine 86 PS starke Diesel-Motorisierung zum Einsatz. Als Hochleistungs-Variante steuerte die BMW Motorsport GmbH den M3 mit anfänglich 200, später 238 PS bei.

Dritte Generation: der Designsprung.
Mit einem völlig neuen Styling startete die dritte Generation (1990 bis 2000), die Karosserie war zudem zum Nutzen einer komfortableren und sichereren Fahrgastzelle merklich gewachsen. Auf dem Motorensektor brachte der Einsatz u. a. der 4-Ventil-Technik einen deutlichen Leistungsschub mit sich: Die Bandbreite reichte jetzt von 100 PS im BMW 316i bis 193 PS im BMW 328i Coupé. Als fünfte Karosserie-Variante neben Limousine, Coupé, Touring und Cabrio wurde zusätzlich der BMW 3er Compact eingeführt, der neben den Benziner- und Diesel-Versionen erstmals auch mit einem 87-PS-Motor für CNG-Gasbetrieb angeboten wurde.

Vierte Generation: ein Feuerwerk an Innovationen.
Im Mai 1998 ging die vierte BMW 3er Reihe, zunächst wieder erst als viertürige Limousine, an den Start – noch komfortabler, noch sicherer und noch leistungsfähiger. Und sie tat es mit einem Paukenschlag: Der BMW 320d debütierte als erster BMW mit direkteinspritzendem Dieselmotor, der mit 100 kW/136 PS Leistung, 207 km/h Spitze und 5,7 Liter Verbrauch, vor allem aber mit seiner Laufruhe in dieser Klasse alles in den Schatten stellte.

Aber auch die anderen Motorisierungen waren wegweisend: Basismodell war der BMW 318i mit 118 PS, gefolgt vom BMW 320i mit 150-PS-Sechszylinder, BMW 323i mit 170 PS und schließlich dem 193 PS starken BMW 328. Dabei hatten auch diese Motoren einiges an Neuem zu bieten: Im Inneren des 1,8-Liter-Vierzylinders rotierten zwei Ausgleichswellen, die das Geräusch im Auto um bis zu 10 dBA gegenüber dem Vorgängermodell verbesserten. Die technisch prominenteste Maßnahme bei den Sechszylindern war die Einführung des Doppel-Vanos zugunsten eines fülligeren Drehmomentverlaufs und weiter reduzierter Schadstoffe im Abgas.

Im Zusammenspiel von Heckantrieb und idealer Gewichtsverteilung von 50:50 mit den elektronischen Regelsystemen ABS, ASC+T und der dynamischen Stabilitätskontrolle DSC III legte das Fahrwerk des BMW 3er die Messlatte auf eine neue Bestmarke. Ein Highlight in diesem Paket war der ITS-Kopfairbag, eine schlauchförmige Struktur, die im Türrahmen neben Fahrer und Beifahrer verborgen war und im Notfall für einen deutlich besseren Kopfschutz als bisherige Systeme sorgte.

Doch nicht nur mit diesen spektakulären Neuheiten drang der 3er wieder einmal in Regionen vor, die anderswo der Oberklasse vorbehalten blieben. So führte BMW die neue Car Memory und Key Memory als Serienausstattung ein und bot Multifunktionslenkrad, Regensensor und Steptronic als Optionen an. Ab Herbst 1998 folgten integrierte Kindersitze, RDC, Xenon-Licht, Bordmonitor mit Navigationssystem, TV und erweiterter Bordcomputer.

Die Schlaglichter im Modellprogramm der vierten Generation waren neben der Limousine die Neuauflagen auch der Varianten Coupé, Touring, Cabrio und compact, besonderes Highlight der BMW 330d. Mit einem Nenndrehmoment von 390 Nm ab 1.750 Touren war der Sechszylinder-Diesel ein schieres Kraftpaket, das ungewöhnlich kultiviert zu Werke ging. Die enorme Zugkraft war an der eindrucksvollen Elastizität ablesbar. Durch den Normverbrauch von nur 7,0 Liter Diesel auf 100 Kilometer bei 135 kW/184 PS Nennleistung und 225 km/h Höchstgeschwindigkeit erhielt der Begriff Wirkungsgrad eine völlig neue Dimension. Das technische Konzept des DI-Sechszylinders entsprach mit 4-Ventil-Technik, VNT-Lader und Ladeluftkühlung weitgehend dem des Vierzylinders, mit einem entscheidenden Unterschied: Statt einer Verteiler-Einspritzpumpe übernahm eine Common-Rail-Anlage die Kraftstoffversorgung der Zylinder.

Eines der letzten neuen Modelle dieser vierten Generation der BMW 3er Reihe war kein Nachzügler, sondern ein Wegweiser. Erstmals bot BMW mit dem BMW 330Cd einen Diesel in einem Coupé an. Das 204-PS-Kraftpaket – der DI-Sechszylinder hatte mittlerweile eine Leistungskur hinter sich gebracht – fuhr sich, wie ein BMW Coupé sich fahren muss, und war eben doch ein Diesel mit allen seinen Vorteilen: 410 Nm Drehmoment bereits bei 1.500 min^{-1} und 6,6 Liter Durchschnittsverbrauch.

Die fünfte Generation: BMW EfficientDynamics und noch viel mehr.
Auf dem internationalen Automobil-Salon in Genf 2005 feierte die fünfte Generation der BMW 3er Reihe ihre Weltpremiere. Wie gewohnt, ging zunächst die Limousine an den Start. Ihr markantes Erscheinungsbild mit kurzen Karosserieüberhängen, dynamischen Linien und einer progressiven Formensprache verhalf ihr auf Anhieb zu einem unverwechselbaren Charakter.

Für Aufsehen sorgte der neue Reihensechszylinder, der als weltweit erster Motor mit einem Magnesium-Aluminium-Verbundkurbelgehäuse ausgestattet war. Darüber hinaus hielt die variable Ventilsteuerung Valvetronic Einzug in den Sechszylinder. Im Zusammenspiel mit der variablen Nockenwellenverstellung Doppel-Vanos konnten damit eine noch spontanere Kraftentfaltung und eine effizientere Kraftstoffversorgung erzielt werden. Der neue BMW 330i mobilisierte 190 kW/258 PS aus einem Hubraum von 3,0 Litern und erzeugte ein maximales Drehmoment von 300 Nm. 6,3 Sekunden genügten ihm für den Spurt auf Tempo 100, sein Durchschnittsverbrauch lag bei 8,7 Litern je 100 Kilometer. Mit jeweils 2,0 Liter Hubraum traten die beiden Vierzylinder an: Der Dieselmotor im BMW 320d leistete 120 kW/163 PS, der Benziner im BMW 320i kam auf 110 kW/150 PS.

Vollkommen neu entwickelt hatten die Ingenieure auch das Fahrwerk des BMW 3er. Seine Doppelgelenk-Vorderachse wurde komplett aus Aluminium gefertigt, die Fünflenker-Hinterachse war eine Stahlbau-Leichtkonstruktion. Die serienmäßige Fahrstabilitätsregelung DSC wurde um zusätzliche Funktionen wie Bremsbereitschaft und Anfahrassistent ergänzt. Als erstes Fahrzeug seines Segments konnte der BMW 3er außerdem mit einer Aktivlenkung ausgestattet werden. Ebenfalls neu: die Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Radar-Abstandssensor, die selbsttätig und bei Bedarf mit Bremseingriffen dafür sorgte, den Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten. Außerdem hielt das wegweisende Bedienkonzept BMW iDrive Einzug in die BMW 3er Reihe.

Im September 2006 überraschte das neue BMW 3er Coupé mit einer weiteren Sensation: Unter der Haube wirkte erstmalig seit den 1970er-Jahren wieder ein Benzinmotor mit Turbotechnologie. Der 225 kW/306 PS starke Dreiliter-Motor feierte als weltweit erster Reihensechszylinder mit Twin Turbo Aufladung, Benzin-Direkteinspritzung (High Precision Injection) und Vollaluminium-Kurbelgehäuse im BMW 335i Coupé seine Premiere. Angetrieben von dem Hochleistungstriebwerk mit der weltweit ersten großserientauglichen, strahlgeführten Benzin-Direkteinspritzung begeisterte das Top-Modell beim Spurt in nur 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Auch mit dem Durchschnittsverbrauch von 9,5 Litern je 100 Kilometer gemäß EU-Norm setzte das Fahrzeug Maßstäbe im Wettbewerbsumfeld.

Erstmalig wurde für das BMW 3er Coupe zudem der intelligente Allradantrieb xDrive angeboten. Als Alternative zum Standardantrieb bot das Allradsystem auch auf rutschigem Untergrund eine nochmals verbesserte Traktion und Fahrstabilität. Und auch die positiven Auswirkungen des xDrive auf die Fahrdynamik kamen im BMW 3er Coupé auf Anhieb zur Geltung.

