



Schon der alte 3er war ein Musterbeispiel an Handlichkeit.

*Vergleich BMW 325i: Alt und Neu*

# Wenn der Vater mit dem Sohn

*Nach acht Jahren Amtszeit hat der „Alte“ die Pensionsgrenze erreicht, sein Sproß soll die Geschäfte weiterführen.*

*Die Leistung des Familienoberhauptes stieg, der Name blieb: BMW 325i. Zwei Generationen im Vergleich.*



Der Alte: Kantig, aber stilvoll und frei von Mode-Klimbim.



Der Neue: Familienähnlichkeit zu 5er und 7er.

Die Erbanlagen des Z1-Roadsters in Gestalt der „Zentralenker“-Hinterachse perfektionieren das Handling des Neuen.



**G**ern wird die Begegnung zweier Generationen zum Konflikt aufgebauscht. Die Erwartungen an den Jüngeren sind um so höher, je besser der Alte war. Und er war gut, der alte 3er. Besser noch: Er ist gut. Trotzdem, der Zeitgeist hat auch ihn eingeholt. Wer mit dem Sportsgeist kokettiert, darf dabei die Sicherheit nicht außer acht lassen; sportliche Fahreigenschaften durch kompakte Abmessungen dürfen nicht zu Lasten der Raumökonomie gehen. Und hoher Verbrauch schließlich

wird heutzutage längst nicht mehr als Kavaliersdelikt leistungsstarker Automobile angesehen.

Vater und Sohn. Ein Bild, das in Anbetracht der verwandtschaftlichen Beziehungen beider 3er-Generationen im Kopf des Betrachters mehr und mehr an Kontur gewinnt. Beide tragen Niere statt Nase, beide blinzeln durch Doppelscheinwerfer, und beide tragen sie den gleichen Namen: BMW 325i. Damit sind die Merkmale direkter Abstammung noch nicht erschöpft. Doch davon später.

Die Silhouette des neuen 3ers offenbart, woher die restlichen Erbanlagen stammen: Was sich im 5er andeutete, führt der jüngste BMW-Sproß konsequent fort. Kaum eine Perspektive läßt den alten 3er älter aussehen – im Keil liegt das Heil, da schrumpft „Vaters“ klassisches Profil im direkten Vergleich zum Container-Kopf. Lohn der Mühe, die durch eine Vielzahl von Sekundärmaßnahmen unterstützt wurde: Der cw-Wert sank von 0,36 auf 0,32. Die rundumlaufende Kunststoffbeplankung, unabhängig von

der Außenfarbe in fadem Grau gehalten, stört nicht die Harmonie der Formen, bringt aber einen unschönen Billigtouch ins Spiel. Was als Tribut an die Erfordernisse der Zeit zu sehen ist; denn diese Kunststoffteile lassen sich ohne aufwendige Zwischenbehandlung voll wiederaufbereiten, ganz nach dem Motto: Ich war ein Stoßfänger und werde auch wieder einer sein.

Daß die Motorhaube beim neuen 3er entgegen sonstiger BMW-Eigenart von vorn nach hinten zu öffnen ist, dürfte nur eingefleischte

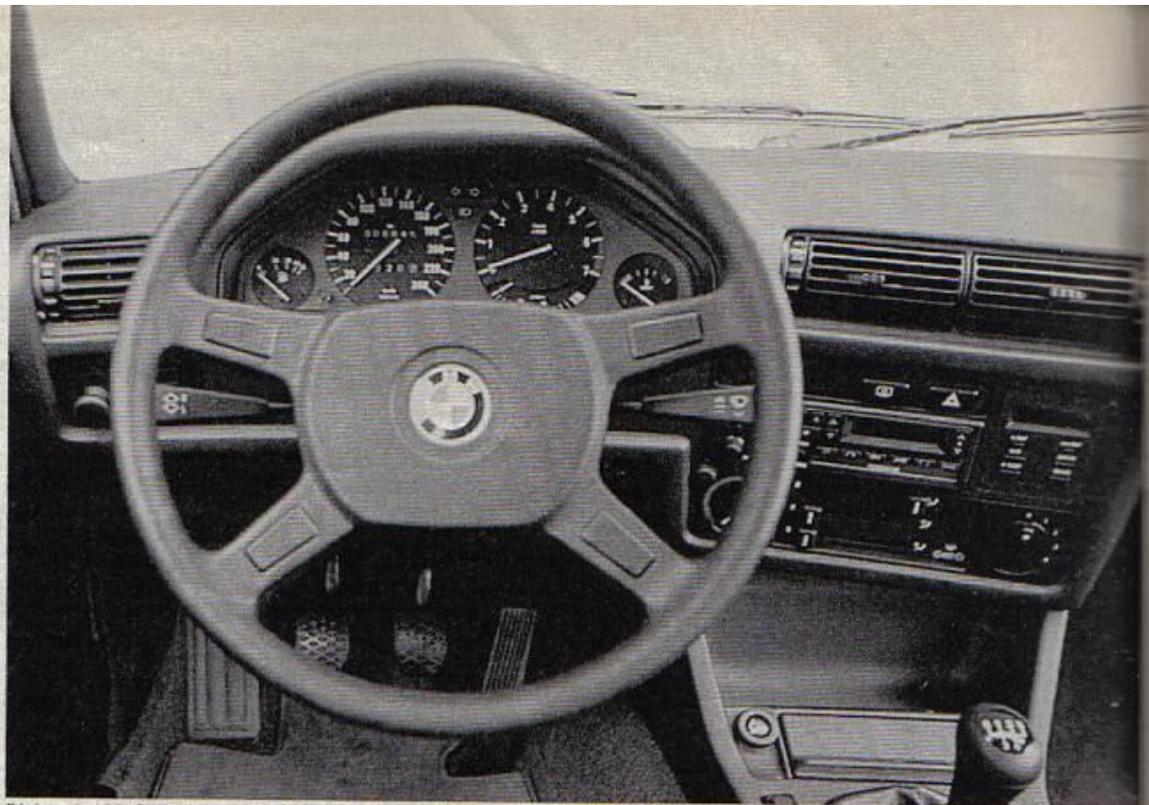
BMW-Fans überraschen. Das Beladen des Kofferraums, der an Volumen geringfügig zugenommen hat, erleichtert jetzt eine tiefe La-dekante.

