

TEST
BMW 320i

Der Kurvenkünstler

Sportliches Fahrverhalten war schon immer eine Tugend des kleinen BMW. Das gilt in besonderem Maß auch für den neuen 320i. Seine Leistungskurven haben sich ebenfalls gemauert: Unter der Haube steckt jetzt ein Zweiliter-Viertakter mit 150 PS.



Sechs auf einen Streich: 320i bei einer seiner Paradedisziplinen

Der neue Dreier – was hätte er anderes werden können als eine sportliche Limousine, formal nahtlos jener Stilrichtung folgend, die BMW mit dem Siebener eingeschlagen und mit dem Fünfer erfolgreich weitergeführt hat? Seit dem Test des 325i in auto motor und sport (siehe Heft 25/90) weiß man, daß das Topmodell der neuen Baureihe in den sportlich relevanten Eigenschaften sogar hochgesteckte Erwartungen noch deutlich übertrifft. Gilt das auch für den 320i?

Wenn es um Fahrleistungen geht, ja. Da ist er schon der Papierform nach seinem Vorgänger überlegen. Denn während unter dessen Haube noch der alte Zweiventil-Sechszylinder mit zuletzt 129 PS (95 kW) arbeitete, wird die neue Zweiliter-Version von jenem 150 PS-Vierventilmotor angetrieben, der bereits seit etwa einem Jahr auch im Fünfer Dienst tut.

Die Maschine des neuen 320i ist also – bei annähernd gleicher Nenndrehzahl (5900/min) – um 21 PS stärker. Außerdem hat sie mehr Kraft: Ihr maximales Drehmoment beträgt 190 gegenüber 164 Newtonmeter beim Zweiventiler, allerdings bei geringfügig höherer Drehzahl von 4700 Touren.

Das reicht allemal aus, um den Nachteil des gut 180 Kilogramm höheren Leergewichts im Vergleich zum letzten 320i-Testwagen locker wettzumachen. Der Neue spurtet in 8,9 Sekunden von null auf Tempo 100 (alter 320i: 10,3 Sekunden), passiert nach 17,6 (20,4) Sekunden die 140 km/h-Marke und läuft 214 (203) km/h schnell. Also eine klare Verbesserung im Beschleunigungsvermögen, die auch dann gewährleistet ist, wenn man sich auf das Durchzugsvermögen des Sechszylinders verläßt. Im fünften Gang beispielsweise benötigte der 320i nur 14,6 (19,8) Sekunden, um von 80 auf Tempo 120 zu beschleunigen.

Nackte Zahlen, und sind sie noch so gut, sagen längst nicht alles über die Güte dieses Motors aus. Im Kreis der Sechszylinder gehört er trotz einer rela-

tiven Antrittsschwäche bei ganz niedrigen Drehzahlen zum Besten, was man heute kaufen kann: Er hängt ausgezeichnet am Gas, packt ab etwa 3500 Umdrehungen kraftvoll zu und dreht mit spielerischer Leichtigkeit bis zum Einsetzen des Abreglers bei 6500 Touren.

Geradezu frappierend ist seine Leistungsbereitschaft bei hohem Tempo: Selbst im Geschwindigkeitsbereich über 180 km/h klettert die Nadel des Drehzahlmessers zügig dem roten Bereich entgegen, sogar an Autobahnsteigungen wird Gasgeben dann noch mit spürbarer Beschleunigung beantwortet.

Andererseits hat der Sechszylinder von seiner häufig gerühmten Laufkultur kaum etwas eingebüßt. Er arbeitet völlig vibrationsfrei und zeigt auch bei Lastwechseln kein störendes Ruckeln. Im Vergleich zum Zweiventiler klingt er allerdings kerniger, Ansaug- und Auspuffgeräusch sind weniger gedämpft.

Das stört aber längst nicht so sehr wie die starken Windgeräusche, die schon bei knapp über Tempo 100 einsetzen und bei hohen Geschwindigkeiten den Motor fast gänzlich übertönen. Das aufdringliche Zischen im Bereich der vorderen Türrahmen und der Frontscheibe zeigt, daß an der Karosserie Feinarbeiten noch dringend notwendig sind.

Das überzeugende Temperament des 320i ist mit ein Resultat der Übersetzung. Wie seine Brüder auch, ist er mit einer sehr kurzen Hinterachse ausgerüstet, die den Motor im Bereich der Höchstgeschwindigkeit weit über sein Leistungsmaximum hinaus und selbst auf ebenen Strecken nicht selten bis zum Abregler drehen läßt. Das wird auf langen Autobahnnetzen akustisch lästig und vermittelt auch kein sehr angenehmes Gefühl, weil der Motor bei Vollast ständig am roten Bereich arbeitet.

