

# Special

# Mobile Tradition live

Fakten und Hintergründe Facts and background

## The success story continues

The fifth generation of the BMW 3 Series perpetuates the attributes that distinguished its concept from the very start: innovation, power and sportiness. The new BMW 3 Series makes its public debut at the Geneva Motor Show.

## Fortsetzung einer Erfolgsserie

Die fünfte Generation des BMW 3er setzt fort, was das Konzept von Anfang an auszeichnete: Innovation, Kraft und Sportlichkeit. Auf dem Internationalen Automobil-Salon in Genf wird der neue BMW 3er erstmalig der Öffentlichkeit präsentiert.



BMW 3er: Harmonie von Antrieb, Fahrwerk, Karosserie und Fahrkomfort.  
BMW 3 Series: engine, chassis, body and ride comfort in perfect harmony.

## 30 Jahre BMW 3er

## 30 Years of the BMW 3 Series



Über alle vier Generationen hinweg galt der BMW 3er als Inbegriff der Sportlimousine.

Throughout its four generations, the BMW 3 Series has been a byword for the sports saloon.

Markant und unverwechselbar: BMW 3er im Straßenverkehr. Distinctive and unmistakable: the BMW 3 Series on the road.



Liebe Freunde der BMW Group,

vor 30 Jahren begann eine Erfolgsgeschichte, die das Unternehmen BMW bis heute prägt. Vor 30 Jahren wurde die erste Generation des BMW 3er vorgestellt. Sie setzte Maßstäbe, nicht zuletzt durch den wirtschaftlichen Erfolg, den sie BMW brachte. Und jede weitere Generation setzte ihre neue Rekordmarke. Wir sind stolz auf diese Geschichte und stolz darauf, die Einführung der fünften Generation des BMW 3er mit diesem Sonderheft, aber auch mit vielen anderen Aktionen zu

unterstützen. Denn eins ist sicher: Der BMW 3er hat seinen Platz in der Geschichte gefunden – als Ikone unter den Sportlimousinen.

Viel Freude beim Lesen, Read and enjoy,

Holger Lapp

Leiter BMW Group Mobile Tradition  
Director of BMW Group Mobile Tradition

## Inhalt | Contents

Stimmen aus der Presse What the press said	Seite / Page 03
30 Jahre BMW 3er: Von Anfang an unerreicht 30 Years of the BMW 3 Series: unequalled right from the start	Seite / Page 06
Die neue Linie – die erste BMW 3er Reihe The new range – the first BMW 3 Series	Seite / Page 18
Perfektion eines Erfolgskonzepts – die zweite BMW 3er Reihe Perfecting a success formula – the second BMW 3 Series	Seite / Page 28
Der neue Maßstab – die dritte BMW 3er Reihe The new benchmark – the third BMW 3 Series	Seite / Page 42
Innovation in schönster Form – die vierte BMW 3er Reihe Innovation at its best – the fourth BMW 3 Series	Seite / Page 54
Freude am Siegen: Der BMW 3er im Rennsport Sold on success: the BMW 3 Series on the race track	Seite / Page 66
Die Vorgeschichte: Die BMW 2002er Reihe The forerunner: BMW 2002 range	Seite / Page 78

Dear Friends of the BMW Group,

30 years ago, a success story began that has defined the BMW company to this day. It was 30 years ago that the first generation of the BMW 3 Series range was unveiled, setting benchmarks not least in terms of the commercial success it represented for BMW. And each successive generation went on to achieve new record heights.

We are proud of this history and proud to be supporting the launch of the fifth-generation BMW 3 Series with this special issue, as well as with numerous other activities. One thing is for sure: the 3 Series has today already carved out its niche in history – as an icon among sports saloons.



Designstudie zum E21 von 1974.  
Design study on the E21 from 1974.

## Impressum Publication details

V.i.S.d.P.: Holger Lapp (Anschrift s. unten)  
BMW Group Mobile Tradition  
Schleißheimer Straße 416 / BMW Allee  
80935 München  
www.bmw-mobiletradition.com  
Bildmaterial: Bildarchiv Mobile Tradition  
Konzept / Realisierung: von Quadt & Company

# Mobile Tradition live Special 30 Jahre BMW 3er 30 Years of the BMW 3 Series



er so kompakt wie seine Vorgänger. Die BMW-spezifischen Designelemente entfallen aber bei den Betrachtungen sehr kontroversen Diskussionen. Schön oder nicht schön – das ist hier die Frage. In der Länge wuchs der Münchner um 49 auf 4520 Millimeter, in der Breite um 79 auf 1817 Millimeter, und in der Höhe legte er mit 1421 um geringe sechs Millimeter zu. Der Radstand misst nun 2740 (+ 35), die Spurbreite beträgt vorn 1500 (+ 26), hinten 1513 Millimeter (+ 30 mm). Die Karosserie soll laut BMW dank eines Strukturbaukonzepts um 23 Prozent verwindungssteifer sein als die des Vorgängers. Sechse Airbags (Fahrer, Beifahrer, seitlich und im Kopfbereich) sorgen für Sicherheit bei einem Unfall.

### DER 323i KOMMT WIEDER

Die vielfältige Motorspalette nicht aus wie folgt:

- **320i** 2,0 l, 4-Zyl., 150 PS, 200 Nm, 0-100 km/h: 9,0s, Verbrauch: 7,4 l/100 km
- **320i** 2,5 l, 6-Zyl., 218 PS, 250 Nm, 0-100 km/h: 7,0s, Verbrauch: 8,0 l/100 km
- **320i** 2,0 l, 6-Zyl., 259 PS, 300 Nm, 0-100 km/h: 6,3s, Verbrauch: 8,7 l/100 km
- **320i** 2,0 l, 4-Zyl., 163 PS, 240 Nm, 0-100 km/h: 8,3s, Verbrauch: 5,7 l/100 km



**ATTRAKTIVES RECK** Leuchten und Formgebung wirken sehr harmonisch



**STRAUM** Jetzt 20 Liter mehr (190 Liter) Rückbank gegen Aufpreis umklappt

Schaltgetriebe zum Einsatz. Auf Wunsch gibt es eine Sechsgang-Automatik. Die Motoren werden wie im 1er per Startknopf angelenkt. Optional steht BMW den 3er mit „Comfort Access“ aus – einem Ent- und Verriegelungssystem inklusive schlüssellosem Motorstart. Eine „extrem schnell reagierende Klimaanlage“ – so die Münchner – mit separater Einstellung für Fahrer, Beifahrer und Fondpassagiere ist serienmäßig. iDrive gibt es dagegen nur als Extra. Das Cockpit wirkt insgesamt hell und aufgeräumt, alle Bedienelemente liegen gut zur Hand.

Bei der Vorderachse setzen Bayern auf eine komplett ausgeglichene Doppellenk-Konstruktion. Hinten sorgt die bewährte Fünflinien-Hinterachse für gute Spurhaltung. Gegen Mehrspur können die 3er-Sechszylinder Varianten mit der aus dem bekannten, ersten dreifachen A-Lenkung geordnet werden. Fahrdynamikregelung (DSC) – bei den Sechszylinder-Modellen am Funktionsumfang wie das automatische Trockenbremmen der Seitenbremsen. Ab Werk steht 3er auf 205/55 R 16-Pneus. 225/45 R 17er-Reifen sind nur für 135€ serienmäßig. **Werner M**

**3er-INTERIOR** Modern und sachlich. Das Drive-System mit Dreh-Druckknopf und der New-Blitzbremse klocen sehr



NEUHEITEN BMW 3er

## PREMIEREN FIEBER

Sowohl die BMW-Fans als auch die Fachwelt warten bereits gespannt auf die NEUAUFLAGE DES BMW-BESTSELLERS. Der neue 3er steht ab März 2005 bei den Händlern

**3er-DESIGN** Markante Schwenker, ausgeglichene vordere Sicken und ein hohes Heck. In der Länge legt der Bayer um fast Zentimeter zu



**D**ie Geheimnisse des neuen 3er ist gelüftet. Die ersten Fotos und die wichtigsten technischen Daten geben Auskunft über die fünfte Generation der populärsten BMW-Reihe – und das bereits vier Monate vor der Händler-Premiere am 3. März 2005. Wie bei BMW traditionell der Fall, startet im Frühjahr 2005 zunächst die Limousine. Die Fotos zeigen, dass die Münchner in puncto Design eine Mischung aus 1er und 2er wählen. Charakteristisch sind die kurzen Karosserierröhrlänge vorn und hinten sowie die nach hinten gerichtete Fahrgangsstelle. Zusammen mit der breiten Spur ergibt sich ein dynamisches, 3er-typisches Aussehen. Obwohl der neue 3er in seinen Abmessungen zugelegt hat, wirkt

www.autozeitung.de

Autozeitung Ausgabe 12/2004. Autozeitung Issue 12/2004.