Im Innenraum vermischen sich bekannte Elemente mit augenfälligen Neuerungen. Die vier runden Analoginstrumente haben die Münchner unverändert übernommen, sie vermitteln sofort ein bestimmtes Gefühl: aha, BMW. Trotzdem ist die gute Stube kräftig ummöbliert worden. Der Armaturenräger nimmt mit weitem Schwung jetzt auch die neugestaltete Bedieneinheit für die Klimatisierungsanlage auf, Drehknöpfe vereinfachen die Bedienung.

Der Zugschalter fürs Licht hat gleichfalls ausgedient, auch hier wird neuerdings gedreht. Aber wieder trifft die Faust das Ästhetenaugen: dieser hellgraue, billig wirkende Kunststoff... Das Material überzieht den kompletten Instrumententräger, zudem stört die aufgesetzte Hartplastik-Umrandung der Instrumente die Gesamtharmonie.

Das Raumangebot, im alten 3er mehr als bescheiden, ist gewachsen. Trotzdem kann von großzügigen Platzverhältnissen nicht die Rede sein. Dem knappen Knie-raum im Fond als Hauptkritikpunkt begegneten die BMW-Ergonomen mit neuen, zierlicheren Sitzen, deren Lehnen-Rückseiten zwecks weiteren Raumgewinns angeschragt sind. Die Bewertung der Übersichtlichkeit sieht den alten 3er als Punktsieger, weil die Ausdehnung seiner Karosserie besser zu übersehen ist.

Die neukonstruierten Schalensitze sind fester und sicherer, sie bringen mehr Beinraum.



Bisher das Maß der Dinge: Schon das alte 3er-Cockpit überzeugte mit einem Höchstmaß an Funktionalität.

Wo es in der Familie zukünftig fahrdynamisch langgeht, zeigt der Sproß dem Alten. Und wer den Alten kennt, weiß, daß dazu in der Tat einiges gehört. Fahren hat Tradition in der Familie. Viele der guten Eigenschaften, die unter dem Begriff „Handling“ die Beweglichkeit eines Autos definieren, konnte der alte 3er in einer Weise in sich vereinigen, die ihresgleichen sucht. Nicht steigerungsfähig? Von wegen! Das typische 3er-Fahrgefühl kommt sofort wieder auf, nur: Der Junge wirkt noch lebendiger, lenkpräziser. Die Beweglichkeit hat er vom Alten geerbt, er nimmt Richtungswechsel allerdings gelassener, zeigt weniger Anfälligkeit für Lastwechsel, vermittelt durch ausgeprägte Untersteuert-



Gelungene Komposition: Klassische Rundinstrumente, fließende Linie.



**Entwicklungs-schwerpunkte waren Sicherheit und Umwelt-verträglichkeit**

Verwechslung ausgeschlossen: Das kann nur ein BMW sein.



Charakteristisch für das Gestühl im alten 3er: Gute Körperführung, straffe Polsterung und seitlich liegende Sitzverstellung.

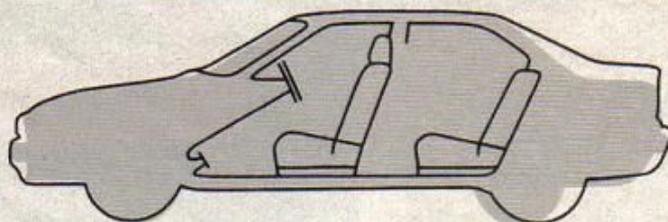
Die markantesten Stil-Elemente: Das BMW-Gesicht mit Niere und Doppelscheinwerfern.