Seit März 2007 sorgt der erste offene BMW mit versenkbarem Hardtop für eine neue Cabrio-Euphorie. Dabei erfreuen sich auch die Fahrzeuge mit Dieselantrieb wachsender Beliebtheit. Insgesamt überzeugt das Cabrio durch das in seinem Segment einzigartige Maß an Komfort, Solidität und Wertigkeit. Das dreiteilige Dach in Stahlblech-Leichtbauweise spannt sich vollautomatisch und innerhalb von nur 23 Sekunden über den Fahrgastraum, noch etwas schneller – nach genau 22 Sekunden – ist es im Heck des offenen Zweitürers abgelegt.

Parallel zur Einführung des neuen BMW 3er Cabrio wurden eine völlig neue Generation von Sechszylinder-Motoren sowie der erste BMW Vierzylinder-Antrieb mit Benzin-Direkteinspritzung präsentiert. Die neuen Motoren mit High Precision Injection im Magerbetrieb werden mittlerweile in allen Varianten der BMW 3er Reihe eingesetzt. Im Vergleich zu den Vorgängermotoren

ermöglichen sie – getreu der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics – deutlich bessere Fahrleistungen bei merklich reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten.

Wieder einmal, wie so oft in der über 30-jährigen Geschichte des 3er BMW, ist diese Baureihe ihrem Ruf als das Original seiner Klasse und als Technik-Pionier gerecht geworden.

10. Das neue Sport-Automatic Getriebe mit Doppelkupplung im BMW 3er Coupé und im BMW 3er Cabrio: Konstante Zugkraft für maximale Dynamik.

- **Neue Siebengang-Sport-Automatic mit Doppelkupplung schaltet ohne Zugkraftunterbrechung.**
- **Spurtvermögen gesteigert, Verbrauch und Emissionen reduziert.**
- **Premiere im BMW 335i Coupé und im BMW 335i Cabrio.**

BMW präsentiert eine faszinierende Alternative zur Sechsgang-Handschaltung, die sportlich ambitionierte Fahrer begeistert und zugleich alle Komfortmerkmale eines Automatikgetriebes aufweist. Die neue Siebengang-Sport-Automatic mit Doppelkupplung (DKG), die jetzt in der BMW 3er Reihe angeboten wird, ermöglicht noch dynamischere Beschleunigungsvorgänge, trägt außerdem zur Senkung der Verbrauchs- und Emissionswerte bei und verkörpert mit diesen Eigenschaften die sportlichste Ausprägung der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics. Die neue Sport-Automatic lässt dem Fahrer die Wahl zwischen automatisierten Schaltvorgängen und einer manuellen Gangwahl. In beiden Fällen schaltet das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ohne Zugkraftunterbrechung und fördert damit sowohl das sportliche Fahrverhalten als auch den Schaltkomfort. In einzigartiger Weise wird so die nochmals gesteigerte Dynamik beim manuellen Schalten mit dem Komfortcharakter eines Automatikgetriebes vereint – bei Verbrauchs- und Emissionswerten, die sogar noch unter dem Niveau von handgeschalteten Fahrzeugen liegen.

Für die Bedienung des Systems steht ein neu gestalteter Schalthebel auf der Mittelkonsole zur Verfügung. Er unterscheidet sich aufgrund seiner Form und seines integrierten Displays für das gewählte Schaltprogramm klar vom herkömmlichen Automatik-Wählhebel und überträgt die Befehle zur Wahl des Schaltprogramms beziehungsweise zum Gangwechsel nicht über eine mechanische Verbindung, sondern elektronisch. Alternativ dazu kann der Fahrer die manuellen Gangwechsel auch über fest mit dem Lenkrad verbundene Schaltwippen, so genannte Paddles, auslösen. Das für die BMW 3er Reihe entwickelte Kraftübertragungssystem ist für besonders leistungsstarke und hoch drehende Motoren in Fahrzeugen mit Hinterradantrieb ausgelegt. Folgerichtig erlebt es sein Debüt in den Modellen BMW 335i Coupé und BMW 335i Cabrio, wo es jeweils mit dem 225 kW/306 PS starken Reihensechszylinder-Motor mit Twin Turbo und High Precision Injection kombiniert wird.

Sport-Automatic mit Doppelkupplung im BMW 3er: schneller beim Spurt, sparsamer im Verbrauch.
Die Abstufung des Siebengang-Getriebes gewährleistet einen konstanten Tempozuwachs, der nach jedem Schaltvorgang mit optimaler Anschlussdrehzahl fortgesetzt wird. Bei den Gangwechseln selbst geht keine Zeit verloren, da diese ohne Zugkraftunterbrechung vollzogen werden.

Die Sportautomatik erledigt komplette Schaltvorgänge in einer Zeitspanne, die bei handgeschalteten Fahrzeugen allenfalls für das Öffnen der Kupplung ausreicht. Herausragende Beschleunigungswerte sind das Resultat. Das BMW 335i Coupé mit Sport-Automatic absolviert den Spurt von null auf 100 km/h in nur 5,4 Sekunden und damit um nochmals 0,1 Sekunden schneller als das mit serienmäßiger Sechsgang-Handschaltung ausgestattete Modell (5,5 Sekunden) sowie um 0,3 Sekunden schneller als das BMW 335i Coupé mit der bislang erhältlichen Sechsgang-Automatik.

Die Vorteile des Schaltens ohne Zugkraftunterbrechung und der kleinen Drehzahlsprünge zeigen sich nicht allein in der Fahrdynamik, sondern auch im Fahrkomfort und in der Effizienz. Herausragende Beschleunigungswerte gehen einher mit höchstem Schaltkomfort im Stadtverkehr. Der schnelle, ruckfreie Wechsel der Gänge führt zu außergewöhnlich harmonischen Beschleunigungsvorgängen. Die beim Einsatz herkömmlicher Schaltgetriebe unvermeidlichen Lastwechselreaktionen bleiben vollständig aus, auch bei hochdynamischer Fahrt wird so ein zuvor nicht realisierbarer Fahrkomfort erzielt.

Durch die schnelle und präzise Wahl des idealen Gangs wird auch die Effizienz des Fahrzeugs nochmals optimiert. Das BMW 335i Coupé mit Sport-Automatic kommt im EU-Testzyklus auf einen Durchschnittsverbrauch von 8,8 Litern je 100 Kilometer. Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des BMW 335i Cabrio mit Sportautomatik beträgt 9,1 Liter je 100 Kilometer. Dies entspricht einer Verbrauchsreduzierung im Vergleich zu den jeweiligen Modellen mit Sechsgang-Handschaltung beziehungsweise Sechsgang-Automatic-Getriebe um bis zu fünf Prozent.

Drei Betriebsmodi, neuer Schalthebel, manuelle Gangwechsel mit Paddles am Lenkrad.
Der neu gestaltete Schalthebel für die Sport-Automatic mit Doppelkupplung dient sowohl zum Wechsel der Schaltmodi als auch zur Übertragung von Schaltbefehlen bei manueller Gangwahl. Sein Schaltschema entspricht der bei einer Automatik üblichen Anordnung, allerdings fährt der Hebel nach jeder Betätigung in seine Ausgangsposition zurück. Die Steuerung der Sport-Automatic mit Doppelkupplung wird nicht mechanisch, sondern über

elektrische Signale vorgenommen. Im Display des Schalthebels werden – ebenso wie im Instrumentenkombi – das aktuelle Schaltprogramm beziehungsweise die Getriebeposition angezeigt.

Schnellere und komfortablere Gangwechsel gewährleistet die neue Sport-Automatic mit Doppelkupplung in drei Betriebsarten. Automatisierte Schaltvorgänge werden sowohl im komfortbetonten D- als auch im sportlich orientierten S-Modus vollzogen. Der S-Modus wird durch eine Bewegung des Schalthebels nach links aktiviert. Eine erneute Bewegung des Wählhebels nach vorne (–) oder hinten (+) aktiviert den manuellen Schaltmodus. Der Wunsch des Fahrers nach manueller Gangwahl kann darüber hinaus sowohl im D- als auch im S-Modus jederzeit und spontan umgesetzt werden. Der Fahrer muss dazu nur mithilfe der Paddles am Lenkrad den ersten Schaltbefehl geben. Im Display des Kombiinstruments wird dann anstelle des S- ein M-Symbol in Kombination mit dem jeweiligen Gang angezeigt.

Maximale Dynamik: Sporttaste und Launch Control.
Beim Beschleunigen mit automatisierten Schaltvorgängen werden die Gangwechsel im S-Modus deutlich später vorgenommen als im D-Modus, um das Drehmoment des Motors länger auszunutzen. Zusätzlich lässt sich die Schaltcharakteristik der Sport-Automatic mit Doppelkupplung auch durch den Einsatz der Sporttaste auf der Mittelkonsole beeinflussen. Mit einem Druck auf diese Taste wird neben der Gaspedalkennlinie auch dem Schaltverhalten zu einer sportlicheren Auslegung verholfen. Sowohl im D- als auch im S-Modus der Sport-Automatic wird so ein spürbar leistungsorientiertes Beschleunigungsverhalten mit schnelleren Gangwechseln erzeugt. Die Schaltvorgänge erfolgen durch ein schnelleres Schließen der Kupplung mit einer sportlichen Rückmeldung an den Fahrer. Die Kombination aus dem S-Modus des Getriebes und der aktivierten Sporttaste sorgt demnach für Gangwechsel bei deutlich höherer Drehzahl und gleichzeitig für ein besonders sportliches Schaltverhalten.

