40 Jahre BMW 3er Reihe – Forever Young

Heute gibt es gleich zwei Jubiläen zu feiern: mein Blog wird ein Jahr und der BMW 3er 40 Jahre alt. Da die bayerische Mittelklasse – inklusive Ablegern wie dem Z3 – in meinem Autofahrerleben eine wichtige Rolle spielt, stellt sie das perfekte Thema zu meinem Jubiläum dar. Zumal sie auch mit über 14 Millionen verkauften Einheiten das weltweit erfolgreichste Premium-Modell überhaupt ist. Dass dieser Erfolg kein Selbstläufer war, zeigt der Blick zurück in die Mitte der 1970er-Jahre. Schließlich kam der 3er kurz nach der ersten Energiekrise (wer aus der Generation Ü40 erinnert sich nicht an die autofreien Sonntage?) auf den Markt. Und musste zudem auch noch die überaus populäre 02er Reihe ersetzen. Verdammt große Schuhe, in die der 3er aber sehr schnell hineinwuchs …

Heute läuft bereits die sechste Generation des Münchners. Ein guter Grund, sich die Entwicklung der bisherigen Baureihen bis zum aktuellen Modell genauer anzuschauen:

➔ E21 (1975 – 1983)

Die erste Generation des 3er war zunächst in vier Modellen – 316, 318, 320 und 320i – mit einer Leistungsspanne zwischen 90 PS und 125 PS erhältlich. Damit konnten flotte Fahrleistungen erzielt werden, wog der 316 doch lediglich 1.010 Kilogramm. Die Krone setzte der Motorenpalette jedoch der ab 1977 im 320 und 323i verfügbare Sechszylinder auf. Letzterer beschleunigte dank 143 PS in lediglich 9,0 Sekunden auf 100 km/h. Optisch waren der 320 und der 323i an den sportlichen Doppelscheinwerfern erkennbar, während der 316 und der 318 – sowie der 1981 eingeführte 315 mit 75 PS – lediglich einen runden Scheinwerfer hatten. Als Topmodell besaß der 323i zudem – standesgemäß – eine Doppelrohr-Auspuffanlage. In allen Modellen konnte die fahrerorientierte Cockpitgestaltung überzeugen. Die einzige Alternative zum Zweitürer stellte das „Topcabriolet“ des Karosseriebauspezialisten Baur dar – ein offener Viersitzer mit massivem Überrollbügel. Mit 4.595 Exemplaren war das „Oben-ohne-Modell“ im Vergleich zu den insgesamt gebauten 1.364.039 3er der ersten Generation aber nur eine Randerscheinung.

➔ E30 (1982 – 1994)

Mit dieser Baureihe begann die Karosserievielfalt beim 3er: Zweitürer, Viertürer, Cabrio, Touring und M3 erweiterten die Zielgruppen erheblich. Im Gleichschritt wuchs die Motorenpalette, die zunächst nur Benziner von 90 PS bis 139 PS umfasste. Seiner Zeit etwas voraus war wohl der konsequent auf Drehmoment und

Wirtschaftlichkeit ausgerichtete 325e mit einem 2,7-Liter-Sechszylinder, der als erstes 3er-Modell ausschließlich mit Katalysator geliefert wurde. Ein absolutes Highlight für die Fans von „Aus Freude am Fahren“ stellte der 325i mit 171 PS dar. Noch mehr Aufmerksamkeit erregte jedoch der erste Diesel der Münchner im 324d mit sechs Zylindern und 86 PS. Sein später nachgereichter „Kollege“ im 324td mit 115 PS bereitete jedoch einiges mehr an Fahrspaß. Neu waren zudem das optionale ABS und der Allradantrieb im 325ix. Die zwei- und viertürige Limousine wurde vom Lifestyle-Kombi touring und dem nun komplett offenen Cabrio ergänzt. Und dann war da ja auch noch der Sportwagen unter den 3ern – der M3 mit zunächst 200 PS, der auf der Rennstrecke unsterblich wurde. Bis zum Produktionsende 1994 konnte der E30 2.339.251 Käufer begeistern.