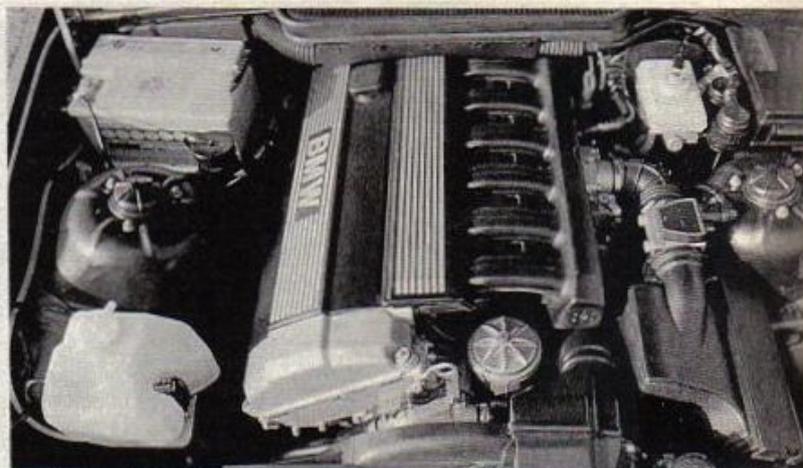
Eine etwas längere Achsübersetzung, beispielsweise die des 325i (etwa acht Prozent), wäre vorteilhaft. Die damit ver-

bundene geringfügige Einbuße an Dynamik, in erster Linie geht es um die Elastizität, würde man gerne in Kauf nehmen und dafür gelegentlich einmal mehr zum präzise geführten, leichtgängigen Schaltstock des gut abgestuften Fünfganggetriebes greifen.

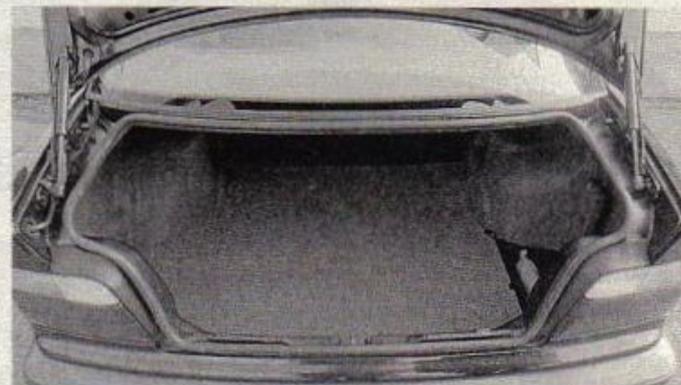
Nachteilig macht sich das hohe Drehzahlniveau auch beim Verbrauch bemerkbar. Mit durchschnittlich 11,3 Liter Super bleifrei pro 100 Kilometer

fende Handlichkeit aufgrund der fast schon zu leichtgängigen, exakten Servolenkung und ein in allen Phasen gutmütiges, fast neutrales Kurvenverhalten mit minimalen, leicht beherrschbaren Reaktionen bei Lastwechseln machen den 320 zu einer überaus agilen und kurvenfreudigen Limousine.

Allein der Geradeauslauf läßt zu wünschen übrig: Der 320 läuft Unebenheiten nach, reagiert empfindlich auf Längs-rl-



Der Sechszylinder ist nicht nur ansprechend gestylt, sondern überzeugt auch durch gute Laufkultur und Drehfreudigkeit

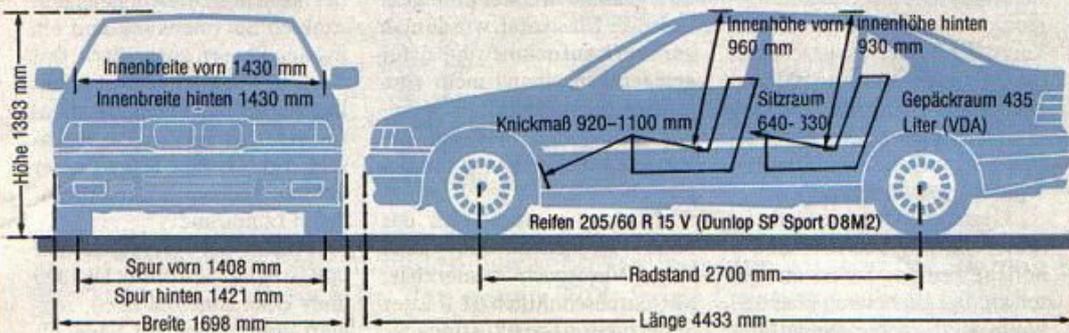


Wegen der außenliegenden Scharniere des Kofferraumdeckels kann das Gepäckabteil bis auf den letzten Quadratzentimeter genutzt werden

zählt der 320i keineswegs zu den vorbildlichen Futterverwertern. Wer viel Autobahn fährt und den kleinen BMW laufen läßt, muß gar mit 13 Litern und mehr rechnen.