## Stimmen aus der Presse

„So sportlich ließ sich in der Mittelklasse bisher kein Auto bewegen. Der neue, nur 161 kg schwere Sechszylindermotor des 330i ist das Sahnestück in der Produktpalette. Das sonore Grollen des Vorgängers hat er behalten. Drehfreude und Ansprechverhalten spielen jedoch in einer anderen Liga.“

Sueddeutsche.de, 22. Januar 2005.

“Never before has the medium range produced a car with such sporty handling. The new six-cylinder engine of the 330i, weighing just 161 kg, is the cherry on the top of the product range. It has kept the sonorous growl of its predecessor, but in

terms of liveliness and response it is in a different league.”

Sueddeutsche.de, 22 January 2005.

„Der neue 3er von BMW surrt sanft über die Autobahn. Aber er kann auch ganz anders. Wehe, wenn der Fahrer den Lockungen einer kurvigen Bergstraße erliegt. Dann ändert der 330i unvermittelt den Charakter und wird vom sanften Gleiter zum strammen Sprinter.“

Welt am Sonntag, 23. Januar 2005.

“The new 3 Series by BMW purrs gently along the autobahn. But that’s just one side of it. Woe betide any driver who suc-

## What the press said

cumbs to the temptations of a twisty mountain road. That’s when the 330i instantly changes character and turns from a gentle glider into a sturdy sprinter.”

Welt am Sonntag, 23 January 2005.

„Die herausragende Abstimmung des Aluminiumfahrwerks in Verbindung mit der präzisen Aktiven Lenkung ist in dieser Klasse sicher das Maß der Dinge.“

Die Welt, 22. Januar 2005.

“The outstanding set-up of the aluminium chassis in conjunction with the car’s precise Active Steering has to be the benchmark for this class.”

Die Welt, 22 January 2005.



Technikern die Erfüllung aller Vorgaben gelungen ist. Alle drei Varianten warten mit ausgezeichnetem Fahrverhalten und Spurtfreudigkeit auf.“ BZ, 9. Dezember 1982.

“The new 3 Series once again unites high standards with easy handling and sportiness, lending these attributes greater importance than matters of prestige. Initial test

auto motor und sport, Sonderdruck 14/1975.  
auto motor und sport, Special Edition 14/1975.

### Pressestimmen zum E21 The press on the E21

„Der neue BMW 318 ist ein feines Auto, deutlich leiser und komfortabler als sein Vorgänger. Ganz große Klasse ist die Knüppelschaltung, ein Gedicht die neue Lenkung. Der 1,8-l-Motor läuft seidenweich und elastisch.“ Bild, 25. September 1975.

“The new BMW 318 is a fine car, appreciably quieter and more comfortable than its predecessor. Its stick-shift gearbox is brilliant and the new steering is a dream. The 1.8-litre engine is silky-smooth and flexible.” Bild, 25 September 1975.

„Rollt man mit einem BMW 320 an die Zapfsäule, gehört es zur ersten Bürgerpflicht, den vorschnellen Griff des Tankwerts zu Super mit einem lauten ‚Normal bitte‘ abzuwehren. Die unwillkürliche Einordnung des Münchner Benjamins in die erfolgreiche 5er Reihe ist verständlich, ähnelt das Blechkleid doch stark dem der nächsthöheren Modellreihe.“ Motor-Reise-Revue 09.1975.

“When you roll up to a petrol pump in a BMW 320, your first duty as a good citizen is to pre-empt the rash attendant reaching for Super with a loud ‘Normal, please!’. The association of Munich’s Benjamin with the successful 5 Series category is understandable as the bodywork bears a strong resemblance to that of the next model range up.” Motor-Reise-Revue 09.1975.

„Auch die neue Dreierreihe vereinigt hohen Standard mit Handlichkeit und Sportlichkeit, setzt diese Eigenschaften vor betont repräsentativen Charakter. Erste Probefahrten zeigten, dass den BMW

drives show that the BMW engineers have successfully fulfilled their brief. All three variants deliver excellent handling and strong acceleration.” BZ, 9 December 1982.

### Pressestimmen zum E30 The press on the E30

„Schlechte Nachricht für alle, die mit den Ohren fahren: In den neuen Dreiern flüstern die Motoren. Sonst sind die neuen BMW einfach zu beschreiben: Alles ist besser.“ Motorsport aktuell, 1. 12. 1982.

“Bad news for anyone who drives with their ears: the engines in the new 3 Series models are whisperers. Beyond that, the new BMWs can be summed up simply: everything is better.”

Motorsport aktuell, 1 December 1982.

„Wirklich toll, was die ‚Neue Deutsche Welle‘ noch so alles an Land spülen kann: etwa die neue 3er Reihe. Was da alles unter dem neu gestylten Blechkleid verbessert wurde, entspricht den Konsumentenwünschen in fast allen Punkten: mehr Komfort, er-

höhte Sicherheit, komplettere Ausstattung, gedrosselter Benzinverbrauch.“ SonntagsBlick, 5. 12. 1982.

“It’s truly fantastic what the ‘New German Wave’ still manages to wash ashore: the new 3 Series range, for example. The many things that have been improved under its restyled body meet customer demands in virtually every respect: more comfort, enhanced safety, extended equipment levels, improved fuel economy” SonntagsBlick, 5 December 1982.



auto motor und sport, Sonderdruck Heft 19/1985.  
auto motor und sport, Special Edition issue 19/1985.

**Pressestimmen zum E36**  
**The press on the E36**

„Wer ihn zum ersten Mal live sieht, muss keinen Moment überlegen: eindeutig der neue 3er. Ein typischer BMW, aber ein Gesicht in der Menge. Technik neu, Optik neu, Fahrgefühl neu.“  
 AutoZeitung 23. November 1990.

„Anyone who sees it in the flesh for the first time instantly knows: this is the new 3 Series. A typical BMW, but a face that stands out in the crowd. New technology, new looks, new road feel.“  
 AutoZeitung, 23 November 1990.

„Das konsequenteste, kompromissloseste Auto, das BMW je gebaut hat, ist der neue Dreier.“ Motor Sport aktuell, 21. 11. 1990.

„The most single-minded, uncompromising car BMW has ever built is the new 3 Series.“  
 Motor Sport aktuell, 21 November 1990.

„High-Tech vom Feinsten ist auch die angetriebene Hinterachse mit der blumigen Bezeichnung ‚zentralpunktgeführte sphärische Doppelquerlenkerhinterachse‘. Die Folge: Es gibt bis hoch in die Mittelklasse kein Fahrwerk, das soviel Komfort und Sicherheit bietet.“ Stern, 22. 11. 1990.

„High-tech of the highest order is also reflected in the driven rear axle, floridly described as a ‘centrally spherical double wishbone system’. The upshot: even at the upper end of the medium class, there is no chassis that offers this degree of comfort and safety.“ Stern, 22 November 1990.

„Mann, ist der groß, Mann – der neue 3er von BMW.“ Bild, 22 November 1990.

„Wow, this is big stuff – the new 3 Series from BMW.“ Bild, 22 November 1990.

„Abschließend darf man feststellen, dass BMW mit der Erneuerung der ‚kleinen‘ Modellreihe erneut ein großer Wurf gelungen ist.“ Automobil Revue, 29. 11. 1990.

„In conclusion one can say that, with the new rendition of their ‘small’ model range, BMW has claimed another a major success.“  
 Automobil Revue, 29 November 1990.

Neuer 3er BMW

### Der neue 3er BMW

Von Peter Haslbeck und Hans Helland

**1. Einleitung**  
 Der neue 3er ist ein 100 mm länger, um 10 mm breiter und um 13 mm höher als sein Vorgänger BMW 3. Das Radstand ist um 10 mm länger und um 10 mm kürzer als in der Vorgängerreihe um nur 20 kg mehr Gewicht. Damit ist der 3. Klasse deutlich kleiner, leicht aber leichter. Sie ist ein sehr wichtiger Faktor und ist ein wichtiger Bestandteil der BMW 3er-Klasse.

**2. Karosserie, Konstruktion und Leistungsmerkmale**  
 Der neue 3er ist ein 100 mm länger, um 10 mm breiter und um 13 mm höher als sein Vorgänger BMW 3. Das Radstand ist um 10 mm länger und um 10 mm kürzer als in der Vorgängerreihe um nur 20 kg mehr Gewicht. Damit ist der 3. Klasse deutlich kleiner, leicht aber leichter. Sie ist ein sehr wichtiger Faktor und ist ein wichtiger Bestandteil der BMW 3er-Klasse.

**Sonderdruck**  
 aus ATZ Automobiltechnische Zeitschrift 93/1991 © 1991 BMW Group

Neuer 3er BMW

**3. Die 3er-Klasse**  
 Die 3er-Klasse ist die wichtigste Klasse der BMW-Gruppe. Sie ist die Basis für alle anderen Klassen. Die 3er-Klasse ist die wichtigste Klasse der BMW-Gruppe. Sie ist die Basis für alle anderen Klassen.