- ➔ E36 (1990 – 2000)

Den E36 prägten die nun erstmals unter einem gemeinsamen Deckglas liegenden Doppelscheinwerfer. Der Zweitürer bekam ein eigenständiges Design und wurde als Coupé vermarktet. Ergänzt wurde die Modellpalette wieder vom touring sowie dem Cabrio. Neu war hingegen ab 1994 der 4,21 Meter kurze 3er compact mit zwei Türen und einem steilen Heck inklusive großer Ladeklappe. Nicht mehr verfügbar war der Allradantrieb. Die Benziner und Diesel leisteten zunächst zwischen 90 PS und 286 PS, ab 1995 erstarkte der M3 auf 321 PS. Ab diesem Zeitpunkt ergänzte die Limousine das bis dahin nur als Coupé und Cabrio erhältliche Topmodell als dritte Variante. Das Thema Sicherheit spielte beim E36 eine große Rolle: so waren nicht nur ABS (ab 1992) und Türverstärkungen für besseren Schutz bei seitlichen Kollisionen Serie, sondern auch Airbags und die optionale Automatische Stabilitäts Control (ASC) hielten Einzug in den 3er. Mit dieser Vielfalt konnte der Münchner gegenüber dem Vorgänger abermals die Absatzzahlen steigern – insgesamt verließen bis 2000 2.745.780 Einheiten die Bänder.

- ➔ E46 (1998 – 2007)

Die Weiterentwicklung des E46 drückte sich nicht zuletzt in Ausstattungsmerkmalen wie Multifunktionslenkrad, Seiten-Airbags im Fond, Regensensor oder Navigationssystem aus. Analog zum Vorgängermodell umfasste die Baureihe Limousine, Coupé, touring, compact und Cabrio. Auch ein Allradantrieb war wieder verfügbar, während die Dynamische Stabilitäts Control (DSC) zunächst nur im 328i und später in allen Modellen erhältlich war. Das Thema Sicherheit wurde dank Vordersitzen mit integrierten Sicherheitsgurten und bei Bedarf automatisch ausfahrenden Fondbügeln in den hinteren Kopfstützen gerade beim Cabrio groß geschrieben. Im 320d

präsentierte BMW seinen ersten Diesel mit Direkteinspritzung. Darüber hinaus waren die Motoren – Benziner wie Diesel – mit einer Leistungsbreite von 115 PS bis 231 PS kraftvoller denn je. Die Power des M3 steigerte sich auf 343 PS, das Highlight dieses Modells war jedoch die 360 PS starke Leichtbau-Variante CSL. Als vom E46 2007 das letzte Fahrzeug vom Band lief, konnte BMW erneut einen neuen Produktionsrekord vermelden: 3.266.885 Einheiten lautete die beeindruckende Zahl.

➔ E90 (2005 – 2013)

Die fünfte 3er-Generation konnte sich mit der prestigeträchtigen Auszeichnung „World Car of the Year“ schmücken. Optisch war sie gegenüber dem Vorgänger markanter und kraftvoller geworden. Während es den compact seit der Einführung des 1er nicht mehr gab, präsentierte sich der E90 wieder mit den Varianten Limousine, Touring, Coupé und Cabrio – und einigen Neuheiten. So verfügte letzteres Modell als erster BMW über ein versenkbares Hardtop. Im M3 hingegen wurde zum ersten Mal ein Achtzylinder in Serie in einem 3er eingebaut. Dass dieses Kraftwerk mit 420 PS im Coupé, Cabrio und der Limousine für fulminante Fahrleistungen sorgte, sei nur der Vollständigkeit halber erwähnt … Für viele von wesentlich größer Bedeutung war jedoch die Einführung der EfficientDynamics Technologien, die den Verbrauch der bis zu 306 PS (335i) starken Aggregate dank u.a. Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start Stop Funktion und Schaltpunktanzeige erheblich reduzierten. Mit insgesamt 3.102.345 verkauften Einheiten knackte der E90 zwar die „Drei-Millionen-Schallmauer“, blieb aber knapp hinter dem E46 zurück.