Auch beim Herunterschalten steht das Doppelkupplungsgetriebe in Kontakt mit der Motorsteuerung. Der Vorgang des Einkuppelns wird möglichst sanft gestaltet, um ein unerwünschtes Abbremsen der Hinterräder zu verhindern. Erkennt die Getriebeelektronik – zum Beispiel bei extrem sportlicher Fahrweise und scharfem Abbremsen – einen sehr großen Drehzahlsprung beim Gangwechsel, erfolgt die Momentenübergabe an den nächsten Gang erst dann, wenn der Drehzahlregler die Motordrehzahl entsprechend angehoben hat. Durch diesen Zwischengasimpuls wird die Fahrstabilität weiter gefördert, außerdem das Fahrerlebnis noch intensiviert.

Im manuellen Modus stellt die Sport-Automatic mit Doppelkupplung außerdem eine Launch Control zur Verfügung, die angepasst an die jeweils vorherrschenden Rahmenbedingungen bezüglich Reifenzustand, Fahrbahnbelag und Beladungszustand einen Start aus dem Stand mit maximaler Beschleunigung gewährleistet. Voraussetzung für die Nutzung der Launch Control ist eine Aktivierung der Dynamischen Traktions Control (DTC), mit der die Ansprechschwellen der Dynamischen Stabilitäts Control (DSC) heraufgesetzt werden, sowie der Sporttaste. Vor dem Startvorgang muss der Fahrer im manuellen Modus des Getriebes den ersten Gang wählen. Nach dem Lösen des Bremspedals und bei maximalem Druck auf das Fahrpedal (Kickdown) wird das Fahrzeug dann unter voller Lastanforderung mit von der DSC geregeltem Schlupf an den Hinterrädern optimal beschleunigt – auf Wunsch bis zur Höchstgeschwindigkeit. Das Doppelkupplungsgetriebe setzt dabei die Schaltpunkte selbsttätig und ohne Zutun des Fahrers stets so, dass beim Hochschalten jeweils die optimale Anschlussdrehzahl zur Verfügung steht. Nach Abschluss des Beschleunigungsvorgangs übernimmt wieder der Fahrer das Kommando über die Gangwahl.

Funktionsprinzip aus dem Rennsport adaptiert.
Das Prinzip des Doppelkupplungsgetriebes hat seine Wurzeln im Motorsport. Auf der Rennstrecke, wo jede Zehntelsekunde Zeitgewinn über Sieg oder Niederlage entscheidet, hat es sich ebenso bewährt wie die aus der Formel 1 bekannte sequenzielle Schaltung. Hochschalten bei Vollgas ohne Zugkraftunterbrechung macht auch einen Profipiloten um wertvolle Sekundenbruchteile schneller. Ein für Serienfahrzeuge angemessener Schaltkomfort konnte bisher jedoch nur in Kombination mit deutlich leistungs- und drehmomentschwächeren Motoren realisiert werden. Jetzt sind die Vorzüge des Doppelkupplungsgetriebes erstmals auch unter höheren Leistungsanforderungen sowie in Kombination mit Hinterradantrieb und Triebwerken mit erhöhtem Drehzahlniveau umsetzbar. Die Sport-Automatic mit Doppelkupplung ist auf Motordrehzahlen von bis zu 9.000 min^{-1} sowie Drehmomenten von bis zu 600 Nm ausgelegt und daher in idealer Weise auf den Charakter der drehfreudigen Reihensechszylinder-Motoren von BMW abgestimmt.

Die Sport-Automatic mit Doppelkupplung kombiniert zwei Teilgetriebe in einem Gehäuse, dessen kompakte Maße denen eines konventionellen Handschaltgetriebes entsprechen. Das technische Kernstück des Systems bilden die beiden mit Öl gekühlten Nasskupplungen. Eine der beiden Kupplungen ist für die geraden (2, 4, 6), die andere für die ungeraden Übersetzungsstufen (1, 3, 5, 7) sowie zusätzlich für den Rückwärtsgang zuständig. Im Fahrbetrieb ist jeweils eine der beiden Kupplungen geschlossen, die andere offen. Bei einem Beschleunigungsvorgang – und auch beim Herunterschalten – werden sie daher wechselweise aktiv.

Bei jedem Gangwechsel vollzieht sich das Öffnen der ersten Kupplung parallel zum Schließen der zweiten, wobei die Getriebesteuerung den nächsten Gang mit der für die jeweilige Motordrehzahl und Geschwindigkeit idealen Übersetzung bereits vorab auswählt und bereithält. Beschleunigt das Fahrzeug beispielsweise gerade im dritten Gang, erfolgt der Kraftschluss über die entsprechende Kupplung und das Teilgetriebe mit den ungeraden Gängen. In dem für die geraden Übersetzungsstufen zuständigen Teilgetriebe wird der zum Fortsetzen des Beschleunigungsvorgangs erforderliche Gang – in diesem Falle der vierte – bereits eingelegt. Es genügt, die für den vierten Gang zuständige Kupplung zu schließen, während gleichzeitig die Kupplung für den dritten Gang geöffnet wird – schon wird innerhalb weniger Millisekunden die Antriebskraft über das neue Übersetzungsverhältnis an die Räder übertragen. Dies ermöglicht einen ruckfreien und daher komfortablen, vor allem aber unvergleichlich schnellen Gangwechsel ohne jegliche Zugkraftunterbrechung.

Die Steuerungselektronik erkennt den Fahrerwunsch.
Bei der Auswahl des vorab einzulegenden Gangs berücksichtigt die Steuerungselektronik jederzeit die aktuelle Fahrsituation. Anhand von Fahrpedalstellung, Motordrehzahl, Geschwindigkeit und Fahrprogramm wird beispielsweise die vom Fahrer gewünschte Intensität eines Beschleunigungsvorgangs ebenso erkannt wie eine beabsichtigte Reduzierung des Fahrtempos. Die Getriebesteuerung trifft stets die Vorkehrungen für eine möglichst harmonische Fortsetzung des vom Fahrer eingeleiteten Manövers. Selbst bei einem extrem abrupten Wechsel des Fahrstils erfolgt ein fälliger Gangwechsel mit unvergleichlich hoher Schnelligkeit und Präzision. Muss beispielsweise ein bereits eingeleiteter Beschleunigungsvorgang unerwartet abgebrochen werden, stellt die Sport-Automatic mit Doppelkupplung das der neuen Situation angemessene Übersetzungsverhältnis innerhalb kürzester Zeit zur Verfügung.

Sicherheits- und Komfortfunktionen ergänzen den sportlichen Charakter.
Die Sport-Automatic mit Doppelkupplung unterstützt den Fahrer nicht nur beim betont sportlichen Fahren, sie bietet auch eine Vielzahl an Sicherheits- und Komfortfunktionen. Durch die automatische Drehzahlerhöhung wird beim Herunterschalten in kritischen Fahrsituationen eine situationsgerechte Motorschleppmomentregelung erzielt, die ein Ausbrechen des Hecks verhindert.

Für besonders langsame Fahrt – etwa beim Rangieren oder im Stop-and-go-Verkehr – verfügt auch die neue Sport-Automatic mit Doppelkupplung über die bei herkömmlichen Automatikgetrieben bekannte Kriechfunktion. Das sanfte Anfahren ohne Betätigung des Gaspedals wird dabei höchst komfortabel und

unabhängig vom Betriebszustand des Getriebes realisiert. Darüber hinaus sorgt die Bergerkennung für eine am Streckenprofil orientierte Verschiebung der Schaltpunkte. An Steigungen und im Gefälle werden die Gangwechsel anders gesetzt als bei der Fahrt in der Ebene.

In der Kombination mit der Topmotorisierung der BMW 3er Reihe bietet die Sport-Automatic mit Doppelkupplung ein fahrdynamisches Erlebnis, das so zuvor nur bei Hochleistungssportwagen zu erzielen war.