**The New BMW 3 Series – The Complete Car**  
 by Peter Haslbeck and Hans Helland

When introduced the new 3 Series BMW represented an evolution of engineering a new generation young man. This was the spirit of a powerful product offering that combined speed and agility with the classic BMW styling. It was a new generation for your drive on the four corners of the compact class which drove the heart of the BMW product portfolio. With its new 3 Series BMW series to provide fresh stimuli in the compact class, BMW is offering the following features:

- 100 mm longer wheelbase, 10 mm wider track, 13 mm higher ground clearance
- 10 mm longer wheelbase, 10 mm wider track, 13 mm higher ground clearance
- 10 mm longer wheelbase, 10 mm wider track, 13 mm higher ground clearance
- 10 mm longer wheelbase, 10 mm wider track, 13 mm higher ground clearance

ATZ Automobiltechnische Zeitschrift, Sonderdruck Ausgabe 93/1991.  
 ATZ Automobiltechnische Zeitschrift, Special Edition 93/1991.

**Pressestimmen zum E46**  
**The press on the E46**

„Der Dreier hat sich zur endgültigen Instanz arrivierter Jugendlichkeit verfestigt. In der 3er Reihe ist das Wesen von BMW konzentriert.“ Autorevue, 2. März 1998.

„The 3 Series has consolidated its status as the last word in established youthfulness. The essence of BMW is distilled in the 3 Series.“ Autorevue, 2 March 1998.

„Der 320d bietet im Vergleich zum Vorgänger trotz seines hohen Preises ein stark verbessertes Preis-Leistungs-Verhältnis. Vor allem stellt er aber eine lohnenswerte Alternative zum größeren 5er dar.“ Auto Zeitung 8/1998.

„In spite of its price tag, the 320d offers significantly better value for money compared to its predecessor. But above all it presents a worthwhile alternative to the large 5 Series.“ Auto Zeitung 8/1998.

„Sechs Zylinder und 170 PS – das dürfte ja wohl genügen. In 8,5 Sekunden sind 100 Stundenkilometer erreicht. Spontane Kraft in jedem Gang, bei jeder Drehzahl. Ohne Aufregung, ohne Lärm – erst ab 4.500 Umdrehungen gibt es satte Trompetentöne.“ Auto Straßen Verkehr, 19. August 1998.

„Six cylinders and 170 bhp – that really should suffice. The 100 km/h mark is reached in 8.5 seconds. Spontaneous power in any gear, any rev band. Without fuss, without noise. Only beyond the 4,500 rpm mark does the rich fanfare of trumpets begin.“ Auto Straßen Verkehr, 19 August 1998.

**SPORT AUTO**

3er BMW

SPORT AUTO 3/1998

SPORT AUTO 3/1998

Sport auto 3/1998.  
 Sport auto 3/1998.



# BMW AG

30 Jahre BMW 3er

## Von Anfang an unerreicht

2005 feiert BMW ein besonders wichtiges Jubiläum: Seit 30 Jahren begeistert der BMW 3er als Ikone unter den Sportlimousinen. Die BMW Mobile Tradition unterstützt jetzt den Launch des neuen BMW 3er, indem sie die Erfolgsgeschichte informativ und kommunikativ erlebbar macht. Originaldokumente, Filme, Zeitschriften und viele weitere Medien mit teilweise völlig neuem Bildmaterial setzen die Präsentation der fünften Generation in Zusammenhang mit der faszinierenden Historie.

Von Sinja Lohse

Auf dem Genfer Autosalon 2005 wird ein neues Kapitel einer unvergleichlichen Erfolgsgeschichte geschrieben: BMW präsentiert die fünfte Generation des BMW 3ers, ein Automobilkonzept, das seit 30 Jahren fasziniert. Den Auftakt bildeten im Januar zwei Veranstaltungen: In Valencia wurde der neue 3er der Presse vorgeführt, und in Athen konnten Händler erstmals die neue Sportlimousine persönlich erleben.

Die Vorstellung der neuen Generation erfolgt exakt 30 Jahre nach der Prä-

sentation des ersten Modells 1975. „30 Jahre BMW 3er“ sind an sich schon ein Grund, stolz auf die Kontinuität einer Baureihe zurückzublicken. Die Besonderheit dieses Jubiläums liegt aber in der Kraft, die das Konzept über die vergangenen drei Jahrzehnte gezeigt hat. In dieser Zeit ist der BMW 3er zu einer Ikone herangereift.

Um diese Erfolgsgeschichte so vielen Menschen wie möglich zugänglich zu machen, hat die BMW Mobile Tradi-

tion ein Kommunikationskonzept entwickelt, das die Tradition dieser Sportlimousine auf den Punkt bringt: „30 Jahre BMW 3er“ impliziert, dass der 3er „von Anfang an“ als erfolgreich, unverwechselbar, innovativ, jung, kraftvoll und sportlich wahrgenommen wurde.

Das Konzept unterstreicht, dass diese Charakteristika für alle Generationen gleichermaßen gelten: Jede 3er Generation führt die erfolgreichen Eigenschaften konsequent fort und entwickelt



30 Years of the BMW 3 Series

## Unequaled right from the start

In 2005, BMW marks a particularly important anniversary. For 30 years, the BMW 3 Series has thrilled motorists as a compelling icon among sports saloons. BMW Mobile Tradition is backing the launch of the new BMW 3 Series by bringing this success story alive in an informative and accessible way. Original documents, film footage, magazines and many more records, including previously unpublished picture material, place the launch of the fifth-generation BMW 3 Series in the context of its fascinating history.

By Sinja Lohse

At the 2005 Geneva Motor Show, a new chapter will be added to a success story that is hard to match in motoring history. At this year's show, BMW unveils the fifth generation of the BMW 3 Series, an automotive concept with a 30-year history of fascination. Two events in January kicked off the launch: the new 3 Series was presented to the press in Valencia, while in Athens dealers were able to see the new sports saloon "in the flesh" for the first time.

The launch of the latest-generation BMW 3 Series takes place exactly 30 years after the presentation of the debut model in 1975. "30 Years of the BMW 3 Series" is in itself cause to look back with pride at the continuity of a model series. But the special aspect of this anniversary lies in the strength that this concept has demonstrated over the last three decades. During this time, the BMW 3 Series has evolved into an automotive icon.

In order to make this success story accessible to as many people as possible, BMW Mobile Tradition has developed a communications concept which pinpoints the powerful heritage of this sports saloon: "30 Years of the BMW 3 Series" implies that the 3 Series has been perceived "from the start" as successful, unmistakable, innovative, youthful, powerful and sporty.

The concept underlines how these attributes apply to all the generations in



Von Anfang an jung: BMW 323i aus dem Jahr 1979.

Young from the start: BMW 323i from the year 1979.

darauf aufbauend technologische und innovative Fortschritte.

Die BMW Mobile Tradition setzt diese markanten Attribute mit herausragenden Momenten der Geschichte der Baureihen in Verbindung. Alle Facetten der drei Jahrzehnte werden so lebendig gehalten. Die fotografisch und filmisch inszenierten Szenen visualisieren Emotionen wie Jugendlichkeit, Kraft, Erfolg und so weiter und verbinden so die Fahrzeuge mit einem ganz bestimmten Lebensgefühl.

Auf diesem Konzept aufbauend entstehen verschiedene kommunikative Maßnahmen, die den Launch des neuen 3er in diesem Jahr begleiten. Alle Medien werden weltweit über die gesamte Händler- und Niederlassungsorganisation kommuniziert, damit „30 Jahre BMW 3er“ von Anfang an weltweit die gleiche Faszination vermittelt.

#### **Originale und Sammlerstücke**

Im historischen Archiv der BMW Mobile Tradition finden sich zahlreiche faszinierende

Originaldokumente, Designstudien und Strichzeichnungen zu allen Generationen. Viele dieser Bilder und Dokumente sind in diesem Mobile Tradition live veröffentlicht. Speziell zu diesem Anlass fotografiertes Bildmaterial eröffnet das Heft sowie die einzelnen Kapitel. Der neu gedrehte Film „Von Anfang an...“ zeigt mit modernen Aufnahmen eine Gesamtschau aller fünf 3er Generationen, dokumentiert die unvergleichliche Erfolgsserie im Rennsport und transportiert Lebensgefühl und





equal measure: each 3 Series generation has perpetuated the successful aspects of its predecessor and, building on these, generated technological and innovative advances.

BMW Mobile Tradition links these striking attributes with outstanding moments in the history of the series. In this way, every aspect of the three decades in question are kept vividly alive. Vignettes staged with the help of still and moving images lend a visual dimension to emotions such as youthfulness, strength and success, thereby linking the cars with a very specific life experience.