Die Lobeshymne über die Fahrwerksqualitäten des neuen Dreiers, erstmals angestimmt im 325i-Test, gilt in weiten Teilen auch für den 320i. Verblüf-

len und wirkt dadurch etwas nervös. Zudem regen von der Vorderachse zu schwach absorbierte Querkräfte Karosserie und Insassen zu leichten Pendelbewegungen an. Kein Zweifel: Der 320i fährt sich so sportlich wie keine andere Limousine dieser Klasse, erfordert dabei aber auch erhöhte Aufmerksamkeit. ▷



Technische Daten

Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor vorn längs: Siebenfach gelagerte Nockenwelle, zwei obenliegende Nockenwellen (Kettenantrieb), vier Ventile pro Zylinder, über Tassenstößel mit hydraulischem Spielausgleich betätigt. Thermostatisch gesteuerter Kühlerventilator. Elektronische Kraftstoffeinspritzung (Bosch Motronic). Geregelter Dreivegekatalsator. Leistung 110 kW (150 PS) bei 5900/min, spezifische Leistung 55,2 kW/L (75,3 PS/L). Hubraum 1991 cm³, Bohrung x Hub 80,0 x 66,0 mm. Verdichtungsverhältnis 10,5:1. Maximales Drehmoment 190 Nm bei 4700/min. Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl 13,0 m/s. Ölinhalt Motor 6,5 L, Kühlsysteminhalt 10,5 L. Batterie 12 V 65 Ah, Drehstromlichtmaschine 1260 Watt.

Kraftübertragung

Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe. Übersetzungen: I. 4,230, II. 2,520, III. 1,670, IV. 1,220, V. 1,000. R. 4,040. Achsantrieb 3,450:1. Geschwindigkeit bei 1000/min im V. Gang 33 km/h.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten, vorn mit Querlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Längslenkern, Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, Stoßdämpfern. Stabilisator vorn und hinten. Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Lenkübersetzung 17:1. 3 1/2 Lenkraddrehungen. Hydraulische Zweikreisbremse mit Bremskraftverstärker, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn, Scheibenbremsen hinten, Antiblockiersystem (Teves), Bremskraftbegrenzer. Feststellbremse auf die Hinterräder wirkend. Felgenreife 6 1/2 x 15.

Karosserie

Fünfsitzige Limousine mit vier Türen. Luftwiderstandsbeiwert c_w 0,32, Stirnfläche A 1,94 m², Luftwiderstandsindex c_w x A 0,62. Sitzbreite vorn/hinten 490/490 mm, Normsitzraum 730 mm, Wendekreis rechts/links 10,4/10,7 m, Lenkraddurchmesser 370 mm. Tankinhalt 65 L. Leergewicht 1316 kg, Gewichtverteilung vorn/hinten 52,0/48,0%, zulässiges Gesamtgewicht 1750 kg, Zuladung 434 kg, zulässige Anhängelast gebremst 1300 kg, ungebremst 600 kg, Dachlast 75 kg.

Wartung

nach Wartungsintervallanzeige.

DIN-Verbrauch

Bei 90 km/h	7,1 L/100 km
Bei 120 km/h	8,7 L/100 km
Stadtverkehr	12,8 L/100 km

Test-Werte

Fahrleistungen

Beschleunigung	
0- 80 km/h	6,1 s
0-100 km/h	8,9 s
0-140 km/h	17,6 s
0-160 km/h	23,9 s
0-180 km/h	36,3 s
1 km mit stehendem Start	30,0 s
Elastizität	
60-100 km/h (IV. Gang)	10,6 s
80-120 km/h (V. Gang)	14,6 s
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h

Testverbrauch

Super bleifrei	
minimal	9,6 L/100 km
maximal	14,1 L/100 km
Durchschnitt	11,3 L/100 km

Lenk- und Pedalkräfte

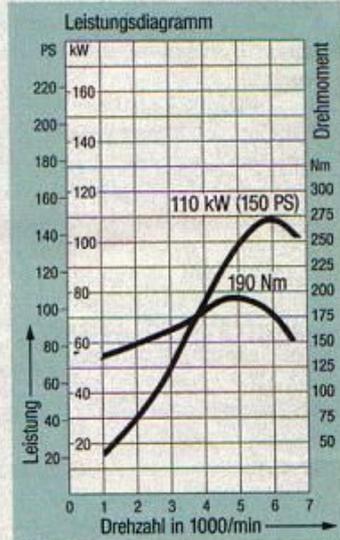
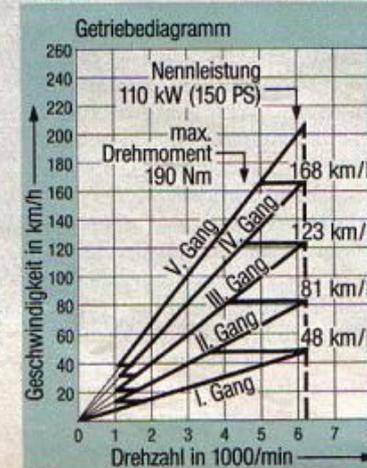
Lenkung im Stand	35 N
Lenkung bei Fahrt	24 N
Kupplungspedal	130 N
Gaspedal	30 N
Bremspedal kalt	470 N
Bremspedal warm	600 N

Bremsweg

aus 100 km/h kalt	42,0 m
(Verzögerung 9,2 m/s ²)	
aus 100 km/h warm	41,5 m
(Verzögerung 9,3 m/s ²)	

Innengeräusch

Standgeräusch	47 dB(A)
Bei 50 km/h	63 dB(A)
Bei 100 km/h	69 dB(A)
Bei 130 km/h	75 dB(A)
Bei 160 km/h	76 dB(A)



Ausstattung, Preise, Kosten

Grundpreis	DM 40 000,-
Testwagenpreis	DM 47 625,-

Serienausstattung
Außenspiegel links und rechts elektrisch einstellbar, Drehzahlmesser, Fünfganggetriebe, Wärmeschutzglas, Servolenkung, Zentralverriegelung.