11. Technische Daten BMW 3er Limousine. BMW 318i, 320i.

		318i Limousine	320i Limousine
Karosserie			
Anzahl Türen/Sitze		4/5	4/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.531/1.817/1.421	4.531/1.817/1.421
Radstand	mm	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.506/1.535	1.506/1.535
Wendekreis	m	11,0	11,0
Tankinhalt	ca. l	63	63
Kühlsystem einschl. Heizung	l	8,4 (9,2)	8,4 (9,2)
Motoröl[1)]	l	4,25	4,25
Getriebeöl/Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU[2)]	kg	1.435 (1.465)	1.445 (1.475)
Zuladung nach DIN	kg	520	520
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.880 (1.910)	1.890 (1.920)
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	895/1.060	895/1.060
Zul. Anhängelast[3)] gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.250/695 (1.400/695)	1.400/695 (1.500/695)
Zul. Dachlast	kg	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460	460
Luftwiderstand	c_X x A	0,26 x 2,17	0,26 x 2,17
Motor			
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/4/4	Reihe/4/4
Kraftstoffaufbereitung		MSD 81.2	MSD 81.2
Hubraum effektiv	cm^3	1.995	1.995
Hub/Bohrung	mm	90/84	90/84
Verdichtung	:1	12,0	12,0
Kraftstoff		min. ROZ 91[4)]	min. ROZ 91[4)]
Leistung	kW/PS	105/143	125/170
bei Drehzahl	min^{-1}	6.000	6.700
Drehmoment	Nm	190	210
bei Drehzahl	min^{-1}	4.250	4.250
Elektrik			
Batterie/Einbauort	Ah/–	90 (70)/Gepäckraum	90 (70)/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	180/2.520	180/2.520
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung	
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise	
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 24	300 x 24
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/ belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 20	300 x 20
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV,CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)	

BMW 318i, 320i.

		318i Limousine	320i Limousine
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe (6-Gang Automatikgetriebe)	
Getriebeübersetzung I	:1	4,323 (4,171)	4,323 (4,171)
II	:1	2,456 (2,340)	2,456 (2,340)
III	:1	1,659 (1,521)	1,659 (1,521)
IV	:1	1,230 (1,143)	1,230 (1,143)
V	:1	1,000 (0,867)	1,000 (0,867)
VI	:1	0,848 (0,691)	0,848 (0,691)
R	:1	3,938 (3,403)	3,938 (3,403)
Hinterachsübersetzung	:1	3,385 (3,909)	3,455 (3,909)
Reifen vorn		205/55 R16 91H RSC	205/55 R16 91V RSC
Reifen hinten		205/55 R16 91H RSC	205/55 R16 91V RSC
Felgen vorn		7J x 16 Stahl	7J x 16 Stahl
Felgen hinten		7J x 16 Stahl	7J x 16 Stahl
Fahrleistungen			
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	13,0 (13,2)	11,0 (11,2)
Literleistung	kW/l	52,6	62,7
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,1(9,9)	8,2 (8,9)
1.000 m, stehender Start	s	30,1 (30,7)	28,9 (29,4)
80–120 km/h im 4. Gang	s	9,4/12,4 (–)	8,3/11,0 (–)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	210	228 (226)
Verbrauch im EU-Zyklus			
Städtisch	l/100 km	7,9 (8,5)	8,4 (8,9)
Außerstädtisch	l/100 km	4,8 (5,2)	4,8 (5,1)
Insgesamt	l/100 km	5,9 (6,4)	6,1 (6,5)
CO_2	g/km	142 (152)	146 (156)
Sonstiges			
Emissionseinstufung		EU 4	EU 4

[1] Öl-Wechselmenge
[2] Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck
[3] Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich
[4] Angaben zu Leistung und Verbrauch beziehen sich auf Betrieb mit ROZ 98 Kraftstoff

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe

BMW 325i, 330i, 335i.

		325i Limousine	330i Limousine	335i Limousine
Karosserie				
Anzahl Türen/Sitze		4/5	4/5	4/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.531/1.817/1.421	4.531/1.817/1.421	4.531/1.817/1.421
Radstand	mm	2.760	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.506/1.535	1.500/1.529	1.500/1.529
Wendekreis	m	11,0	11,0	11,0
Tankinhalt	ca. l	63	63	63
Kühlsystem einschl. Heizung	l	8,2 (8,5)	8,2 (8,5)	8,2 (8,5)
Motoröl[1)]	l	6,5	6,5	6,5
Getriebeöl/ Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU[2)]	kg	1.505 (1.535)	1.555 (1.570)	1.610 (1.625)
Zuladung nach DIN	kg	520	520	520
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.950 (1.980)	2.000 (2.015)	2.055 (2.070)
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	935/1.080	950/1.100	995/1.110
Zul. Anhängelast[3)] gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.600/745	1.700/750	1.700/750
Zul. Dachlast	kg	75	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460	460	450
Luftwiderstand	c_X x A	0,27 x 2,17	0,27 x 2,17	0,30 x 2,17
Motor				
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/6/4	Reihe/6/4	Reihe/6/4
Kraftstoffaufbereitung		MSD 81	MSD 81	MSD 81
Hubraum effektiv	cm^3	2.996	2.996	2.979
Hub/Bohrung	mm	88,0/85,0	88,0/85,0	89,6/84,0
Verdichtung	:1	12,0	12,0	10,2
Kraftstoff		min. ROZ 91[4)]	min. ROZ 91[4)]	min. ROZ 95[4)]
Leistung	kW/PS	160/218	200/272	225/306
bei Drehzahl	min^{-1}	6.100	6.700	5.800
Drehmoment	Nm	270	320	400
bei Drehzahl	min^{-1}	2.400–4.200	2.750–3.000	1.300–5.000
Elektrik				
Batterie/Einbauort	Ah/–	80/Gepäckraum	80/Gepäckraum	80/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	155/2.170 (180/2.520)	155/2.170	180/2.520
Fahrwerk				
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung		
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise		
Bremsen vorn				Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet
Durchmesser	mm	310 x 24	348 x 30	348 x 30
Bremsen hinten				Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet
Durchmesser	mm	300 x 20	336 x 22	336 x 22
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)		

BMW 325i, 330i, 335i.

		325i Limousine	330i Limousine	335i Limousine
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92/ 2,96 (335i) Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag		
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe (6-Gang Automatikgetriebe)		
Getriebeübersetzung I	:1	4,323 (4,171)	4,350 (4,171)	4,055 (4,171)
II	:1	2,456 (2,340)	2,496 (2,340)	2,396 (2,340)
III	:1	1,659 (1,521)	1,665 (1,521)	1,582 (1,521)
IV	:1	1,230 (1,143)	1,230 (1,143)	1,192 (1,143)
V	:1	1,000 (0,867)	1,000 (0,867)	1,000 (0,867)
VI	:1	0,848 (0,691)	0,851 (0,691)	0,872 (0,691)
R	:1	3,938 (3,403)	3,926 (3,403)	3,677 (3,403)
Hinterachsübersetzung	:1	3,071 (3,462)	3,154 (3,636)	3,077 (3,462)
Reifen vorn		205/55 R16 91W RSC	225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC
Reifen hinten		205/55 R16 91W RSC	225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC
Felgen vorn		7J x 16 LM	8J x 17 LM	8J x 17 LM
Felgen hinten		7J x 16 LM	8J x 17 LM	8J x 17 LM
Fahrleistungen				
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	8,9 (9,1)	7,4 (7,5)	6,8 (6,9)
Literleistung	kW/l	53,4	66,8	75,5
Beschleunigung 0–100 km/h	s	6,7 (7,1)	6,1 (6,3)	5,6 (5,8)
1.000 m, stehender Start	s	26,7 (27,2)	25,5 (25,7)	24,6 (24,7)
80–20 km/h im 4. Gang	s	7,3/9,1 (–)	6,2/7,7 (–)	5,3/6,3 (–)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250 (248)	250	250
Verbrauch im EU-Zyklus				
Städtisch	l/100 km	9,8 (9,7)	9,9	13,2 (13,1)
Außerstädtisch	l/100 km	5,5 (5,6)	5,6	6,7 (6,9)
Insgesamt	l/100 km	7,1	7,2	9,1 (9,2)
CO_2	g/km	170	173	218 (221)
Sonstiges				
Emissionseinstufung		EU 4	EU 4	EU 4

[1] Öl-Wechselmenge
[2] Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck
[3] Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich
[4] Angaben zu Leistung und Verbrauch beziehen sich auf Betrieb mit ROZ 98 Kraftstoff

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe

BMW 318d, 320d.

		318d Limousine	320d Limousine
Karosserie			
Anzahl Türen/Sitze		4/5	4/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.531/1.817/1.421	4.531/1.817/1.421
Radstand	mm	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.506/1.535	1.506/1.535
Wendekreis	m	11,0	11,0
Tankinhalt	ca. l	61	61
Kühlsystem einschl. Heizung	l	7,5 (7,9)	7,5 (7,9)
Motoröl[1)]	l	5,2	5,2
Getriebeöl/Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU[2)]	kg	1.505 (1.520)	1.505 (1.520)
Zuladung nach DIN	kg	520	520
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.950 (1.965)	1.950 (1.965)
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	925/1.080	925/1.080
Zul. Anhängelast[3)] gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.600/745	1.600/745
Zul. Dachlast	kg	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460	460
Luftwiderstand	c_X x A	0,27 x 2,17	0,27 x 2,17
Motor			
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/4/4	Reihe/4/4
Kraftstoffaufbereitung		DDE7.1	DDE7.1
Hubraum effektiv	cm^3	1.995	1.995
Hub/Bohrung	mm	90/84	90/84
Verdichtung	:1	16,0	16,0
Kraftstoff		Diesel	Diesel
Leistung	kW/PS	105/143	130/177
bei Drehzahl	min^{-1}	4.000	4.000
Drehmoment	Nm	300	350
bei Drehzahl	min^{-1}	1.750–2.500	1.750–2.500
Elektrik			
Batterie/Einbauort	Ah/–	90 (80)/Gepäckraum	90 (80)/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	180/2.520	180/2.520
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung	
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise	
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 24	312 x 24
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 20	300 x 20
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)	

BMW 318d, 320d.