Building up on this concept, a variety of communicative measures have emerged which will accompany the launch of the new 3 Series this year. All the media worldwide will receive communications via the entire network of dealerships and subsidiaries to ensure that "30 Years of the BMW 3 Series" conveys the same fascination around the globe from the start.

#### Originals and collectors' items

In the Historical Archive of BMW Mobile Tradition, there is a large cache of fascinating original documents, design studies and sketches covering all the generations. Many of these images and documents feature in this issue of Mobile Tradition live.

Picture material specially photographed for this purpose introduces the magazine as well as its individual chapters. The newly made film "Von Anfang an ..." (From the Start ...) has contemporary footage that offers an overview of all five 3 Series generations, documents their unrivalled series of successes in motor racing, and conveys the lifestyle and zeitgeist of each 3 Series generation. Short informative clips bring alive the fascination which these cars radiate to this day. Sporty, young and powerful are the attributes that come across most strongly here.

For fans and collectors, a series of posters has been issued showing all the BMW 3 Series models in unusual settings. A variety of print material such as calendars and special postcard packs celebrate three decades of the BMW 3 Series, alongside special exhibitions and "appearances" by original vehicles from

the last 30 years at motor shows and exhibitions. A series of ads featuring images from all the generations will showcase the BMW 3 Series and its merits down the decades in the context of friends of the marque.

The motto "30 Years of the BMW 3 Series – unequalled from the start" already makes explicit reference to the 30-year history of success which these models have granted BMW. Not only have numerous innovations been presented to the public through the medium of the BMW 3 Series range and countless motor sport successes achieved with 3 Series models – its heritage has also proved a pillar of success in a very different regard: a market research study of 2000 (commissioned by BMW from Infas TTR) clearly pointed up the influence of a perceived tradition on the purchase of a new car.

A significant 72.3 percent of new car buyers rated heritage very highly in the automotive market. It is closely associated with high quality on the part of the car, competence on the part of the manufacturer as well as safety and state-of-the-art design. Thus heritage is an important factor in building confidence and imparting a sense of security. The fascination conveyed by the four generations of the BMW 3 Series over the last 30 years also corroborates this.

#### Sporty from the start

A close look at the attributes that distinguish the 3 Series reveals the farsightedness of the developers of the very first generation – the E21. From the start, the concept was designed for drivers with high expectations of their car. The first generation of BMW 3 Series drivers already valued the



Lebendige Historie: die erste und die fünfte Generation des BMW 3er.

Living history: first and fifth generation of the BMW 3 Series.



Seit 30 Jahren: Evolution eines Erfolgskonzepts. Three decades: evolution of a success formula.

dynamics and power of this new type of car offering high engine performance and perfect handling in a compact, agile vehicle. It united outstanding ride characteristics with a range of safety features that were normally the preserve of the luxury class. With the 3 Series, the driver was in command of the road and traffic situation instead of the other way around.

#### Unmistakable from the start

The development of the 3 Series models also reveals an aesthetic continuity in concept. Whichever 3 Series model looms in the rear-view mirror, its striking front-end design with its trademark twin headlamps and BMW "kidney grille" make it as unmistakable as do the sporty, dynamic contours of its side profile or the powerful rear-end design.

A BMW 3 Series has always been its own car, across the entire range of model variants. It quickly became a byword for and an iconic exemplar of the sports saloon. In keeping with this tradition, the latest 3 Series represents a new rendition of the sports saloon concept for the present and sets another milestone in a history that bears the definitive imprint of this car.

#### Innovative from the start

Engineering advances have defined the history of the BMW 3 Series since it was first unwrapped in public. The two-door models of the E21 generation already had an impressive raft of technical innovations, and in the years that followed, technological advances would be a defining feature of all new variants.

The weight of the car grew over the years as a result of enhanced equipment levels, more vehicle electronics and optimized safety features. Yet the engineers managed not only to steadily reduce the car's drag factor but also to improve its exhaust emission levels, cut down on noise and reduce fuel consumption despite rising engine output.

Ergonomics was a priority from the beginning. Careful research gave instruments and controls the right position, size, arrangement and feel. The very first BMW 3 Series generation housed all instruments and controls in a concave arrangement within easy reach of the driver, allowing instant access at any



Powerful from the start: BMW 320i from the year 1983.

time. Not surprisingly, this cockpit design was regularly hailed as exemplary.

Longer service intervals, the extended life of engine oils, the coupling of maintenance with actual vehicle performance through in-car measuring devices and a steady increase in recyclable components in the BMW 3 Series models – all these innovations brought economic advantages to benefit the driver and, ultimately, society as a whole by reducing the negative impact on the environment. In this regard, too, the new BMW 3 Series can look back on a proud tradition.

#### Powerful from the start

Driving a 3 Series has always palpably corroborated the claim to sheer driving pleasure. Not for nothing does the 3 Series boast an extremely loyal and enthusiastic following. A key factor in this has been the espousal of powerful engines, which have marked out the BMW 3 Series since its early days.

The BMW 316 of 1975 already managed a commendable 90 bhp of driving pleasure. In 1977, BMW 3 Series fans were offered the BMW 320, the first variant with an all-new six-cylinder engine that packed a noteworthy 122



Von Anfang an kraftvoll: BMW 320i aus dem Jahre 1983.

Zeitgeist der jeweiligen 3er Generation. In kurzen, informativen Clips wird die Faszination, die von diesen Fahrzeugen bis heute ausgeht, lebendig. Besonders groß geschrieben sind hier die Attribute sportlich, jung und kraftvoll.

Für Sammler und Fans entsteht eine Posterserie, die alle 3er in ausgefallenen inszenierten Szenen zeigt. Verschiedene Printmaterialien, wie Kalender oder spezielle Postkartenserien, feiern die drei Jahrzehnte 3er ebenso wie Sonderausstellungen und „Auftritte“ von Originalfahrzeugen aus 30 Jahren 3er auf Messen und Shows. Eine Anzeigenserie

mit Motiven aller „Generationen“ wird den 3er und seine Qualitäten über die Jahrzehnte im Umfeld der Freunde der Marke sichtbar machen.

Schon das Motto „30 Jahre BMW 3er – von Anfang an unerreichbar“ nimmt explizit Bezug auf die 30-jährige Tradition des Erfolgs, den diese Modelle BMW gebracht haben. Nicht nur wurden vielfältige Innovationen mit der 3er Reihe der Öffentlichkeit vorgestellt und unzählige Rennsporterfolge auf BMW 3er errungen – die Tradition erwies sich auch in ganz anderer Hinsicht als Basis des Erfolgs: Eine Marktforschungsstudie aus

dem Jahre 2000 (durchgeführt von Infas TTR im Auftrag von BMW) belegte den Zusammenhang zwischen vorhandener und als solcher auch wahrgenommener Tradition als Einfluss auf den Neuwagenkauf. Immerhin 72,3 Prozent der potentiellen Kunden wiesen der Tradition eine sehr hohe Bedeutung bei der Kaufentscheidung zu. Sie verbinden damit Hochwertigkeit der Fahrzeuge, Kompetenz des Herstellers sowie Sicherheit und ausgereifte Konstruktion. Tradition ist somit ein wichtiger vertrauensbildender Faktor und vermittelt ein Gefühl der Sicherheit. Die Faszination, die über die vergangenen 30 Jahre von den vier Generationen des BMW 3ers ausging, belegt dies ebenfalls.

#### Von Anfang an sportlich

Welche Weitsicht die Entwickler der ersten 3er Reihe, des E21, bewiesen, zeigt eine Analyse der Merkmale, die den 3er kennzeichnen. Von Anfang an war das Konzept auf Fahrer mit hohen Anforderungen an ihr Fahrzeug ausgelegt. Schon die erste Generation der 3er Fahrer schätzte Dynamik und Kraft des neuen Fahrzeugtyps, der hohe Motorleistung und perfektes Handling im kompakten, agilen Automobil bot. Er verband herausragende Fahreigenschaften mit einem Umfang an Sicherheitsmerkmalen, die sonst nur Oberklasse-Fahrzeuge boten. Mit dem 3er beherrschte der Fahrer die Straße und die Umstände, anstatt von ihnen beherrscht zu werden.

#### Von Anfang an unverwechselbar

Betrachtet man die Entwicklung der 3er Modelle, fällt auch die ästhetische Kontinuität des Konzepts auf. Welches Modell eines 3er im Rückspiegel auch auftauchte, die markante Gestaltung der Frontpartie mit den „typischen“ Doppelscheinwerfern und der charakteristischen BMW Niere machte ihn ebenso unverwechselbar wie die sportlich-dynamische Linienführung der Seitenansicht oder die kraftvolle Heckgestaltung. Ein 3er war immer er selbst, über alle Modellvarianten hinweg. So wurde der 3er schnell zum Inbegriff, zur Ikone der Sportlimousine. Und so ist es nur folgerichtig, dass auch der neue 3er den Begriff der Sportlimousine zeitgemäß

neu interpretiert, um einen Meilenstein zu setzen in einer Geschichte, die durch dieses Automobil maßgeblich geschrieben wurde.