➔ F30 (seit 2012)

Die aktuelle 3er-Reihe hat das Coupé und das Cabrio „verloren“ (sie laufen jetzt zusammen mit dem neuen viertürigen Coupé Gran Coupé als 4er-Reihe), jedoch den Gran Turismo (GT) – als Ergänzung zu Limousine und Touring – hinzu gewonnen. Diese Variante verbindet „coupé-artige Dachlinie, vier Türen mit rahmenlosen Scheiben, erweiterten Radstand, aktiven Heckspoiler und leicht erhöhte Sitzposition“ miteinander. Das Ergebnis ist ein „großzügiger Raumkomfort für die Passagiere im Fond“ sowie ein großes Gepäckraumvolumen von 520 bis 1 600 Liter. Aber auch Limousine und Touring haben vom Wachstum bei Länge (+ 93 Millimeter) und Radstand (+ 50 Millimeter) gegenüber dem E90 profitiert und bieten vor allem den Fondpassagieren zusätzliche Beinfreiheit. Ansonsten dominieren beim F30 innovative Technologien wie 8-Gang-Automatik, Head-Up-Display und der Intelligente Notruf mit automatischer Ortung. Neu sind zudem der ActiveHybrid mit 340 PS sowie ein Dreizylinder-Motor mit 136 PS im 318i. Das obere Limit bildet der 340i mit 326 PS. Darüber thront noch der M3, dessen Sechszylinder-Biturbo äußerst agile 431 PS leistet.

Zugegebenermaßen war es gar nicht so einfach, die große Vielfalt an Modellen, Motoren und Features aus 40 Jahren und sechs Generationen 3er-Reihe übersichtlich auf den Punkt zu bringen. Genauso schwierig ist es, aus jeder Modellreihe DAS Modell auszuwählen – ich versuche es trotzdem. Es wäre zwar ein Leichtes, sich jeweils für den M3 zu entscheiden (dessen Auswahl in jedem Fall mehr als gerechtfertigt wäre!), aber damit würde man den anderen, teils (fast) ebenso beeindruckenden Modellen unrecht tun. Deshalb beschränke ich mich darauf, nur in zwei Baureihen den M3 zu auszuwählen:

- E21: 323i

Mit famosem Reihensechszylindermotor DIE Sportlimousine der 1970er-Jahre schlechthin. Machte jedem angriffslustigen GTI mit Doppelscheinwerfern und Doppelrohrauspuff schon von weitem klar: „keine Chance“!

- E30: M3 Sport Evolution

Der erste M3 gehört für mich zu den beeindruckendsten Autos überhaupt. Der Sport Evo setzt ihm mit 238 PS und 248 km/h Höchstgeschwindigkeit die Krone auf. Kein Wunder, dass gute Exemplare heute bereits für über 100.000 Euro gehandelt werden.

- E36: 328i Cabrio

Die Linienführung des Cabrios vom E36 ist zeitlos elegant, mit M Sport-Paket aber auch dynamisch. Das Modell strahlt einerseits Ruhe und Gelassenheit aus, und ist andererseits aber auch jederzeit auf dem Sprung. Ist zudem dank des turbinenartigen Reihensechszylinders richtig flott unterwegs.

- E46: M3 CSL

7 Minuten und 50 Sekunden – für Experten sagen diese Zahlen alles. Ja, es ist die Rundenzeit auf der Nürburgring-Nordschleife. Wesentlich stärkere Modelle brauchen dafür länger. Leider sind nicht mal 1.400 Stück vom CSL (Coupé Sport Leichtbau) hergestellt worden, deswegen ist er heute sehr teuer …

- E90: 335i Coupé

Hier habe ich das Modell nach dem Facelift mit den wunderschönen Heckleuchten sowie dem M Sport-Paket im Auge. Es ist wieder die Mischung aus Eleganz und Dynamik der Karosserie sowie dem Wissen, was der Turbo zu leisten vermag, wenn man ihn fordert, das anmacht.

- F30: 340i Touring

Ich bin nun wahrlich kein Kombi-Typ, aber der aktuelle Touring ist ein richtiges Designer-Stück, bei dem ich schwach werden könnte. Mit dem neuen Top-Motor mit 326 PS im 340i kann er auch richtig zubeißen, wenn’s sein muss. Und Platz (nicht nur) für’s Gepäck bietet er ebenfalls mehr als genug.

Fazit: es wird höchste Zeit, dass ich mal wieder einen richtig gut motorisierten 3er fahre …

Bildquelle: BMW