		318d Limousine	320d Limousine
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe (6-Gang Automatikgetriebe)	
Getriebeübersetzung I	:1	4,002 (4,171)	5,140 (4,171)
II	:1	2,108 (2,340)	2,830 (2,340)
III	:1	1,380 (1,521)	1,804 (1,521)
IV	:1	1,000 (1,143)	1,257 (1,143)
V	:1	0,780 (0,867)	1,000 (0,867)
VI	:1	0,645 (0,691)	0,831 (0,691)
R	:1	3,187 (3,403)	4,638 (3,403)
Hinterachsübersetzung	:1	3,071 (3,231)	2,563 (3,154)
Reifen vorn		205/55 R16 91H RSC	205/55 R16 91V RSC
Reifen hinten		205/55 R16 91H RSC	205/55 R16 91V RSC
Felgen vorn		7J x 16 Stahl	7J x 16 Stahl
Felgen hinten		7J x 16 Stahl	7J x 16 Stahl
Fahrleistungen			
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	13,6 (13,8)	11,0 (11,1)
Literleistung	kW/l	52,6	65,2
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,3 (9,4)	7,9 (8,0)
1.000 m, stehender Start	s	30,4 (30,6)	28,5 (28,6)
80–20 km/h im 4. Gang	s	8,4/11,3 (–)	6,6/8,4 (–)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	210	230 (228)
Verbrauch im EU-Zyklus			
Städtisch	l/100 km	5,7 (7,1)	6,0 (7,1)
Außerstädtisch	l/100 km	4,1 (4,4)	4,1 (4,4)
Insgesamt	l/100 km	4,7 (5,4)	4,8 (5,4)
CO_2	g/km	123 (144)	128 (144)
Sonstiges			
Emissionseinstufung		EU 5	EU 5

[1] Öl-Wechselmenge
[2] Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck
[3] Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe

BMW 325d, 330d, 335d.

		325d Limousine	330d Limousine	335d Limousine*
Karosserie				
Anzahl Türen/Sitze		4/5	4/5	4/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.531/1.817/1.421	4.531/1.817/1.421	4.531/1.817/1.421*
Radstand	mm	2.760	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.500/1.529	1.500/1.529	1.500/1.529
Wendekreis	m	11,0	11,0	11,0
Tankinhalt	ca. l	61	61	61
Kühlsystem einschl. Heizung	l	7,9, (8,2)	7,9	8,2
Motoröl[1)]	l	7,5	7,2	7,5
Getriebeöl/ Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU[2)]	kg	1.600 (1.610)	1.610 (1.625)	1.655
Zuladung nach DIN	kg	520	520	520
Zul. Gesamtgewicht	kg	2.045 (2.055)	2.055 (2.070)	2.100
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	985/1.105	995/1.110	1.015/1.120
Zul. Anhängelast[3)] gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.800/750	1.800/750	1.800/750
Zul. Dachlast	kg	75	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460	460	450
Luftwiderstand	c_X x A	0,28 x 2,17	0,28 x 2,17	0,30 x 2,17
Motor				
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/6/4	Reihe/6/4	Reihe/6/4
Kraftstoffaufbereitung		DDE6.0.6	DDE7.3	DDE6.2.6
Hubraum effektiv	cm^3	2.993	2.993	2.993
Hub/Bohrung	mm	90,0/84,0	90,0/84,0	90,0/84,0
Verdichtung	:1	17,0	16,5	17,0
Kraftstoff		Diesel	Diesel	Diesel
Leistung	kW/PS	145/197	180/245	210/286
bei Drehzahl	min^{-1}	4.000	4.000	4.400
Drehmoment	Nm	400	520	580
bei Drehzahl	min^{-1}	1.300–3.250	1.750–3.000	1.750–2.250
Elektrik				
Batterie/Einbauort	Ah/–	90/Gepäckraum	90/Gepäckraum	90/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	150/2.100	180/2.520	180/2.520
Fahrwerk				
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung		
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise		
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet		
Durchmesser	mm	330 x 24	348 x 30	348 x 30
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet		
Durchmesser	mm	336 x 22	336 x 22	336 x 22
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)		

BMW 325d, 330d, 335d.

		325d Limousine	330d Limousine	335d Limousine*
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92/2,96 (335d) Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag		
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe (6-Gang Automatikgetriebe)		
Getriebeübersetzung I	:1	5,080 (4,171)	5,080 (4,171)	4,171
II	:1	2,804 (2,340)	2,804 (2,340)	2,340
III	:1	1,783 (1,521)	1,783 (1,521)	1,521
IV	:1	1,260 (1,143)	1,260 (1,143)	1,143
V	:1	1,000 (0,867)	1,000 (0,867)	0,867
VI	:1	0,835 (0,691)	0,835 (0,691)	0,691
R	:1	4,607 (3,403)	4,607 (3,403)	3,403
Hinterachsübersetzung	:1	2,353 (2,786)	2,353 (2,813)	2,813
Reifen vorn		225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC
Reifen hinten		225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91W RSC
Felgen vorn		8J x 17 LM	8J x 17 LM	8J x 17 LM
Felgen hinten		8J x 17 LM	8J x 17 LM	8J x 17 LM
Fahrleistungen				
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	10,5 (10,6)	8,5 (8,6)	7,5
Literleistung	kW/l	48,4	60,1	70,2
Beschleunigung 0–100 km/h	s	7,4 (7,6)	6,1 (6,2)	6,0
1.000 m, stehender Start	s	27,9 (27,8)	25,8 (26,0)	25,2
80–120 km/h im 4. Gang	s	6,4/8,2 (–)	4,8/6,1 (–)	(–)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	235 (233)	250	250
Verbrauch im EU-Zyklus				
Städtisch	l/100 km	7,6 (8,1)	7,3 (8,0)	9,1
Außerstädtisch	l/100 km	4,6 (5,1)	4,8 (5,2)	5,3
Insgesamt	l/100 km	5,7 (6,2)	5,7 (6,2)	6,7
CO_2	g/km	153 (164)	152 (164)	177
Sonstiges				
Emissionseinstufung		EU 4	EU 5	EU 4

[1] Öl-Wechselmenge
[2] Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck
[3] Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe
* Automatikgetriebe

BMW 3er Touring.
BMW 318i, 320i.

		318i Touring	320i Touring
Karosserie			
Anzahl Türen/Sitze		5/5	5/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.527/1.817/1.418	4.527/1.817/1.418
Radstand	mm	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.506/1.535	1.506/1.535
Wendekreis	m	11,0	11,0
Tankinhalt	ca. l	63	63
Kühlsystem einschl. Heizung	l	8,4 (9,2)	8,4 (9,2)
Motoröl[1)]	l	4,25	4,25
Getriebeöl/ Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU[2)]	kg	1.505 (1.535)	1.505 (1.535)
Zuladung nach DIN	kg	540	540
Zul. Gesamtgewicht	kg	1.970 (2.000)	1.970 (2.000)
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	900/1.135	900/1.135
Zul. Anhängelast[3)] gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.250 (1.400)/695	1.400 (1.500)/695
Zul. Dachlast	kg	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460–1.385	460–1.385
Luftwiderstand	c_X x A	0,27 x 2,17	0,27 x 2,17
Motor			
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/4/4	Reihe/4/4
Kraftstoffaufbereitung		MSD 81.2	MSD 81.2
Hubraum effektiv	cm^3	1.995	1.995
Hub/Bohrung	mm	90/84	90/84
Verdichtung	:1	12,0	12,0
Kraftstoff		min. ROZ 91[4)]	min. ROZ 91[4)]
Leistung	kW/PS	105/143	125/170
bei Drehzahl	min^{-1}	6.000	6.700
Drehmoment	Nm	190	210
bei Drehzahl	min^{-1}	4.250	4.250
Elektrik			
Batterie/Einbauort	Ah/–	90 (70)/Gepäckraum	90 (70)/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	180/2.520	180/2.520
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung	
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise	
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	312 x 24	312 x 24
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 20	300 x 20
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)	

BMW 318i, 320i.