Zustausstattung

Antiblockiersystem*	1700,-
Automatikgetriebe (Viergang)	2900,-
Automatikgetriebe (Fünfgang)	3500,-
Fensterheber elektr. vorn/hinten*	1870,-
Klimaanlage	2990,-
Leichtmetallräder*	1400,-
Stahlkurbel-Hebedach elektr.*	1760,-
Sperrdifferential*	895,-

*im Testwagenpreis enthalten

Steuer
31 Monate steuerbefreit, dann ermäßigter Steuersatz DM 13,20 pro 100 cm³ Hubraum DM 264,-

Haftpflicht
(Regionalklasse RS 2, 100 Prozent, Prämie jährlich) DM 1713,-

Teilkasko
(Typklasse 32, Regionalklasse R 1, ohne Selbstbeteiligung) DM 363,-

Vollkasko
(Typklasse 19, Regionalklasse R 2 mit 650 Mark Selbstbeteiligung, 100 Prozent-Prämie) DM 1453,-

Karosserie

Befriedigendes Platzangebot, ausreichender Kofferraum, funktionelle Bedienung, bequeme Sitze, Gurtsystem mit Schloßstrammer, befriedigende Verarbeitung

Antrieb

Kultivierter Vierventil-Sechszylinder mit sportlicher Charakteristik, sehr drehfreudig, gute Fahrleistungen, zu hoher Verbrauch, hervorragende Schaltung, zu kurze Gesamtübersetzung

Fahrwerk

Problemloses Kurvenverhalten, bei Geradeausfahrt etwas empfindlich auf Längswellen, präzise Lenkung, ausgezeichnete Handlichkeit, sportliche Federung mit ausreichendem Schluckvermögen, laute Windgeräusche

Seine Federung paßt gut zum Charakter. Sie ist straff und teilt auf groben Unebenheiten an der Hinterachse gelegentlich trockene Stöße aus. Von Vertikalbewegungen der unangenehmen Sorte aber bleiben die Passagiere weitgehend verschont, zudem rollt der BMW leise ab. Auch mit den neuen Vollschaumsitzen, die wegen ihrer dünnen Rückenlehnen nicht besonders komfortabel aussehen, kann man zufrieden sein – sie sind ausreichend bequem.

Die harmonischste und sportlichste Zweiliter-Limousine, die BMW je gebaut hat, das ist ohne Frage der neue 320i. Er hat sogar das Zeug dazu, dem 42 PS stärkeren 325i Käufer abspenstig zu machen. Denn der kostet – allerdings serienmäßig mit ABS und Leichtmetallrädern – gleich 9000 Mark mehr.

Werner Schruf

Dreier-Beziehung

Marke

Als Musterknabe der deutschen Erfolgsbranche schloß BMW das Jahr 1990 wieder mit Bestnoten ab. Im gehobenen Autobau, wo Wirtschaftswunder etwas länger dauern, surfte die dynamische weiß-blaue Marke mit einer Rekordproduktion von 520 000 Einheiten oben auf der Autokonjunkturwelle. Doch vor den Erfolg haben die Götter den Schweiß gesetzt: In einem Kraftakt erneuerten die Bayern innerhalb von nur vier Jahren die komplette Modellfamilie.

Den Abschluß bildete das Volumenmodell, die kleinste Baureihe, der Dreier.

Modell

Seit gut 15 Jahren ist Dreier ein etablierter Begriff in der Fangemeinde für kompakte, aber dynamische und fahraktive Autos. BMW datiert die Geburtsstunde dieser Fahrzeugspezies auf das Jahr 1966 zurück, als die Münchener die sogenannte 02-Reihe vorstellten.

Chronisten addieren die verschiedenen Vierzylinder-Varianten von 85 bis 170 PS, die zwischen 1966 und 1976 in München-Milbertshofen vom Band liefen, auf 861 940 Exemplare.

Der eigentliche Dreier erschien 1975 auf der Bildfläche und knüpfte formal an die Linie an, die BMW seit 1972 mit dem Fünfer vorgab.

Die erste 3er-Generation wuchs in sieben Produktionsjahren zum Auflagenmillionär heran. 1,364 Millionen Stück wurden gebaut. Der kantige Nachfolger erlebte bis zum vergangenen Jahr sogar 2,22millionenfache Verbreitung.

Mit Produktionszahlen und kommerziellen Erfolgen läßt sich das Phänomen Dreier jedoch allein kaum erfassen. Wie wenige andere

Dynamik verpflichtet:
Elektronik prüft die Sprinter-
qualitäten des 320i.



Der Dreier von BMW war stets mehr als nur ein Transportmittel für den Weg von A nach B. Der erste Test des 320i klärt, ob er sich die Qualitäten erhalten hat, die in der Beziehung zum Vorgänger die Emotionen weckte.