### Von Anfang an innovativ

Ingenieurtechnische Entwicklungen prägten die Geschichte des BMW 3er, seit er der Öffentlichkeit erstmalig vorgestellt wurde. Schon die zweitürigen Modelle der E21 Generation beeindruckten durch technische Neuerungen. In den folgenden Jahren blieben technische Innovationen für alle neuen Varianten prägend. So wuchs zwar das Gesamtgewicht des Fahrzeugs über die Jahre durch Ausstattungserweiterungen, mehr Fahrzeugelektrik und Optimierung der Sicherheitsausstattung, trotzdem gelang es den Ingenieuren, nicht nur den Luftwiderstand immer weiter zu verringern, sondern auch jeweils die Abgaswerte zu verbessern, die Geräuschentwicklung zu reduzieren und bei steigender Leistung der Motoren den Kraftstoffverbrauch zu verringern.

Ergonomie wurde von vornherein groß geschrieben. Instrumente und Bedienelemente wurden wissenschaftlich hinsichtlich Lage, Größe, Haptik und Bedienungsrichtung untersucht und entwickelt. Schon in der ersten 3er Generation wurden folglich alle Bedienelemente konkav um den Greifraum des Fahrers herum angeordnet, so dass ein verzögerungsfreier Zugriff jederzeit gegeben war. Kein Wunder also, dass die Gestaltung des Cockpits immer wieder als vorbildlich gepriesen wurde.

Die Verringerung von Service-Intervallen, die längere Verwendbarkeit der Motoröle, die Kopplung des Services über fahrzeuginterne Messgeräte an die tatsächliche Fahrleistung des Autos und die



stetige Steigerung des Anteils recycling-fähiger Bauteile von 3er Modellen – all diese Innovationen kommen durch höhere Wirtschaftlichkeit dem Fahrer und durch sinkende Umweltbelastung schließlich auch der Gesellschaft zugute. Auch vor diesem

Hintergrund kann der neue 3er auf eine stolze Vergangenheit zurückblicken.

### Von Anfang an kraftvoll

Einen 3er zu fahren, brachte den Anspruch, Freude am Fahren zu vermitteln, immer schon besonders sinnfällig auf den Punkt. Nicht umsonst kann die 3er Reihe auf eine äußerst loyale, treue und enthusiastische Anhängerschaft zählen. Dazu hat vor allem auch das Bekenntnis zu kraftvollen Motoren beigetragen, die den BMW 3er seit den Anfangstagen kennzeichnen. Schon der BMW 316 aus dem Jahre 1975



Von der Straße auf die Rennstrecke: Der BMW 3er war extrem erfolgreich im Motorsport. Vor allem als M3.  
From road to race track: the BMW 3 Series was extremely successful in motor racing – especially the M3.



Von Anfang an erfolgreich: BMW M3 aus dem Jahr 1987.  
Successful from the start: BMW M3 from the year 1987.

bhp for the time. These powerful and smooth engines – always one of BMW's core competences – were progressively evolved and were soon available in a wide range of variants, including diesels. A key factor in the success of the 3 Series concept is undoubtedly the consistency with which BMW has approached the heart of every car – its power unit. It is this that gave the BMW 3 Series such outstanding handling characteristics, ensuring that many drivers became loyal repeat buyers.

For the more performance-minded motorist, the unveiling of the M3 in 1986 represented the absolute dream car. A 2.3-litre engine giving 200 bhp propelled the driver from standstill to 100 km/h in a breathtaking 6.7 seconds and, along with

its compelling ride characteristics, swept him close to a driving experience more akin to the race track.

No other vehicle offered comparable everyday utility combined with such an adrenalin factor. This uncompromising affirmation of performance combined with a legitimate demand for comfort has defined all the BMW 3 Series models and plays a major role in sustaining their fascination to this day.

#### Young from the start

The introduction of the E21 in 1975 was designed to perpetuate the successes of the 02 Series. The BMW 3 Series was also aimed at younger target groups. The BMW 3 Series would introduce

them to the world of BMW cars for the first time, as the BMW 02 Series models had done before. A systematic and visibly recognizable model categorization lent shape to a kind of brand progression. At the same time, the 3 Series also put the classic BMW attributes of engine refinement, high safety standards, fuel economy and environmental responsibility within reach of new, younger target groups.

The BMW planners were vindicated by the success of the car. Through all its generations, the BMW 3 Series has remained a car with a young and dynamic presence and commensurate appeal for young, dynamic buyers. Thanks to the immense expansion in the range of



Von Anfang an unverwechselbar: BMW 325i US aus dem Jahr 1990.

Unmistakable from the start: BMW 325i US from the year 1990.

models and engines, it also offers those who are "young at heart" the possibility of acquiring all the performance, safety, technology and comfort options that also distinguish the higher BMW classes, but packaged in a compact and extremely agile car.

The theme of "30 Years of the BMW 3 Series" will be showcased at all the important events attendant upon the launch of the new 3 Series. The contributions by BMW Mobile Tradition, which present historical material with the aid of modern communications media, will breathe life into the history of the last

four generations of this car. Following Valencia, Athens and Geneva, further events throughout the year will accompany the launch of the new BMW 3 Series. Beyond these, BMW Mobile Tradition will also be marking the anniversary of this sports saloon at all shows and events with historical relevance. The opening event is April's classic car and motorcycle show in Essen, the Techno Classica. Here a special exhibition and film screening will vividly convey the success story of the BMW 3 Series. All print media on this subject are also listed in this year's accessories

catalogue by BMW Mobile Tradition and can be ordered through BMW dealers.

An online special goes live at [www.bmw-mobiletradition.com](http://www.bmw-mobiletradition.com) on 3rd March 2005 and will include the latest images and excerpts from the anniversary film "Von Anfang an...".

"30 Years of the BMW 3 Series" features in all of BMW Mobile Tradition's communications activities throughout this year. The launch of the new BMW 3 Series in 2005 against the backdrop of this anniversary highlights it as the logical continuation of a remarkable success story.

brachte es auf stolze 90 PS Fahrvergnügen. Im Jahre 1977 bot BMW den 3er Anhängern mit dem BMW 320 die erste Variante mit einem vollständig neu entwickelten Sechszylindermotor an, der immerhin schon 122 PS ablieferte. Die kraftvollen und laufrihigen Motoren, seit je eine Kernkompetenz bei BMW, wurden ständig weiterentwickelt und bald in einer Vielzahl von Varianten, auch als Diesel, angeboten.

Ein gut Teil des Erfolgs des 3er Konzepts liegt sicher in der Konsequenz, mit der BMW das Herzstück jedes Automobils, den Motor, behandelt hat: Nur so waren die herausragenden Fahreigenschaften eines BMW 3ers zu erzie-

len, die viele Fahrer zu treuen Wiederkäufern machen.

Für den besonders ambitionierten Fahrer erschien im Jahre 1986 mit dem BMW M3 das absolute Traumfahrzeug. Die 200 PS des 2,3-Liter-Motors beschleunigten den Fahrer in atemberaubenden 6,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 Stundenkilometer und ließen ihn, zusammen mit bestechenden Fahreigenschaften, ein Fahrgefühl erleben, wie man es sonst nur von der Rennstrecke kennt.

Kein anderes Fahrzeug bot zudem vergleichbare Alltagstauglichkeit bei derartigen Adrenalinwerten. Dieses kompromisslose Bekenntnis zur Leis-

tung in Kombination mit legitimen Komfortwünschen prägte alle BMW 3er und macht bis heute einen großen Teil der Faszination aus.

### Von Anfang an jung

Mit der Einführung des E21 im Jahre 1975 knüpfte BMW an die Erfolge der 02er Reihe an. Der BMW 3er sollte vor allem auch jüngere Zielgruppen ansprechen, die mit dem 3er erstmalig mit der Welt der BMW Fahrzeuge in Kontakt traten, so wie es mit den Modellen der 02er Reihe ebenfalls gelungen war. Mit einer konsequenten und auch nach außen ideal nachvollziehbaren Modellsegmen-



Von Anfang an sportlich: BMW 323i aus dem Jahr 1999.

Sporty from the start: BMW 323i from the year 1999.

tierung konnte nun eine Art Markenlebensweg deutlich gemacht werden. Zugleich brachte der 3er von Anfang an die typischen BMW Eigenschaften wie klassische Motorenkultur, höchste Sicherheitsanforderungen, Wirtschaftlichkeit und umweltpolitische Verantwortung auch in die Reichweite neuer, junger Zielgruppen.