		318i Touring	320i Touring
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe (6-Gang Automatikgetriebe)	
Getriebeübersetzung I	:1	4,323 (4,171)	4,323 (4,171)
II	:1	2,456 (2,340)	2,456 (2,340)
III	:1	1,659 (1,521)	1,659 (1,521)
IV	:1	1,230 (1,143)	1,230 (1,143)
V	:1	1,000 (0,867)	1,000 (0,867)
VI	:1	0,848 (0,691)	0,848 (0,691)
R	:1	3,938 (3,403)	3,938 (3,403)
Hinterachsübersetzung	:1	3,385 (3,909)	3,455 (3,909)
Reifen vorn		205/55 R16 91H RSC	205/55 R16 91V RSC
Reifen hinten		205/55 R16 91H RSC	205/55 R16 91V RSC
Felgen vorn		7J x 16 Stahl	7J x 16 Stahl
Felgen hinten		7J x 16 Stahl	7J x 16 Stahl
Fahrleistungen			
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	13,6 (13,9)	11,4 (11,7)
Literleistung	kW/l	52,6	62,7
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,5 (10,4)	8,4 (9,2)
1.000 m, stehender Start	s	30,6 (31,3)	29,2 (29,8)
80–120 km/h im 4. Gang	s	9,9/13,1 (–)	8,7/11,5 (–)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	210	226 (224)
Verbrauch im EU-Zyklus			
Städtisch	l/100 km	8,0 (8,6)	8,5 (9,1)
Außerstädtisch	l/100 km	4,9 (5,3)	4,9 (5,3)
Insgesamt	l/100 km	6,0 (6,5)	6,2 (6,7)
CO_2	g/km	144 (156)	148 (160)
Sonstiges			
Emissionseinstufung		EU 4	EU 4

[1] Öl-Wechselmenge
[2] Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck
[3] Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich
[4] Angaben zu Leistung und Verbrauch beziehen sich auf Betrieb mit ROZ 98 Kraftstoff

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe

BMW 325i, 330i, 335i.

		325i Touring	330i Touring	335i Touring
Karosserie				
Anzahl Türen/Sitze		5/5	5/5	5/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.527/1.817/1.418	4.527/1.817/1.418	4.527/1.817/1.418
Radstand	mm	2.760	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.506/1.535	1.500/1.529	1.500/1.529
Wendekreis	m	11,0	11,0	11,0
Tankinhalt	ca. l	63	63	63
Kühlsystem einschl. Heizung	l	8,2 (8,5)	8,2 (8,5)	8,2 (8,5)
Motoröl[1)]	l	6,5	6,5	6,5
Getriebeöl/ Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU[2)]	kg	1.585 (1.615)	1.605 (1.630)	1.690 (1.705)
Zuladung nach DIN	kg	540	540	540
Zul. Gesamtgewicht	kg	2.050 (2.080)	2.080 (2.095)	2.155 (2.170)
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	945/1.160	955/1.175	1.005/1.190
Zul. Anhängelast[3)] gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.600/745	1.700/750	1.700/750
Zul. Dachlast	kg	75	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460–1.385	460–1.385	450–1.375
Luftwiderstand	c_X x A	0,28 x 2,17	0,29 x 2,17	0,31 x 2,17
Motor				
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/6/4	Reihe/6/4	Reihe/6/4
Kraftstoffaufbereitung		MSD 81	MSD 81	MSD 81
Hubraum effektiv	cm^3	2.996	2.996	2.979
Hub/Bohrung	mm	88,0/85,0	88,0/85,0	89,6/84,0
Verdichtung	:1	12,0	12,0	10,2
Kraftstoff		min. ROZ 91[4)]	min. ROZ 91[4)]	min. ROZ 95[4)]
Leistung	kW/PS	160/218	200/272	225/306
bei Drehzahl	min^{-1}	6.100	6.700	5.800
Drehmoment	Nm	270	320	400
bei Drehzahl	min^{-1}	2.400–4.200	2.750–3.000	1.300–5.000
Elektrik				
Batterie/Einbauort	Ah/–	80/Gepäckraum	80/Gepäckraum	80/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	155/2.170 (180/2.520)	155/2.170 (180/2.520)	180/2.520
Fahrwerk				
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung		
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise		
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet		
Durchmesser	mm	330 x 24	348 x 30	348 x 30
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet		
Durchmesser	mm	300 x 20	336 x 22	336 x 22
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)		

BMW 325i, 330i, 335i.

		325i Touring	330i Touring	335i Touring
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92/ 2,96 (335i) Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag		
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe (6-Gang Automatikgetriebe)		
Getriebeübersetzung I	:1	4,323 (4,171)	4,350 (4,171)	4,055 (4,171)
II	:1	2,456 (2,340)	2,496 (2,340)	2,396 (2,340)
III	:1	1,659 (1,521)	1,665 (1,521)	1,582 (1,521)
IV	:1	1,230 (1,143)	1,230 (1,143)	1,192 (1,143)
V	:1	1,000 (0,867)	1,000 (0,867)	1,000 (0,867)
VI	:1	0,848 (0,691)	0,851 (0,691)	0,872 (0,691)
R	:1	3,938 (3,403)	3,926 (3,403)	3,677 (3,403)
Hinterachsübersetzung	:1	3,071 (3,462)	3,154 (3,636)	3,077 (3,462)
Reifen vorn		205/55 R16 91W RSC	225/45 R17 91Y RSC	225/45 R17 91Y RSC
Reifen hinten		205/55 R16 91W RSC	225/45 R17 91Y RSC	225/45 R17 91Y RSC
Felgen vorn		7J x 16 LM	8J x 17 LM	8J x 17 LM
Felgen hinten		7J x 16 LM	8J x 17 LM	8J x 17 LM
Fahrleistungen				
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	9,4 (9,6)	7,7 (7,8)	7,2 (7,2)
Literleistung	kW/l	53,4	66,8	75,5
Beschleunigung 0–100 km/h	s	6,9 (7,3)	6,2 (6,4)	5,7 (5,9)
1.000 m, stehender Start	s	27,0 (27,5)	25,8 (26,9)	24,7 (24,8)
80–20 km/h im 4. Gang	s	7,6/9,4 (–)	6,5/8,0 (–)	5,5/6,5 (–)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	248 (246)	250	250
Verbrauch im EU-Zyklus				
Städtisch	l/100 km	9,9 (9,8)	10,0 (10,1)	13,4 (13,2)
Außerstädtisch	l/100 km	5,6 (5,7)	5,7 (5,8)	6,9 (7,0)
Insgesamt	l/100 km	7,2	7,3 (7,4)	9,3
CO_2	g/km	173	175 (178)	222 (223)
Sonstiges				
Emissionseinstufung		EU 4	EU 4	EU 4

[1] Öl-Wechselmenge
[2] Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck
[3] Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich
[4] Angaben zu Leistung und Verbrauch beziehen sich auf Betrieb mit ROZ 98 Kraftstoff

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe

BMW 318d, 320d.

		318d Touring	320d Touring
Karosserie			
Anzahl Türen/Sitze		5/5	5/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.527/1.817/1.418	4.527/1.817/1.418
Radstand	mm	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.506/1.535	1.506/1.535
Wendekreis	m	11,0	11,0
Tankinhalt	ca. l	61	61
Kühlsystem einschl. Heizung	l	7,5 (7,9)	7,5 (7,9)
Motoröl[1)]	l	5,2	5,2
Getriebeöl/Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU[2)]	kg	1.580 (1.595)	1.580 (1.595)
Zuladung nach DIN	kg	540	540
Zul. Gesamtgewicht	kg	2.045 (2.060)	2.045 (2.060)
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	940/1.160	940/1.160
Zul. Anhängelast[3)]			
gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.600/745	1.600/745
Zul. Dachlast	kg	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460–1.385	460–1.385
Luftwiderstand	c_X x A	0,27 x 2,17	0,28 x 2,17
Motor			
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/4/4	Reihe/4/4
Kraftstoffaufbereitung		DDE7.1	DDE7.1
Hubraum effektiv	cm^3	1.995	1.995
Hub/Bohrung	mm	90/84	90/84
Verdichtung	:1	16,0	16,0
Kraftstoff		Diesel	Diesel
Leistung	kW/PS	105/143	130/177
bei Drehzahl	min^{-1}	4.000	4.000
Drehmoment	Nm	300	350
bei Drehzahl	min^{-1}	1.750–2.500	1.750–3.000
Elektrik			
Batterie/Einbauort	Ah/–	90 (80)/Gepäckraum	90 (80)/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	180/2520	180/2.520
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung	
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise	
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	312 x 24	312 x 24
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 20	300 x 20
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)	

BMW 318d, 320d.

		318d Touring	320d Touring
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe (6-Gang Automatikgetriebe)	
Getriebeübersetzung I	:1	4,002 (4,171)	5,140 (4,171)
II	:1	2,108 (2,340)	2,830 (2,340)
III	:1	1,380 (1,521)	1,804 (1,521)
IV	:1	1,000 (1,143)	1,257 (1,143)
V	:1	0,780 (0,867)	1,000 (0,867)
VI	:1	0,645 (0,691)	0,831 (0,691)
R	:1	3,187 (3,403)	4,638 (3,403)
Hinterachsübersetzung	:1	3,071 (3,231)	2,563 (3,154)
Reifen vorn		205/55 R16 91H RSC	205/55 R16 91V RSC
Reifen hinten		205/55 R16 91H RSC	205/55 R16 91V RSC
Felgen vorn		7J x 16 Stahl	7J x 16 LM
Felgen hinten		7J x 16 Stahl	7J x 16 LM
Fahrleistungen			
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	14,3 (14,5)	11,6 (11,7)
Literleistung	kW/l	52,6	65,2
Beschleunigung 0–100 km/h	s	9,6 (9,7)	8,1 (8,3)
1.000 m, stehender Start	s	30,8 (31,0)	28,8 (29,0)
80–120 km/h im 4. Gang	s	8,8/11,8 (–)	6,9/8,8 (–)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	210	228 (226)
Verbrauch im EU-Zyklus			
Städtisch	l/100 km	5,8 (7,3)	6,1 (7,3)
Außerstädtisch	l/100 km	4,2 (4,6)	4,2 (4,6)
Insgesamt	l/100 km	4,8 (5,6)	4,9 (5,6)
CO_2	g/km	125 (146)	130 (146)
Sonstiges			
Emissionseinstufung		EU 5	EU 5

[1] Öl-Wechselmenge
[2] Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck
[3] Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe

BMW 325d, 330d, 335d.