Autos transportierte der kleinste BMW bislang Synonyme wie Fahrdynamik oder Sportlichkeit, ohne sich freilich Makel wie jugendliches Rasertum oder machmäßiger Verkehrsrüpel anhaften zu lassen.

Zudem verfolgte BMW eine kluge Modellpolitik, die die Baureihe im Laufe der Jahre mit Kombis, Cabrios, Allradlern und M-Sportlern ergänzte.

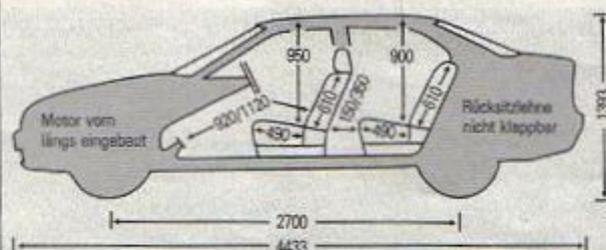
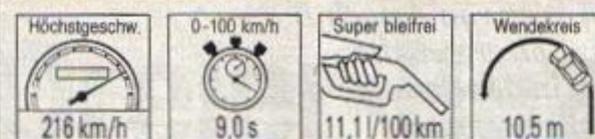
Das Erbe, das die jüngste 3er-Generation antritt, hat zwei Seiten. Da ist zum einen eine erwartungsfrohe Fangemeinde, deren Bestellwut schon im Frühstadium der Produktion die Wartezeiten auf zweistellige Monatsfristen hochtreibt. Zum anderen hat der Vorgänger die Latte hoch gelegt. Mittel- bis langfristig kann der Neue nur mit Qualitäten wie Leistung und Solidität bestehen, die dem Vorläufer den legendären Ruf bescherten.

Meßwerte

Außerlich macht es der neue Dreier den Anhängern der Reihe nicht schwer, ihm ihr Herz zu öffnen. Die Linienführung der Karosserie schafft das Kunststück, sich formal an der Optik zu orientieren, die der Siebener, Fünfer und Achter vorgegeben haben. Trotzdem geht die Eigenständigkeit so weit, daß niemand in Versuchung gerät, den Neuen als „Bonsai-Fünfer“ abzuqualifizieren. Die unzähligen Stunden in der Zugluft des Windkanals gingen dem kleinen BMW im wahrsten Sinn des Wortes nicht an die Niere, denn das für BMW charakteristische Stilmerkmal der Kühlergestaltung fand unübersehbar seinen Platz in der Außenhaut, die dem Fahrtwind einen cw-Wert von 0,32 entgegensezt. Ganz bewußt verzichtete BMW auf weltmeisterliche Werte in dieser Disziplin, da die letzten Hundertstel hinter dem Komma erfahrungsgemäß zu Lasten des Insassenkomforts gehen.

Die Übersichtlichkeit leidet dennoch unter cw-litis. Der neue 3er gehört in dieser Hinsicht zum Schlechtesten, was die letzten Jahre über auf dem Testwagenparkplatz stand. Ein Rangiermanöver wie rückwärts Einparken gerät zur Zitterpartie, weil ab der Heckscheibe vom Auto

Technische Daten BMW 320i



Motor

Wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, vorn längs eingebaut, Motorblock aus Grauguß, Zylinderkopf aus Leichtmetall, siebenfach gelagerte Pleuellwelle, zwei obliegende Pleuellwelle, über Pleuellwelle angetrieben, Ventilbetätigung über Pleuellwelle, elektronisch geregeltes Kraftstoffspritz- und Zündsystem (Bosch Motronic), Dreifach-Katalysator mit Lambdaregelung.

Bohr./Hub 80,0/86,0 mm	Literleist. 75,4 PS/Liter
Hubr. eff. 1991 cm ³	Lichtmaschine 1260 W
Verdichtung 10,5:1	Batterie 12 V/65 Ah
Leistung 110 kW/150 PS bei 5900/min	Kühlfülligkeit 10,5 Liter
Max. Drehm. 190 Nm bei 4700/min	Motorölmenge 6,5 Liter
	Ölwechsel nach Anzeige
	Wartung nach Anzeige

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Scheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe, Antrieb auf die Hinterräder, Getriebeübersetzungen: I. Gang 4,23:1, II. Gang 2,52:1, III. Gang 1,67:1, IV. Gang 1,22:1, V. Gang 1,00:1, R.-Gang 4,04:1, Achsübersetzung 3,45:1.

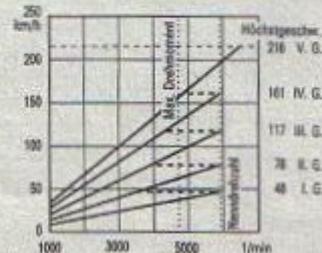
Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen mit unteren Querlenkern und Querstabilisator; hinten Einzelradaufhängung an unteren Längslenkern, Querstreben und oberen Querlenkern, Schraubenfedern, Teleskopstoßdämpfer und Querstabilisator. Servo-unterstützte Zahnstangenlenkung mit 3,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag; Scheibenbremsen rundum, vorn innenbelüftet; ABS gegen Aufpreis.
Spurw. vorn 1408 mm Radgröße 6 J x 15
Spurw. hinten 1421 mm Reifengr. 205/60 R 15 91 V

Karosserie/Gewichte

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit vier Türen, fünfsitzige Stufenhecklimousine.
Leergewicht 1312 kg Zuladung 418 kg
zul. Gesamtgew. 1730 kg Dachlast 75 kg

Breite 1698 mm, Innenbreite v./h. 1430/1440 mm, Sitzbreite v./h. 500/1290 mm, Ladekante 67 cm.



