

50 JAHRE BMW 3ER-REIHE



→ Fakten

- *Präsentation auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) 1975
- *Nachfolger der automobilen Ikone BMW 02er Reihe
- *Aktuell läuft bereits die siebte Modellgeneration vom Band
- *Auch sehr erfolgreich im Motorsport unterwegs
- *Weltweit meistverkauftes Premium-Modell
- *Erfolgreichste Baureihe von BMW



TOP 1

Während es den Vorgänger E21 nur als zweitürige Limousine gab, rüstete BMW die 3er-Reihe beim **E30** ab 1982 geradezu auf: So ergänzten die Modellpalette eine viertürige Limousine, der Kombi touring, ein Cabrio und der Sportler M3. Darüber hinaus waren nun auch Allradantrieb und Diesel-Motoren verfügbar. Alle Modelle fuhren serienmäßig mit Doppelscheinwerfern vor, zudem wuchs das Platzangebot im Innenraum, obwohl die Karosserie etwas kürzer war als beim E21. Das Triebwerks-Angebot startete mit dem 90 PS starken 316 und endete beim 1985 eingeführten 325i mit 2,5 Liter Hubraum und 171 PS. Darüber thronte nur noch der M3 mit bis zu 238 PS. Varianten für spezielle Zielgruppen waren der auf maximale Wirtschaftlichkeit hin ausgerichtete 325e sowie der sportliche 318is mit einem 16-Ventiler unter der Haube (er wird auch gerne „Junior-M3“ genannt). Ein Geheimtipp ist dagegen der 320is mit dem auf 2,0 Liter verkleinerten Kraftwerk aus dem M3. Mein E30-Favorit ist (natürlich) der M3, allerdings ist er preislich in mittlerweile reichlich „ungesunde Regionen“ abgedriftet. Daher könnte ich mich auch mit jeder anderen E30-Modellvariante anfreunden. Wobei – ein Cabrio oder Touring, gerne mit Sechszylinder, ggf. auch Allradantrieb und Sportpaket, wären vielleicht doch noch einen Tick reizvoller?! An der produzierten Zahl an E30 sollte es nicht scheitern, liefen doch 2.339.251 Fahrzeuge dieser Baureihe von den Bändern.

TOP 2

1990 fuhr der **E36** vor – und so mancher fremdelte zunächst mit ihm. Vor allem die Doppelscheinwerfer hinter einem gemeinsamen Deckglas waren für eingefleischte BMW-Fans gewöhnungsbedürftig. Die wesentlichen Neuheiten des E36 waren das attraktive Coupé, das die zweitürige Limousine ablöste, sowie der technisch weitestgehend noch auf dem E30 basierende compact – der BMW im Golf-Rudel. Technisch machte die Baureihe vor allem bei der Sicherheit einen großen Sprung. Die Leistungsbandbreite reichte von 90 PS im 318tds über 193 PS im 328i bis hin zu 321 PS im modellgepflegten M3. Gerade ein 328i mit seinem kultivierten Sechszylinder als Coupé oder Cabrio ist heute noch ein Traum. Einen Tipp wert ist auch der 323ti compact mit ebenfalls sechs Töpfen. Mit seinen 170 PS und Heckantrieb ließ er die meisten Wettbewerber in der Golf-Klasse ziemlich alt aussehen. Mit 2.745.780 Einheiten konnte der E36 sogar den erfolgreichen E30 toppen.



TOP 3

Egal ob bei der Länge (plus vier Zentimeter), der Leistung (360 PS im M3 CSL), der Ausstattung (optional war nun auch u.a. ein Navigationssystem erhältlich) oder der Sicherheit (z.B. Fahrstabilitätsregelung DSC oder Überrollschutz im Cabrio) – der **E46** bot (beinahe) überall etwas mehr als sein Vorgänger E36. Bei dieser elegant designten Baureihe fuhr BMW wieder alle bereits bekannten Modellvarianten auf: Limousine, Coupé, touring, Cabrio, compact und M3. Ein großer Schritt war die Einführung des 136 PS starken Diesels mit Direkteinspritzung im 320d. Das Ergebnis des attraktiven Gesamt-Pakets, das BMW beim E46 schnürte, schlug sich in 3.266.885 produzierten Einheiten nieder. Dürfte ich mir einen davon aussuchen, würde meine Wahl entweder auf einen M3 CSL oder den „normalen“ M3 mit Competition-Paket in Interlagosblau-Metallic fallen.

→ Fazit

Für den BMW 3er gilt dasselbe wie für den VW Golf GTI: Gäbe es ihn nicht, müsste man ihn (für mich) erfinden. Das sind die beiden Modelle, die meine Anforderungen an dynamischen Fahrspaß – im Rahmen meiner finanziellen Möglichkeiten – im Laufe meiner „automobilen Karriere“ am eindrucksvollsten erfüllten. Wesentliche 3er-Features sind für mich neben den gleichermaßen kraftvollen wie effizienten Triebwerken auch der Heckantrieb, die sportlich-elegante Optik und das Cockpit-Design im Innenraum. Entsprechend fiel meine Favoriten-Wahl auf den E30, den E36 und den E46 (der E21 rangiert übrigens nur knapp dahinter), von denen ich jeweils Modelle hatte. Zweifellos verfügen aber auch die nachfolgenden Generationen über überragende Qualitäten. Mit Blick auf die elektrische Zukunft würde ich jedem Automobilisten raten, sich noch einen älteren Dreier für den puren Spaß am Autofahren anzuschaffen. Auch wenn die Fahrkultur in einem BMW-Sechszylinder unübertroffen ist und das Cabrio oder das Coupé den Augen am meisten schmeicheln, so kann man die BMW-typische Fahrfreude auch schon in jeder 316 oder 318 Limousine genießen.



(Alle Bilder: BMW)