		325d Touring	330d Touring	335d Touring*
Karosserie				
Anzahl Türen/Sitze		5/5	5/5	5/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.527/1.817/1.418	4.527/1.817/1.418	4.527/1.817/1.418
Radstand	mm	2.760	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.500/1.529	1.500/1.529	1.500/1.529
Wendekreis	m	11,0	11,0	11,0
Tankinhalt	ca. l	61	61	61
Kühlsystem einschl. Heizung	l	7,9, (8,2)	7,9	8,2
Motoröl[1)]	l	7,5	7,2	7,5
Getriebeöl/Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU[2)]	kg	1.665 (1.675)	1.675 (1.690)	1.720
Zuladung nach DIN	kg	540	540	540
Zul. Gesamtgewicht	kg	2.130 (2.140)	2.140 (2.155)	2.185
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	990/1.190	1.000/1.200	1.020/1.200
Zul. Anhängelast[3)] gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.800/750	1.800/750	1.800/750
Zul. Dachlast	kg	75	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460–1.385	460–1.385	450–1.375
Luftwiderstand	c_X x A	0,29 x 2,17	0,29 x 2,17	0,31 x 2,17
Motor				
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/6/4	Reihe/6/4	Reihe/6/4
Kraftstoffaufbereitung		DDE6.0.6	DDE7.3	DDE6.2.6
Hubraum effektiv	cm^3	2.993	2.993	2.993
Hub/Bohrung	mm	90,0/84,0	90,0/84,0	90,0/84,0
Verdichtung	:1	17,0	16,5	17,0
Kraftstoff		Diesel	Diesel	Diesel
Leistung	kW/PS	145/197	180/245	210/286
bei Drehzahl	min^{-1}	4.000	4.000	4.400
Drehmoment	Nm	400	520	580
bei Drehzahl	min^{-1}	1.300–3.250	1.750–3.000	1.750–2.250
Elektrik				
Batterie/Einbauort	Ah/–	90/Gepäckraum	90/Gepäckraum	90/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	150/2.100	180/2.520	180/2.520
Fahrwerk				
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkrollradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung		
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise		
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet		
Durchmesser	mm	330 x 24	348 x 30	348 x 30
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet		
Durchmesser	mm	336 x 22	336 x 22	336 x 22
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)		

BMW 325d, 330d, 335d.

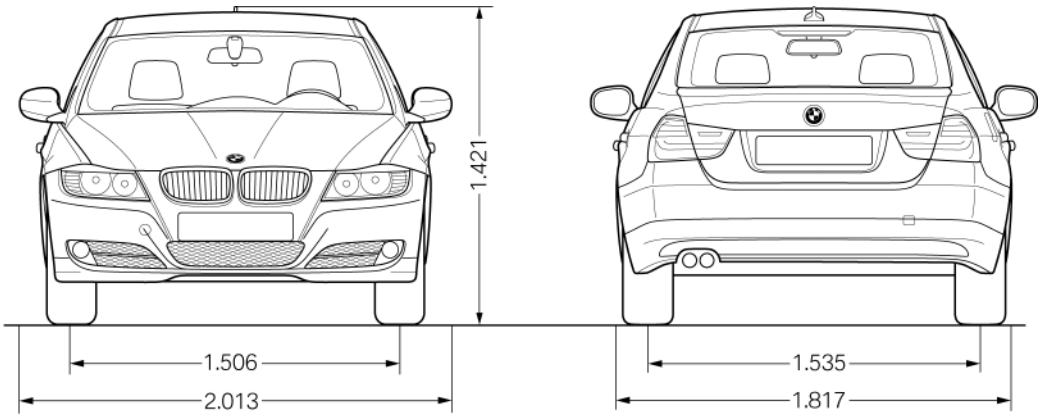
		325d Touring	330d Touring	335d Touring*
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92/ 2,96 (335d) Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag		
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe (6-Gang Automatikgetriebe)		
Getriebeübersetzung I	:1	5,080 (4,171)	5,080 (4,171)	4,171
II	:1	2,804 (2,340)	2,804 (2,340)	2,340
III	:1	1,783 (1,521)	1,783 (1,521)	1,521
IV	:1	1,260 (1,143)	1,260 (1,143)	1,143
V	:1	1,000 (0,867)	1,000 (0,867)	0,867
VI	:1	0,835 (0,691)	0,835 (0,691)	0,691
R	:1	4,607 (3,403)	4,607 (3,403)	3,403
Hinterachsübersetzung	:1	2,353 (2,786)	2,353 (2,813)	2,813
Reifen vorn		225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91Y RSC	225/45 R17 91Y RSC
Reifen hinten		225/45 R17 91W RSC	225/45 R17 91Y RSC	225/45 R17 91Y RSC
Felgen vorn		8J x 17 LM	8J x 17 LM	8J x 17 LM
Felgen hinten		8J x 17 LM	8J x 17 LM	8J x 17 LM
Fahrleistungen				
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	11,0 (11,0)	8,9 (9,0)	7,8
Literleistung	kW/l	48,4	60,1	70,2
Beschleunigung 0–100 km/h	s	7,6 (7,7)	6,2 (6,3)	6,1
1.000 m, stehender Start	s	28,1 (28,1)	26,0 (26,2)	25,3
80–120 km/h im 4. Gang	s	6,7/8,5 (–)	5,0 (6,4)	(–)
Höchstgeschwindigkeit	km/h	233 (231)	250	250
Verbrauch im EU-Zyklus				
Städtisch	l/100 km	7,9 (8,4)	7,5 (8,1)	9,2
Außerstädtisch	l/100 km	4,9 (5,4)	5,0 (5,3)	5,4
Insgesamt	l/100 km	6,0 (6,5)	5,9 (6,3)	6,8
CO_2	g/km	155 (165)	155 (165)	178
Sonstiges				
Emissionseinstufung		EU 4	EU 5	EU 4

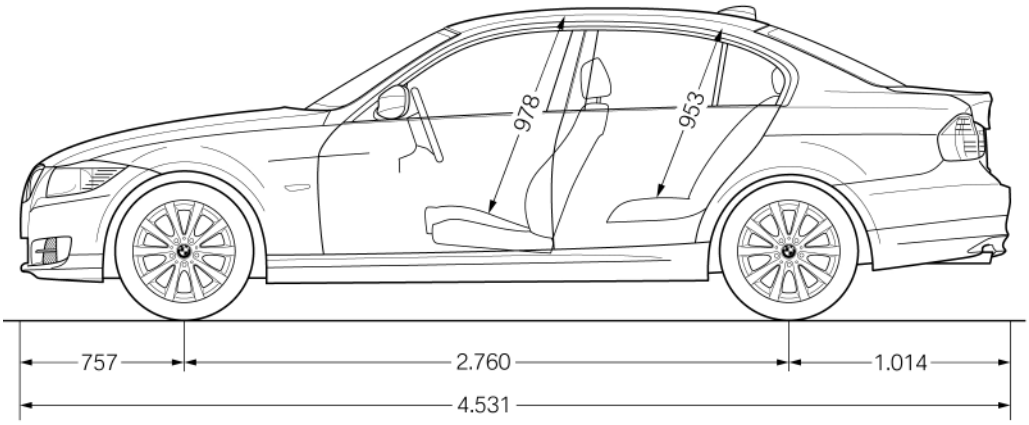
[1] Öl-Wechselmenge
[2] Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck
[3] Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich

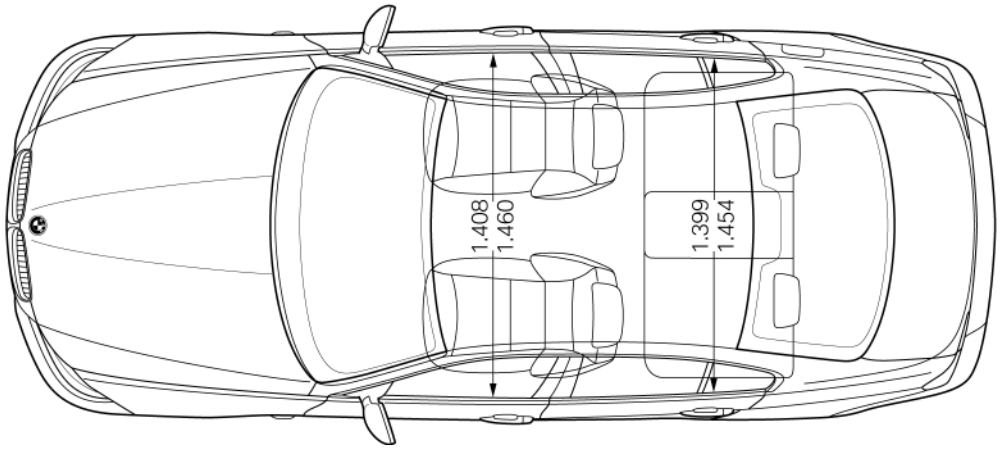
Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe
* Automatikgetriebe