Leistungsgewicht: leer/bel. 8,8/11,5 kg/PS
Anhängelasten: geb./ungeb. 1300/600 kg

Preis

BMW 320i 40 000 Mark

AUTO ZEITUNG-Meßwerte

Fahrleistungen

BESCHLEUNIGUNG:	ELASTIZITÄT im 4./5. G.
0-40 km/h 2,2 s	60-80 km/h 5,3/7,1 s
0-60 km/h 3,8 s	60-100 km/h 10,3/14,1 s
0-80 km/h 6,0 s	60-120 km/h 15,2/21,1 s
0-100 km/h 9,0 s	Höchstgeschw. 216 km/h
0-120 km/h 12,6 s	dabei
0-1000 m 30,2 s	Tachoanzeige 223 km/h

Innengeräusche in dB(A)

im Stand	52
bei 50 km/h im 3. Gang	64
bei 100 km/h im 3./4./5. Gang	72/70/68
bei 130 km/h im 4./5. Gang	76/74
bei Höchstgeschwindigkeit	84

Kraftstoffverbrauch

Kraftstoff Super bleifrei	Tankinhalt	60 Liter
Testverbr. 11,1 l/100 km	Theor. Reichweite	541 km

nichts mehr zu sehen ist. Die wichtigen Kunststoffteile, die die Karosserie unterhalb der Stoßfänger abschließen, fanden ebenfalls wenig Beifall, zumal die Einfärbung in mausem Grau die Einschätzungen zwischen „plump“ und „etwas billig“ pendeln ließen.

Gegen das Geschmacksurteil „etwas billig“ können

sich auch verschiedene Bestandteile der Innenraumgestaltung nur schwer wehren: Sei es der Dachhimmel, der auf zaghafte Daumendruckprüfung mit dem Klage laut eines gequetschten Pappkartons antwortet; sei es der Handschuhfachdeckel, der im Zeitalter der deutsch-sowjetischen Freundschaft den qualitativen Schulter-

schluß zu Lada wagt; sei es das fröhlich variierende Spaltmaß zwischen den Formteilen des Armaturenrägers.

Dieser läßt, was die Übersichtlichkeit von Instrumenten und Bedienungselementen anbelangt, kaum Kritik aufkommen. Orientiert am Verwöhn-Standard des Vorgängers, keimt da auch im Neu-

Mit 0,32 hat der 320i einen guten cw-Wert – um den Preis einer miserablen Übersichtlichkeit

Leichtmetallräder kosten 1400 Mark extra.



Der schöne Rücken entzückt optisch und mit einer tiefen Ladekante des Kofferraums.



Ein aufgeräumtes Armaturenbrett, Übersichtlichkeit und gut zugängliche Bedienelemente sind beim BMW ein Muß. Instrumente und Schalter haben Puppenstufenformat.



Gute Sitze mit einer straffen Polsterung.

Der Dreier zeigt in Kurven kaum Seitenneigung.

en keine Enttäuschung auf, mal abgesehen von den fummeligen Knöpfchen für die heizbare Heckscheibe oder die Nebelscheinwerfer.

Das bürostuhlgestählte Rückgrat registriert dankbar die straffe Polsterung der Sitze, und auch der zu Garde-maß Herangewachsene findet problemlos eine passende Sitzposition.

Mit dem größten Manko des Vorläufers muß sich der neue Dreier nicht mehr herumschlagen: 15 Jahre lang war der Dreier als Zweisitzer mit Alibi-Rücksitzen verschrien – die neueste Ausgabe kann erstmals ernsthaft den Anspruch für sich reklamieren, als Transportmittel für mindestens vier Erwachsene zu bestehen. Zwar muß bei einem Kofferraumvolu-

men von 316 Liter das Klavier immer noch zu Hause bleiben, doch beweist das Gepäckabteil ausreichendes Schluckvermögen. Sein Vorteil: die niedrige Ladekante; sein Nachteil: die Radkästen, die breit in den Frachtraum ragen.

Mit 1991 cm³ Hubraum bietet BMW den derzeit kleinsten Sechszylinder auf dem Markt an. Nicht zuletzt dank Vierventiltechnik stehen 150 PS zur Verfügung.

Bei einem Reihensechszylinder dieser Dimensionierung kann es nicht weiter verwundern, daß sich der 320i nicht als Drehmomentmonster präsentiert. Maximal 190 Newtonmeter sind schon an sich nicht berauschend, zudem liegt dieser Wert erst bei 4700/min an.



Blick unters Blechkleid: Ein Motor wie Designer-Dessous.