Der Erfolg gab den Planern bei BMW Recht. Der BMW 3er blieb über alle Generationen hinweg ein Fahrzeug, das jung und dynamisch auftrat und junge, dynamische Käufer fand. Dank seiner über die Jahre gewachsenen Modell- und Motorenviefalt bietet er gleichzeitig „jung Gebliebenen“ die Möglichkeit, alle Optionen an Leistung, Sicherheit, innovativer Technik und Komfort zu erhalten, die auch die höheren BMW Klassen kennzeichnen, und dabei ein kompaktes und äußerst agiles Automobil zu fahren.

„30 Jahre BMW 3er“ wird im Jahr 2005 auf allen wichtigen Veranstaltungen und Events rund um den Launch des neuen 3er thematisiert. Die Beiträge der BMW Mobile Tradition machen die Geschichte der letzten vier Generationen durch historisches Material und neue Kommunikationsmedien erlebbar. Nach den Veran-

staltungen in Valencia, Athen und Genf werden auch weitere Events über das Jahr verteilt den Launch des neuen BMW 3er begleiten. Darüber hinaus zeigt die BMW Mobile Tradition auch auf allen historisch relevanten Veranstaltungen und Messen das Jubiläum der Sportlimousine. Den Auftakt bildet im April die Oldtimermesse Techno Classica in Essen – eine Sonderausstellung und Filmvorführungen lassen die Tradition des BMW 3er lebendig werden. Alle Printmittel zum Thema sind zudem im diesjährigen Accessoireskatalog der BMW Mobile Tradition aufgeführt und können über die BMW Händler bestellt werden.

Unter [www.bmw-mobiletradition.com](http://www.bmw-mobiletradition.com) zeigt ein Online-Special ab dem 3. März 2005 neueste Bilder sowie Ausschnitte aus dem Jubiläumsfilm „Von Anfang an...“.

„30 Jahre BMW 3er“ prägt dieses Jahr von Anfang an alle Kommunikationsaktivitäten der BMW Mobile Tradition und macht die Einführung des neuen BMW 3er im Kontext des Jubiläums zu einer logischen Fortführung einer Erfolgsgeschichte.

Von Anfang an innovativ: BMW 330i von 2005.  
Innovative from the start: BMW 330i of 2005.



## Technische Daten

	<b>320i ab 2005</b>	<b>325i ab 2005</b>	<b>330i ab 2005</b>	<b>320d ab 2005</b>
Fahrzeuglänge	4,52 m	4,52 m	4,52 m	4,52 m
Fahrzeugbreite	1,82 m	1,82 m	1,82 m	1,82 m
Fahrzeughöhe (leer)	1,42 m	1,42 m	1,42 m	1,42 m
Radstand	2,76 m	2,76 m	2,76 m	2,76 m
Spurweite (vorne/hinten)	1,50/1,51 m	1,50/1,51 m	1,50/1,51 m	1,50/1,51 m
Leergewicht (DIN)	1.320 kg	1.415 kg	1.450 kg	1.415 kg
Zuladung	520 kg	520 kg	520 kg	520 kg
Kofferraumvolumen	460 l	460 l	460 l	460 l
Kraftstoffbehälter-Inhalt	60 l	60 l	60 l	60 l
Hubraum	1.995 ccm	2.497 ccm	2.996 ccm	1.995 ccm
Nennleistung (kW/PS)	110/150	160/218	190/258	120/163
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s	7,0 s	6,3 s	8,3 s
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h	245 km/h	250 km/h	225 km/h
Testverbrauch	7,4 l	8,4 l	8,7 l	5,7 l





## Technical data

	320i from 2005	325i from 2005	330i from 2005	320d from 2005
Length	4.52 m	4.52 m	4.52 m	4.52 m
Width	1.82 m	1.82 m	1.82 m	1.82 m
Height (empty)	1.42 m	1.42 m	1.42 m	1.42 m
Wheelbase	2.76 m	2.76 m	2.76 m	2.76 m
Track width (front/rear)	1.50m/1.51 m	1.50 m/1.51	1.50 m/1.51 m	1.50 m/1.51 m
Kerb weight (DIN)	1,320 kg	1,415 kg	1,450 kg	1,415 kg
Maximum load	520 kg	520 kg	520 kg	520 kg
Boot space	460 l	460 l	460 l	460 l
Tank capacity	60 l	60 l	60 l	60 l
Displacement	1,995 cc	2,497 cc	2,996 cc	1,995 cc
Power rating	110 kW/150 hp	160 kW/218 hp	190 kW/258 hp	120 kW/163 hp
Acceleration 0-100 km/h	9.0 sec	7.0 sec	6.3 sec	8.3 sec
Maximum speed	220 km/h	245 km/h	250 km/h	225 km/h
Fuel economy	7.4 l	8.4 l	8.7 l	5.7 l



# The new range – the first BMW 3 Series

When the BMW 3 Series was unveiled at the 1975 Frankfurt Motor Show, it wasn't only the experts who sat up and took notice. The new range instantly struck a chord among customers too. Its advanced safety features, powerful engine and wide range of special equipment lent the E21 generation appeal for a broad customer spectrum. The concept bore fruit: no previous BMW model registered so many sales.

By Walter Zeichner

“...The most obvious change compared to its successful forerunner is undoubtedly the bodywork, in whose design two factors were of particular importance: an improvement in passive safety while at the same time retaining the typical BMW lines.

Nobody who sees the 320 can avoid paying tribute to those involved in this joint effort. The new 320 is surely among the best evidence currently around that even crumple zones on cars can look good...” Thus the first spontaneous appraisal by

Germany's leading motoring magazine in a road report from the middle of 1975.

BMW had arranged a press conference for Wednesday, 10th September 1975, the day before the doors of the 1975 Frankfurt Motor Show opened. The



# Die neue Linie – die erste BMW 3er Reihe

Mit der Einführung des BMW 3er zur IAA 1975 ließ BMW nicht nur die Fachwelt aufhorchen. Die neue Linie traf sofort den Nerv der Kunden: hohe Sicherheitsmerkmale, ansprechende Motorleistung und eine umfangreiche Palette an Sonderausstattungen machten die E21 Generation für breite Käuferschichten interessant. Und das Konzept ging auf: Von keinem Modell zuvor konnte BMW so viele Fahrzeuge verkaufen.

Von Walter Zeichner

„...Die auffälligste Veränderung gegenüber dem erfolgreichen Vorgänger ist zweifellos die Karosserie, bei deren Gestaltung zwei Dinge von besonderer Wichtigkeit waren: die Verbesserung der passiven Sicherheit bei gleichzeitiger Wahrung der typischen BMW Linie. Wer den 320 betrachtet, kommt kaum umhin, den an dieser Gemeinschaftsaufgabe Beteiligten Lob auszusprechen.

Dass auch Knautschzonen-Autos ansehnlich werden können – dafür ist der neue 320 sicherlich einer der besten laufenden Beweise...“. Soweit das erste spontane Urteil von Deutschlands größter Autozeitschrift in einem Fahrbericht Mitte des Jahres 1975.

Anlässlich der Pressekonferenz einen Tag vor Eröffnung der IAA 1975 hatte BMW für den Mittwoch, 10. September 1975, in

das Senckenberg-Museum, ein paar Minuten von den Messehallen entfernt, geladen. Der BMW Vorstandsvorsitzende Eberhard von Kuenheim selbst sprach vor den geladenen Journalisten über die jüngsten Entwicklungen bei BMW, über die abklingende Energiekrise und deren Folgen und natürlich über neue Autos:

„Wir stellen Ihnen auf dieser IAA zum ersten Mal den BMW 320i mit 2-Liter-Einspritzmotor vor. Dieser Wagen ist für uns der würdige und zeitgemäße Nachfolger des berühmten BMW 2002 tii. Er hat eine andere Fahrgestellauslegung als seine kleineren Brüder; er bleibt der Wagen mit dem harten Biss. Wenn Sie ihn demnächst testen, werden Sie feststellen, dass BMW sich selbst treu geblieben ist...“.

Von Kuenheim persönlich hatte in der Zeit der Erprobung des neuen BMW zusammen mit Konstruktionschef Bernhard Osswald und Einkaufsleiter Karl Monz an ausgiebigen Test- und Vergleichsfahrten mit der ersten BMW 3er Reihe teilgenommen.

### Start eines gewaltigen Erfolgs

BMW hatte sich für die Entwicklung dieser für den Unternehmenserfolg entscheidend wichtigen Modellreihe bewusst viel Zeit gelassen. Erste Zeichnungen und Berechnungen entstanden unter der Leitung von Bernhard Osswald schon 1970, auf der Höhe des Erfolgs der 02er Reihe und zwei Jahre vor der Präsentation der ersten BMW 5er Reihe, die den Stil von BMW für lange Zeit prägen sollte.