12. Außen- und Innenabmessungen.

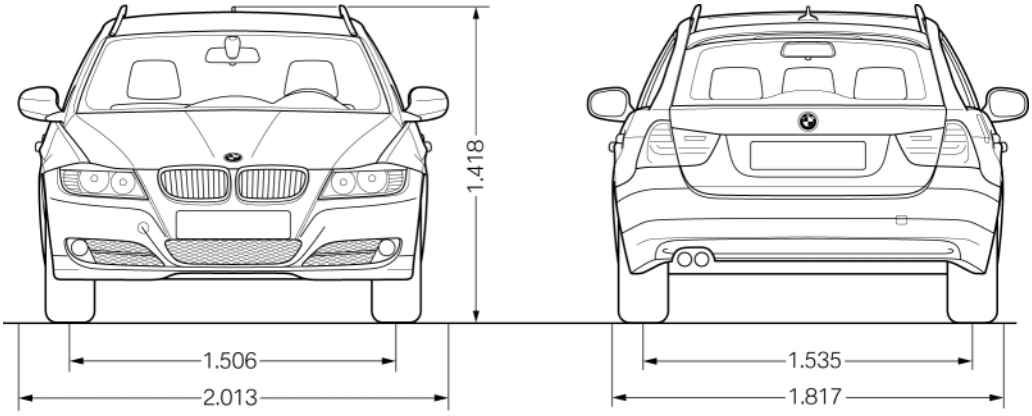
BMW 3er Limousine.

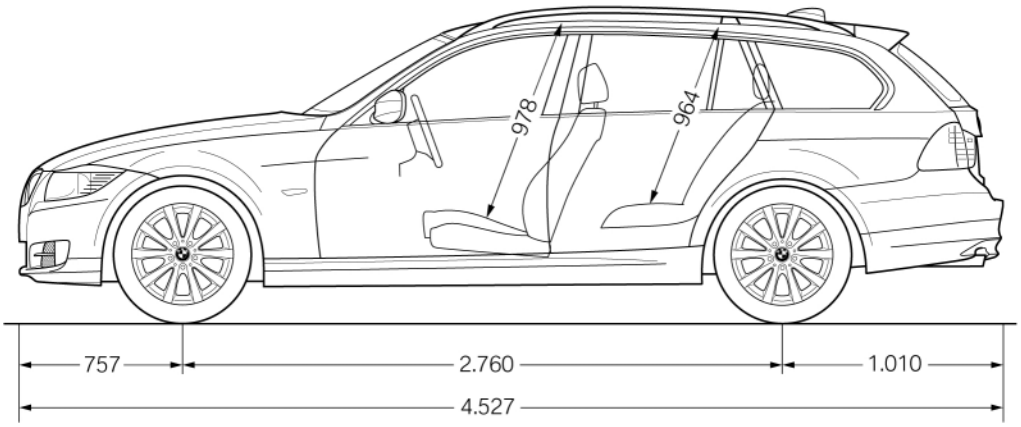


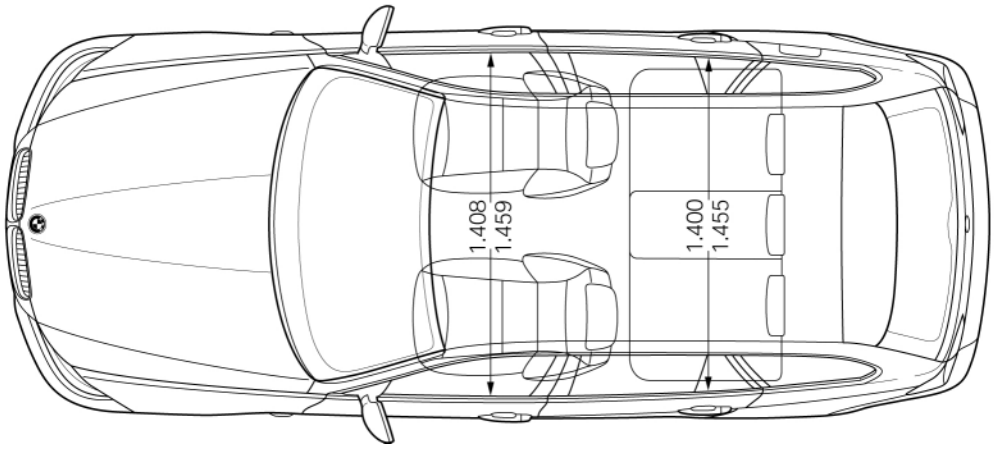


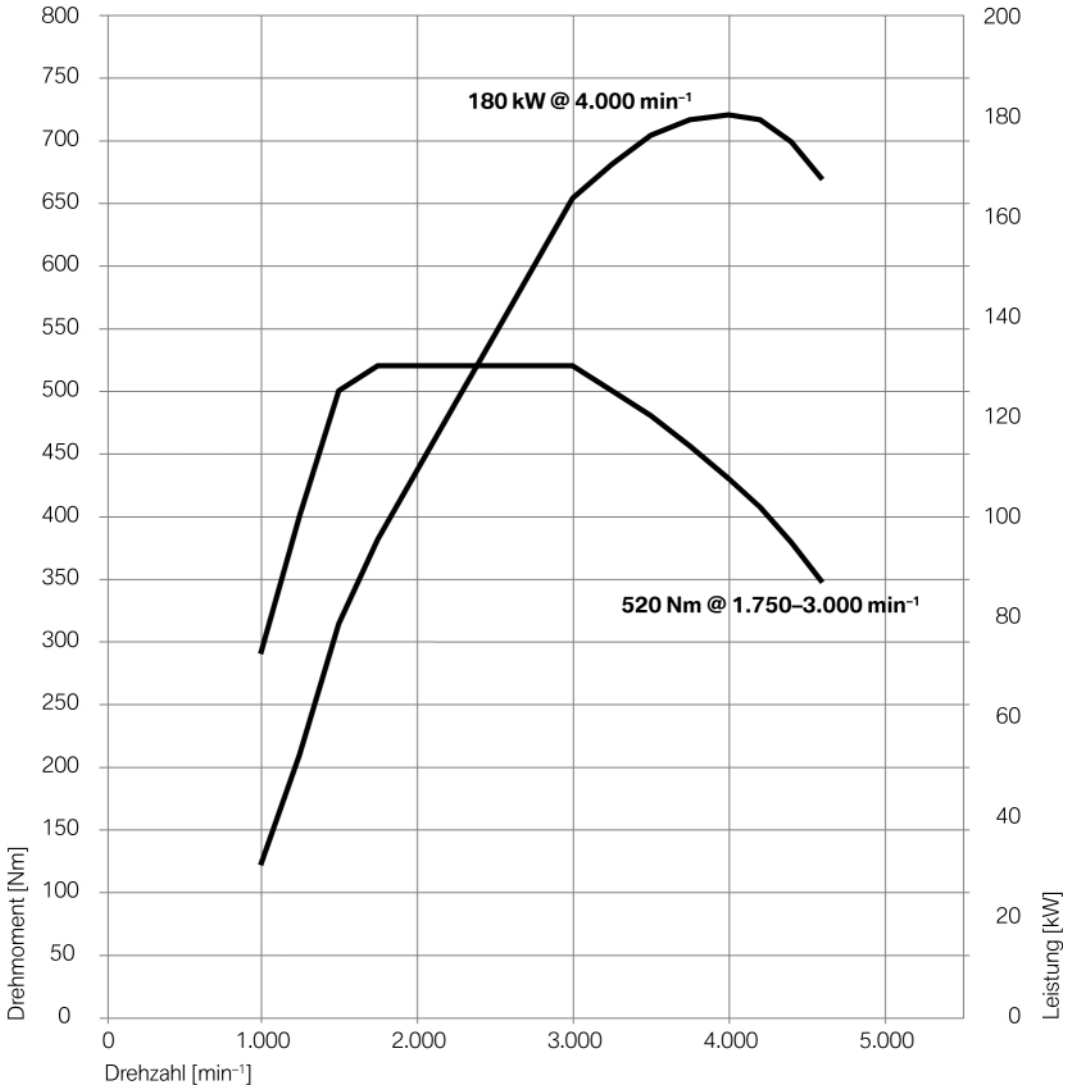


BMW 3er Touring.







13. Leistungs- und Drehmomentdiagramm.

Der neue 3.0 Liter Dieselmotor.