Im Fond ist genug Platz für erwachsene Mitreisende.

Fahrwerk und Lenkung sind allererste Sahne

Drehen kann diese Maschine wunderschön, doch die Vokabel seidenweich, mit der Generationen von Motorjournalisten die Charakteristik dieses Sechszylinders bis zum Abwinken priesen, darf getrost zu den Akten gelegt werden. Der Vierventiler verrichtet sein Trieb-Werk betont kernig. Empfindsame Naturen können das als störend empfinden, zumal ersprießliche Leistungsabgabe nur bei nennenswerten Drehzahlen anliegt. Die kurze Getriebeabstufung trägt dazu übrigens ihr Teil bei. Der 320i ist kaum ein Auto für Schaltfaule, wie er generell kaum Automobilisten ansprechen wird, die mit geringstem physischen Aufwand von A nach B rollen wollen.

Das Leistungsvermögen befriedigt Anspruchsvolle: Neun Sekunden vergehen während des Spurts aus dem

BMW 320i

Test-Analyse

Basisdaten		Test-Norm	Mittelwert aus 3 Jahren UNO-ISO-Auto-Tests
Grundpreis	40000	-	29919
Hubraum (cm ³)	1991	-	2080
Leistung (PS)	150	-	122
Drehmoment (Nm)	190	-	181
Verkehrsfläche (Länge x Breite-m ²)	7,53	-	7,51
Leergewicht (lt. Werk,kg)	1270	-	1148
Karosserie und Innenraum			
Platzangebot (m ²)	Index	-	Index
Mittlere Kopffreiheit (cm)	93	-	92
Nutzbare Innenraumlänge (cm)	175	-	176
Effektive Zuladung (kg)	418	-	450
Kofferraumvolumen (Liter)	316	-	301
Variabilität	Index	-	Index
Ladekantenhöhe (cm)	67	-	78
Übersichtlichkeit (%)	77	-	84
Serienausstattung	Index	-	Index
Anhängelast gebremst (kg)	1300	-	1175
Komfort und Bedienung			
Size	Index	-	Index
Bedienungselemente	Index	-	Index
Anzahl der Instrumente	4	-	5
Lenkkräfte	Index	-	Index
Wendekreis (m)	10,5	-	10,9
Klimatisierung Sommer	Index	-	Index
Klimatisierung Winter	Index	-	Index
Autobahn-Komfort	Index	-	Index
Kurzstreckenkomfort	Index	-	Index
Beschleunigungsgeräusch (dB(A))	75	-	78
Motor/Getriebe/Fahrleistungen			
Beschleunigung 0-100 km/h (s)	9,0	-	11,9
Elastizität 60-120 km/h, 4.G. (s)	15,1	-	18,6
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	216	-	188
Schallbarkeit	Index	-	Index
Getriebeabstufung	Index	-	Index
Verbrauch (l/100km)	11,1	-	10,6
Reichweite (km)	541	-	588
Schadstoffe	Index	-	Index
Technische Kontrolle	Index	-	Index
Vorbefahrgeräusch (dB(A))	76	-	78
Fahrverhalten und Sicherheit			
Rundumsicht (Grad)	Index	-	Index
Sicht (Spiegel, Scheibenwischer/Licht)	Index	-	Index
Geradauslauf/Soltenwind	Index	-	Index
Kurvenverhalten	Index	-	Index
Kontrollierte Vollbremsung (m)	41,5	-	43,1
Bremsverhalten	Index	-	Index
Ausweichverhalten Landstraße (km/h)	125	-	107
Ausweichverhalten Stadtverkehr (km/h)	60	-	56
Verhalten beladen	Index	-	Index
Sicherheitsausstattung	Index	-	Index
Geld			
Kaufpreis Testwagen (DM)	41700	-	35234
Aufpreise/Extras	Index	-	Index
Haltpflicht/Steuer	1670	-	1668
Kosten/km (DM)	0,28	-	0,21
Wartungsintervalle (km)	20000	-	11300
Servicezeit (Anzahl)	1000	-	1593
Verschleißteile (DM) *	3200	-	2145
Karoserieschäden (DM) *	2900	-	2393
Garantiedauer (Monate)	12,0	-	12,5
Wiederverkauf (nach 3 Jahren, %)	54,7	-	58,3

* Vorläufige Werte

Stand auf Tempo 100, als Spitze werden 216 km/h erreicht. Doch sind es gar nicht einmal die reinen Fahrleistungen, die beim kleinen BMW den Grundstein zu einer langen Freundschaft legen können. Was wirklich begeistert, ist das traumhafte Handling. Dank einer präzisen Servolenkung läßt sich der Dreier millimetergenau um Kurven zirkeln. Das Fahrwerk ist ein Muster an Ausgewogenheit zwischen relativ straffer Grundauslegung und Komfort. Lediglich Querfugen werden nicht optimal verdaut. Die Empfindlichkeit bei Spurrillen mag ein Problem der im Test gefahrenen Reifen sein.

Fahrwerk und Lenkung leisten vorbildliche Gemeinschaftsarbeit auf dem Gebiet aktiver Sicherheit. Das Ausweichen bei einem unerwartet auftauchenden Hindernis und schnelle Richtungswechsel bewältigt der Dreier mit weit über dem Durchschnitt liegenden Reserven.