Juniors Vorsprung wächst weiter, wenn das Kurvenschlängel hinter den beiden liegt und die Straße geradaus weiterführt. Sein größerer Radstand und die gelungene Fahrwerksabstimmung lassen ihn spürbar kultivierter daherrollen. Unebenheiten und Bodenwellen filtert er besser weg, ohne dabei das Gefühl des Fahrers für den herrschenden Fahrzustand zu dämpfen. Mit zunehmender Geschwindigkeit wachsen – subjektiv nicht weniger als im alten 3er – die Windgeräusche. Der aerodynamische Feinschliff macht auch anfälliger gegen den Wind: Eine nicht perfekt passende Dichtung, eine einen Zehntelmillimeter überstehende Türkante oder das nicht fest geschlossene Seitenfenster werden so zur ungewollten Geräuschquelle, zumal die Motoren der beiden Musterbeispiele an akustischer Zurückhaltung sind. Vaters seidenweiche Flüsterstimme ist bekannt, da erwartet man vom Sohn wohl kaum weniger.

Die Motoren. Hinter Juniors voluminöser Nieren-Nase, mit der er ungeniert vom Zwölfzylinder-Habitus des 7ers nascht, hockt das gleiche Triebwerk wie unter der Haube des frischgebackenen Pensionärs. Bis auf einen Unterschied: Je vier Ventile pro Zylinder bestimmen beim Neuen die Schlagzahl, mit dem Leistungszuwachs

## Technische Daten BMW 325i (alt), BMW 325i (neu)



Längerer Radstand und größere Außenabmessungen beim neuen 3er.

	BMW 325i (alt)	BMW 325i (neu)
<b>Motor</b>		
Zylinderzahl/Einbaulage	sechs in Reihe/vorn längs	
Motorbl./Zylinderkopf	Grauguß/Leichtmetall	
Nockenwelle/Antrieb	eine obenliegende/über Zahnriemen	zwei obenliegende/über Ketten
Ventilbetätigung	Schlepphebel	Tassenstößel
Gemischaufl./Zündung	Bosch-Motronic	
Bohrung/Hub	84,0/75,0 mm	
Hubraum effektiv	2494 cm <sup>3</sup>	
Verdichtungsverh.	8,8:1	10,0:1
Max. Leistung	125 kW/170 PS bei 5800/min	141 kW/192 PS bei 5900/min
Max. Drehmoment	222 Nm bei 4300/min	245 Nm bei 4700/min
<b>Fahrwerk</b>		
Radaufhängung vorn	McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi	
Radaufhängung hinten	Einzelan Schräglenkern, Querstabilisator	Einzelan Doppelquerlenkern, Längslenkern, Stabi
<b>Bremsen</b>		
	Rundum Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, ABS	
Radgröße	5,5 J x 14	6,5 J x 15
Reifengröße	195/65 VR 14	205/60 ZR 15
<b>Gewichte</b>		
Leergewicht	1220 kg	1295 kg
Zul. Gesamtgew.	1680 kg	1755 kg
Zuladung	460 kg	460 kg
<b>Fahrleistungen/Verbrauch*</b>		
Beschl. 0-100 km/h	7,9 s	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h	233 km/h
Verbrauch	9,7 l/100 km N	9,5 l/100 km S

\* Werksangaben

von 22 PS fällt sein Leistungsgewicht günstiger aus, obwohl er einige Kilo mehr auf die Waage bringt.

Bei den Fahrleistungen muß sich der Senior eindeutig der Kraft der Jugend beugen. Den geringeren Luftwiderstand, die größere Kraft und die kürzeren Übersetzungsverhältnisse setzt Filius in spürbaren Leistungsüberschuß um, der sich vor allem in der überlegenen Höchstgeschwindigkeit ausdrückt: Bei freier Fahrt legt er pro Stunde 15 Kilometer zwischen sich und den Senior. Sein Durst fällt dabei zumindest nach DIN-Messungen geringfügig bescheidener aus, wenn auch der Qualitätsanspruch gestiegen ist: Die höhere Verdichtung verlangt die Verwendung von Superkraftstoff.

Wie sich die Liste der Sicherheitsgewinne im Ernst-

fall auswirken, möchte man nie erfahren – ihr Studium beruhigt den Fahrer aber allemal. Das serienmäßige Antiblockiersystem wurde verfeinert, es gibt endlich eine Gurthöhenverstellung, ein Gurtstraffer-System gehört gleichfalls zur Standardausrüstung.

Der Tank liegt jetzt außerhalb der kritischen Zone vor der Hinterachse, die völlig neu durchkonstruierte Karosseriestruktur soll das Überleben der Insassen bei Kollisionen sichern.

Kein Generationskonflikt vollzieht sich hier. Eher eine friedliche Wachablösung. Einer, dem man durchaus noch etwas zugetraut hätte, tritt zurück. Weil da jemand ist, der alles noch ein wenig besser kann. Der Sohn tritt an die Stelle des Vaters. Das kommt in den besten Familien vor. *Michael Schmidt*

denz ein gleichermaßen ausgeprägtes Sicherheitsgefühl. Papa erfordert da schon mehr fahrerischen Einsatz, keilt bei unsensiblen Umgang mit dem Gaspedal eher mit der kantigen Kehrseite aus. „Wie gut, daß ich dich auf die Schule geschickt habe“, mag er sich denken, wenn der Junge ihm auf dem Handlingkurs Sekunde für Sekunde abringt.