Bei der Formgestaltung der neuen Modelle war der prägende Einfluss des damaligen Leiters des BMW Designs unverkennbar. Der Franzose Paul Bracq hatte mit dem zur Olympiade in München 1972 vorgestellten Concept Car BMW Turbo und der erfolgreichen BMW 5er

Reihe einen Stil ins Leben gerufen, der allen BMW Automobilen ein sehr deutlich erkennbares „Familiengesicht“ verlieh. Es war gelungen, die saubere und moderne Formensprache der neuen BMW 5er Reihe auch auf die kleineren Modelle zu übertragen, und trotzdem trugen die ersten BMW 3er sehr individuelle und eigenständige Züge. Bei den lediglich in zweitüriger Ausführung angebotenen 3ern verlief die Dach- und Fensterlinie Coupé-artiger als bei den 5ern, und der „Powerdom“, eine Hutze auf der Motorhaube, wurde neben dem konsequent beibehaltenen Hofmeister-Knick an der C-Säule zum BMW Stil-

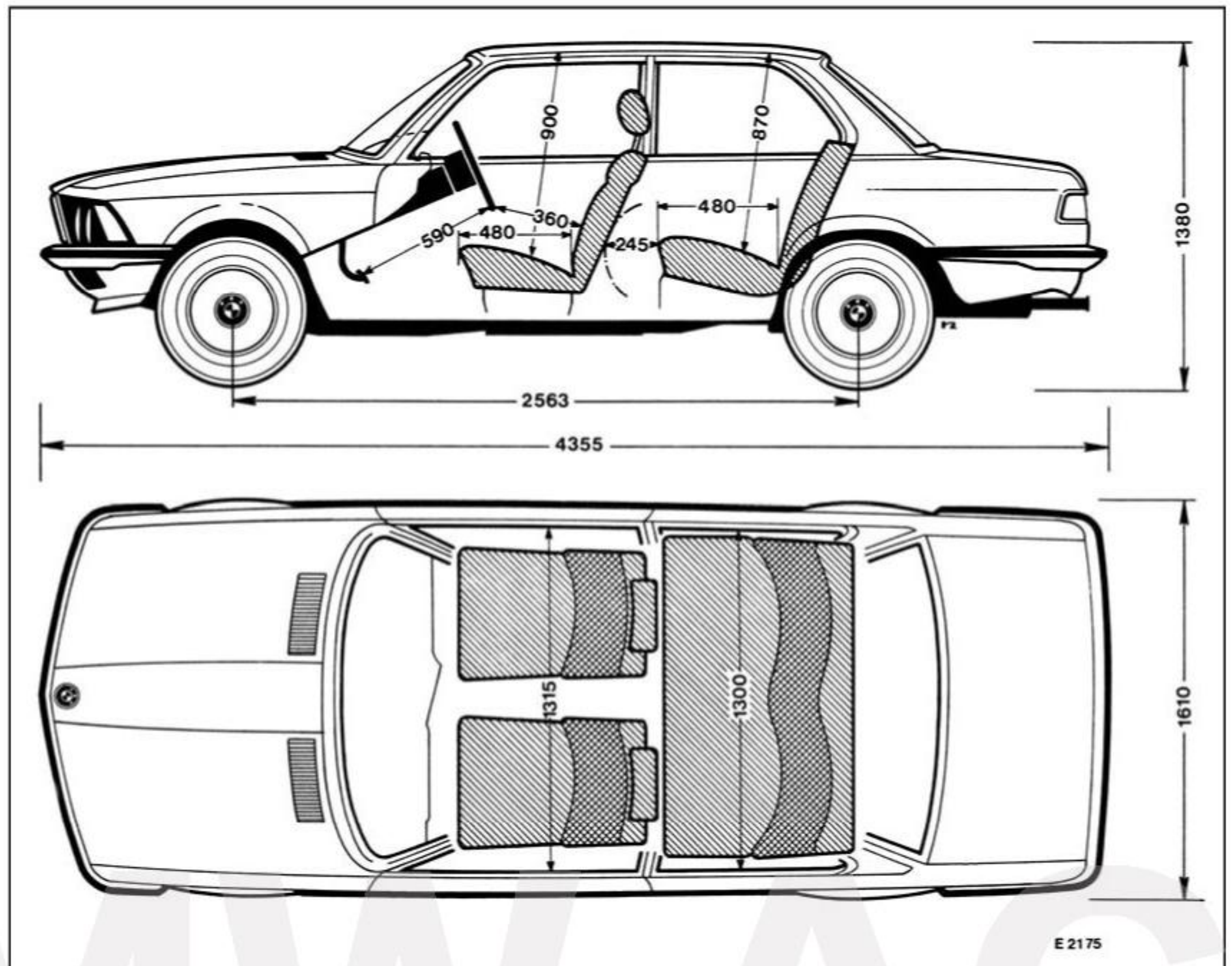
## Geschicktes Design ließ den BMW 3er größer erscheinen, als er war.

element bis in die jüngste Zeit. Die Doppelscheinwerfer der Zweilitermodelle und die einfachen Leuchten der Typen 316 und 318 blickten dem Betrachter aus einem schwarzen Kühlergrill entgegen, ein Designmerkmal, das über Neue Klasse und 02er Reihe markant fortgesetzt wurde. Zur Betonung der Horizontalen umlief die 3er Modelle eine Sicke, die zugleich die obere

Begrenzung der Scheinwerfer und Rückleuchten bildete. Ein zweites Band umlief die gesamte Karosserie weiter unterhalb in Form von Gummistoßbleisten an den Seiten und auf den weit herumgezogenen Stoßfängern.

Spontan wirkten die BMW 3er Modelle deutlich größer und massiver als ihre nun geradezu zierlich wirkenden Vorgänger, doch der Schein trog. Nur um wenige Zentimeter waren Länge, Breite, Radstand und Spur gewachsen, fast allein Veränderungen der Proportionen hatten dazu geführt, dass die 3er Reihe wirkte, als stünde sie in der BMW Hierarchie deutlich über den 02er Modellen. Diese bis dahin erfolgreichsten Modelle der BMW Geschichte wurden bei Erscheinen der ersten 3er Reihe übrigens nicht vollständig eingestellt. Von der US-Variante des BMW 2002 wanderten 1976 noch über 10.000 Einheiten über den großen Teich, und das neue BMW Einsteigermodell BMW 1502 rollte in München noch bis zum Sommer 1977 vom Band.

Besonderes Augenmerk hatte man während der Entwicklung der neuen Mo-



Die klare, dynamische Linie und die kompakten Maße der ersten BMW 3er Baureihe.  
Clear, dynamic contours and compact dimensions of the first BMW 3 Series range.



Schweißen der Karosseriestruktur im BMW Werk München.

Welding the body structure at the BMW plant in Munich.

venue was the Senckenberg Museum, a few minutes away from the exhibition centre. BMW's Chairman at the time, Eberhard von Kuenheim, personally addressed the invited journalists on the latest developments at BMW, the abating energy crisis and its consequences, and, of course, on new cars.

"...At this year's Frankfurt Motor Show we present to you for the first time the BMW 320i with a 2-litre injection engine. For us this car is the worthy and timely successor to the famous 2002 tii. It has a different chassis configuration compared with its smaller sibling, yet it remains the car with the sharp bite. When you come to test it, you will discover that BMW has remained true to itself..."

Together with BMW's head of design Bernhard Osswald and sales director Karl Monz, von Kuenheim had personally taken part in extensive test and comparative drives in the first BMW 3 Series during the testing period.

#### Start of a major success story

BMW had consciously allowed plenty of time for the development of a model range that would be crucially important for the company's success. The first sketches and calculations were drawn up under the direction of Bernhard Osswald back in 1970, when the 02 Series was at its zenith and two years before the launch of the first BMW 5 Series range, which would define the BMW style for a long time to come.

When it came to the design of the new models, the defining influence of BMW's chief stylist of the time was unmistakable. With the BMW Turbo concept car and the successful BMW 5 Series that were presented to coincide with the 1972 Munich Olympics, Frenchman Paul Bracq had called into being a style that imbued every BMW car with a very clearly recognizable "family likeness". The clean, modern design language of the new BMW 5 Series had been successfully transferred to the smaller models as well, yet the first BMW 3 Series models still bore

highly individual and independent features. On the 3 Series, only available as two-door models, the roof and window lines had a more coupé-like contour than on the 5 Series, and the "powerdome" on the bonnet, along with the consistently retained "Hofmeister kink" in the C-pillar, became a BMW styling hallmark that survived until very recently. The twin headlamps on the 2-litre version and the single lights on the 316 and 318 models gazed out at the onlooker from a black radiator grille, a design feature that was strikingly perpetuated in the New Class and the 02 Series. To accentuate their horizontal lines, the 3 Series models had a fluted channel which at the same time marked the upper border of the headlamps and tail lights. A second

line ran around the entire body at a lower level, in the form of rubber strips along the sides and bumpers, which wrapped a long way around the wings.