Meinung

Mit dem neuen 320i ist in München die Wundertüte sicherlich nicht an allen Ecken und Enden geplatzt. 40 000 Mark Grundpreis, ohne ABS, sind eine Menge Geld für ein Auto, das gerade so vernünftig ist, daß eine Grundausstattung rationaler Kaufgründe zur Hand ist. Gegenüber jenen Bananen, die mit Begriffen wie Fahrspaß und Fahrdynamik nur das rote Tuch der kamikazemäßigen Umweltsau assoziieren.

Das Notwendigste für Vernunft und Gewissen ist getan, für Bauch und Herz um so mehr. Es dreht sich (noch) jeder nach dem neuen Dreier um. Der kleine Sechszylinder ist mehr Temperamentsbolzen denn Leisetretter und vor allen Dingen kein Kostverächter, wie ein verschämter Blick auf die 11,1 Liter Testverbrauch pro 100 Kilometer enthüllt. Der neue 320i läßt mit seinem Superfahrwerk seinen Vorgänger schnell vergessen. Nur beim Finish muß der Neue noch üben, soll ihn die Vergangenheit nicht einholen.

Man sollte den Dreier ins Auge fassen, wenn man vorhat, etwas zu tun, was man sonst nicht tun würde: sich etwas gönnen. *Thomas Lang*



Der Dreier geht zur Uni, wenn es sich um die Ermittlung des exakten Fahrzeuggewichts dreht.

Nicht überall wo Test draufsteht, ist auch Test drin

Was heißt das eigentlich, wenn über einer Geschichte wie der über den 320i das Wort Test steht? „Test“ nennen sich die meisten Betrachtungen zu einem Auto, doch nicht überall wo Test draufsteht, ist auch Test drin. Man kann zum Beispiel mit einem neuen Auto, zu dessen Präsentation die Industrie gern an illustre Gesteade lädt, dreimal um das historische Wahrzeichen des Landstrichs brettern und das Ganze „erster Test“ nennen. Man kann dieses Auto auch einen halben Tag entführen, ein Meßgerät anpinnen, über die nächste (hoffentlich leere) Autobahn braten und das Ergebnis „Test“ heißen.

Solches Vorgehen erlaubt das unheimlich aktuelle Füllen eines Blatts. Doch es macht nicht zwingend erforderlich, daß der erste auch der beste Test ist. Ein guter Test stellt sich erst nach wochenlanger Kleinarbeit ein, und wenn der Tester sogar von einem Auto, wie dem neuen Dreier die Schnauze voll hat, dann weiß er: Das Programm ist abgehakt.

Ein natürliches Handikap stellt sich schon ein, wenn

der Wettergott wenig Sportsgeist beweist. Messungen der Beschleunigung, der Elastizität und der Höchstgeschwindigkeit erfordern eine trockene Fahrbahn. Das gleiche gilt auch für Slalom und Ausweichkurve. Ein Nachmittag mit Regen muß aber bittschön auch sein, denn nur dann läßt sich das Fahrverhalten bei Nässe untersuchen. Natürlich reicht da nicht der Erfahrungswert eines Testers, es sollten schon drei Kollegen ran. Und wenn die sich zanken, dann fängt das Spiel wieder von vorne an. An den raren Sonnentagen in der kalten Jahreszeit fordert auch noch der Fotograf sein Recht.

Jedes Gewicht auf das Kilo genau

Die Kontrolle der Maße ist zeitraubende Routine, ebenso das Auslitern des Kofferraums, bis schließlich ein optimaler Wert gefunden ist.

Für die exakte Ermittlung des Gewichts und der Achslasten mußte der 320i – wie jedes andere Testauto auch – zur Uni gehen. Der Fachbereich Fahrzeugtechnik der Kölner Fachhochschule verfügt über die beste Waage, und Dozenten wie Studenten haben ausreichend Verständnis.

Keiner großen Beliebtheit erfreut sich das Beifahren beim Bremstest. Wenn zehnmal unmittelbar hinterein-



Qualitativ klafft's zwischen Anspruch und Armaturenbrett.

ander aus 100 km/h bis zum Stand verzögert wird – und das am frühen Morgen – ,erwacht in manchem Müsli der Rebell. Denn wenn man schon mal beim Bremsen ist, dann bleibt es nicht beim 320i, denn der ist schließlich nicht der einzige der Testwagenflotte, der diesem Streß ausgesetzt wird.

Gut einen halben Tag kostet die Meßfahrt zur Ermittlung des Testverbrauchs. Hier zeigte sich der BMW sehr kooperativ, weil er sich mustergültig betanken läßt. Die Berechnung der Kosten, das Ausfüllen der Meßkarten, Kladden und Tabellen kann nur der als lustvoll empfinden, der mit dem Freundeskreis des Bürokratismus sympathisiert.

Mit Glück und unter optimalen Bedingungen läßt sich das Einzeltestprogramm nach dem Standard von AUTO ZEITUNG in einer Woche bewältigen. □