

50 JAHRE BMW 3ER-REIHE (E21)



→ Fakten

- *Nachfolger der international erfolgreichen 02er-Reihe
- *Nach der 1972 eingeführten 5er-Reihe (E12) das zweite Modell mit der neuen Nomenklatur, bei der die erste Zahl die Baureihe und die beiden nachfolgenden Ziffern den Hubraum angeben
- *Neben der zweitürigen Limousine wurde mit dem Topcabriolet auch ein offener Viersitzer mit massivem Überrollbügel angeboten, der beim Stuttgarter Karosseriebauspezialisten Baur entstand
- *Mit den Abmessungen 4,355 x 1,61 x 1,38 (Länge x Breite x Höhe) wuchs der E21 gegenüber dem 02 jeweils um wenige Zentimeter
- *Der 320i wurde 1976 von den Lesern des größten europäischen Automobil-Fachmagazins zur „besten Limousine der Welt“ in der Klasse bis zwei Liter Hubraum gewählt
- *Bis 1983 liefen insgesamt 1.364.039 Einheiten des E21 von den Bändern, darunter 4.595 Topcabriolets

→ Favoriten

TOP 1

Das Highlight im Innenraum des E21 war sicherlich die von den BMW-Fans bis heute innig geliebte, erstmalig umgesetzte fahrerorientierte Cockpitgestaltung, bei der die mittigen Bedienelemente im Armaturenbrett deutlich zum Fahrer hin ausgerichtet waren. Mit dem großen Vorteil, dass sie besser erreichbar und einfacher ablesbar waren, was die Ergonomie entscheidend optimierte. Das Exterieur-**DESIGN** lehnte sich dagegen an das der 5er-Reihe (E12) an. Zu den markanten Merkmalen gehörten die runden Scheinwerfer (ab dem 320 doppelt ausgeführt) sowie der Powerdome der Motorhaube. Bei der gleichermaßen eleganten wie sportlichen Silhouette fehlte natürlich auch der für BMW obligatorische „Hofmeister-Knick“ nicht ...



TOP 2

Das **TECHNIK**-Paket des E21 überzeugte, schließlich waren einer Umfrage zufolge stolze 80 Prozent der 3er-Fahrer der Meinung, dass an ihrem Fahrzeug „nichts verbesserungswürdig“ sei. Ihre Premiere feierte die elastisch gelagerte Zahnstangenlenkung, die die Fahrdynamik und Agilität verbesserte. Beste Voraussetzungen für eine Top-Lenkpräzision bot zudem die Vorderachskonstruktion: Einzelradaufhängung mit Querlenkern – nach dem McPherson-Prinzip von Stabilisatoren geführt – und Federbeinen. Hinten kamen dagegen Schräglenker und Federbeine zum Einsatz. Mit dieser Konstruktion beanspruchte BMW in der Mittelklasse eine sportliche Alleinstellung.



(Alle Bilder: BMW)

TOP 3

Das Ausrufezeichen bei der breit aufgestellten **MOTOREN**-Palette setzten ab 1977 die speziell für die 3er-Reihe konstruierten Reihensechszylinder mit 2,0-Litern und 122 PS (320) sowie der 143 PS starke 2,3-Liter im 323i, der über ein elektronisch gesteuertes Motormanagement sowie eine Transistor-Zündung verfügte. Mit dem Top-Modell konnten Hobby-Rennfahrer dank einer Beschleunigung auf Tempo 100 in lediglich neun Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von beinahe 200 km/h sogar Porsche 911 jagen. Wer es entspannter angehen lassen wollte, wurde sicherlich auch mit den Vierzylindern glücklich: Mit 90 PS und 1,6-Litern (316), 98 PS und 1,8-Litern (318) oder 125 PS und 2,0-Litern (320i). Ab 1981 übernahm der 315 mit 75 PS aus 1,6-Litern die Rolle des Einstiegsmodells.



→ Fazit

Unter BMW-Fans hat es der 3er der Baureihe E21 nicht leicht: Schließlich zählen sein Vorgänger der 02er-Reihe und sein Nachfolger, der 3er E30, zu den absoluten Ikonen der Münchner. Der E21 dagegen führte auf dem Oldtimer-Markt ein eher beschauliches Dasein im Schatten dieser beiden Legenden. Aus dem er aber inzwischen herausgetreten ist. Das registriere ich auch bei mir: Während mich schon lange beinahe alle Modellvarianten des E30 sowie der 02er begeistern, steigert sich seit kurzem mein Interesse am E21 ebenfalls mehr und mehr. Er ist nicht nur der Ur-Vater der 3er-Serie, sondern gerade mit den Sechszylindern auch ein extrem kultiviertes Fahrzeug. Wobei ich mir aber einen entschleunigenden Vierzylinder fast ebenso gut vorstellen könnte. Zumal der E21 in Sachen Fahrdynamik eine Liga unter dem E30 spielt, wie ich bei Slalom-Fahrten und Ausweichübungen mit beiden Baureihen auf einer Veranstaltung des BMW Fahrtrainings feststellen konnte. Das schmälert jedoch keineswegs den Reiz am ersten 3er, der zudem noch – mit Ausnahme des 323i – im Vergleich zu seinem Vorgänger und Nachfolger preislich hochattraktiv ist. Dies könnte sich aber bald ändern ...