At first sight, these 3 Series models appeared considerably larger and more solid than their predecessors, which now seemed positively graceful by comparison. But appearances were deceptive. The length, width, wheelbase and track

### Skilful design made the BMW 3 Series appear bigger than it was.

had only increased by a few centimetres, and it was almost entirely the changes to its proportions which now made the 3 Series appear a clear notch above the 02 models in the BMW hierarchy. Incidentally, BMW's most popular models to this day were not entirely phased out with the arrival of the first 3 Series model range. Another 10,000 units of the US variant of the BMW 2002 made their way across the Atlantic in 1976, while the new BMW entry-level model, the BMW 1502, continued to roll off the production line in Munich up until the summer of 1977.

During the development of the new model series, particular attention had been paid to the matter of passive safety. The expression "crumple zone" became a

Werbeplakat für die BMW 3er Reihe.

Poster advertising the BMW 3 Series.





## Technical data

	<b>316</b> 1975	<b>323i</b> 1978
Length	4.36 m	4.36 m
Width	1.61 m	1.61 m
Height (empty)	1.38 m	1.38 m
Wheelbase	2.56 m	2.56 m
Track width (front/back)	1.36 m/1.38 m	1.39 m/1.40 m
Kerb weight (DIN)	1,010 kg	1,140 kg
Maximum load	410 kg	410 kg
Boot space	460 l	460 l
Tank capacity	52 l	58 l
Displacement	1,573 cc	2,315 cc
Power rating (kW/bhp)	62.5/85	105/143
Acceleration 0 - 100 km/h	13.8 sec	9.0 sec
Maximum speed	160 km/h	190 km/h
Fuel economy	11.5-12.0 l	13.3-13.8 l

buzzword in the 1970s, prompted by ever more stringent safety requirements. BMW resorted to state-of-the-art computer software for assistance in its endeavour to offer more than the stipulated standards in this area. A spacious hall in the basement of BMW's 100-metre-tall administrative building was occupied by the company's mainframe computer for data processing.

The 02 Series had already boasted important, impact-related features, such as energy-absorbing front and rear ends and a passenger cabin designed as a safety cell. In the first 3 Series, these features were further optimized. A special locking device and deformation ability of the bonnet, deformation channels in the wheel arches and a 0.7-metre deformation path at the rear considerably enhanced occupants' chances of survival. An interior that had been systematically designed with safety-related details in mind further supported these safety attributes.

A particularly striking detail in the interior of this first BMW 3 Series was the central part of the dashboard, which was aligned towards the driver. This not only underlined the sporty, cockpit-like nature of the driver's seat, but also made it easier to



Designentwurf für die Baureihe E21 mit deutlichen Parallelen zur ersten BMW 5er Reihe.

Design sketch for the E21 range showing clear parallels with the first BMW 5 Series.

dellreihe auf das Thema passive Sicherheit gelegt. Das schöne Wort „Knautschzone“ war in den 70er Jahren, motiviert durch immer strenger werdende Bestimmungen, in aller Munde. BMW zog die für den damaligen Stand der Technik modernsten Methoden der Computerberechnung zu Hilfe, um auf diesem Gebiet mehr als die geforderten Standards bieten zu können. Für den Zentralrechner der BMW Datenverarbeitung stand im Unterbau des rund 100 Meter hohen BMW Verwaltungsgebäudes eine weiträumige Halle zur Verfügung.

#### Sicherheit groß geschrieben

Schon die 02er Reihe hatte über wichtige Crash-relevante Merkmale verfügt, wie Energie aufnehmende Front- und Heckpartien und einen als Sicherheitszelle ausgelegten Fahrgastraum. Beim ersten 3er wurden diese Eigenschaften weiter optimiert. Eine besondere Verriegelung und Knickfähigkeit der Motorhaube, Knautschsicken in den Radhäusern und ein Deformationsweg im Heck von 0,7 Metern ließen die Überlebenschancen der Insassen deutlich steigen. Eine auf sicherheitsrelevante Details konsequent abgestimmte Innenausstattung unterstützte dies zusätzlich.

Ein besonders markantes Detail im Innenraum dieser ersten BMW 3er Reihe war der zum Fahrer hin orientierte mittlere Teil des Armaturenbretts. Dies verstärkte nicht nur den sportlichen Cockpit-Charakter des Fahrerplatzes, sondern machte es in der Tat einfacher, die wichtigsten Bedienelemente zu kontrollieren, ohne sich vorbeugen zu müssen. Diese ergonomisch wichtige Verbesserung wurde später in allen BMW Automobilen zum typischen Erkennungszeichen.

Trotz der insgesamt etwas größeren Karosserie und der stärker komfortbetont ausgelegten Innenraumgestaltung legte die erste BMW 3er Reihe gegenüber den Vorgängermodellen kaum an Gewicht zu. Allein rund 15 Kilogramm mehr an Dämmmaterial senkten den Innengeräuschpegel um

fast die Hälfte. Als ungeschriebene Vorgabe an Designer und Techniker hatte gegolten, dass die erste BMW 3er Reihe gediegener, komfortabler und geräumiger werden sollte als die 02er Reihe, und allgemein wurde die Umsetzung dieser Eigenschaften klar bestätigt.

Die ersten vier Typen der BMW 3er Reihe, 316, 318, 320 und 320i, wurden zu-

Entwurf des neuen BMW „Gesichts“ mit typischen Doppelscheinwerfern. Design for the new BMW “face” with trademark twin headlamps.



# Preise BMW 316, 318, 320, 320i



nächst ausschließlich von Vierzylindermotoren angetrieben, die konstruktiv auf den entsprechenden Aggregaten der Typen 1602, 1802, 2002 und 2002 tii beruhten. Diese Motoren waren für den Einsatz in der neuen BMW Linie jedoch grundsätzlich überarbeitet worden. Im Hinblick auf die strenger werdenden Abgasgesetze und gesteigerte Wirtschaftlichkeit wurden die Brennräume umgestaltet, so dass alle neuen Modelle bis auf Weiteres mit Normalbenzin zufrieden waren. Die drei Vergasermotoren wurden mit neuen Solex-Registerversgasern bestückt, was nicht nur die Emissionen verringerte, sondern gleichzeitig die Leistung an hob. So konnte der geringe Gewichtszuwachs weitgehend ohne schädliche Einflüsse auf die Fahrleistungen ausgeglichen werden.

Der preisgünstigste BMW 3er, der 316 für 13.600 Mark, verfügte über 90 PS, beschleunigte in 14 Sekunden von 0 auf 100 km/h und war 160 km/h schnell. Werte, die damals in dieser Klasse durchaus beeindruckend waren. Für den zunächst stärksten 3er, den

## Preise

## Prices

316	DM 13,600.-	320	DM 15,330.-
318	DM 14,420.-	320 Automatic	DM 16,680.-
318 Automatic	DM 15,770.-	320i	DM 17,400.-

320i mit Bosch K-Jetronic Benzineinspritzung und 125 PS, waren genau 4.000 Mark mehr anzulegen.

Auch auf der Fahrwerksseite genügte es, die prinzipiellen Konstruktionsmerkmale der Vorgänger beizubehalten und sich auf die Optimierung des Vorhandenen zu konzentrieren. Durch die Überarbeitung der Achsgeometrie, den Einsatz von neuen Federbeinen hinten und Feinabstimmung von Federung und Dämpfung wurde eine neue Mitte zwischen sportlich straff und komfortabel weich gefunden. Eine neue Lenkung sorgte für weiter verbessertes, ermüdungsfreies Fahren, Scheibenbremsen vorn waren bei allen Varianten obligatorisch.

„Ein neues Format für die Mittelklasse“ versprach der knallorange erste Verkaufsprospekt für diese neue BMW Modellgeneration, deren Farbenpalette noch typisch für den Zeitgeschmack der 70er Jahre war. Der Interessent konnte zwischen nicht weniger als 18 Farbtönen wählen, darunter die typischen „Popfarben“ der 02er wie „Golf“ (gelb) und „Inka“ (hellorange) für die dynamisch jugendliche Kundschaft, aber auch schöne, gedecktere Töne, wie „pastellblau“, „Sahara“ und „Fjord-Metallic“ für die reiferen Jahrgänge. Eine Echtlederausstattung gab es erst ab der 5er Reihe, aber auf Wunsch und für einen Aufpreis von 96 Mark konnte der Kunde eine in vier Farben angebotene Kunstlederausstattung ordern.

Überhaupt war die Qual der Wahl an Sonderausstattungen schon bei dieser ersten 3er Reihe BMW typisch groß. Dreigang-Automatik (1.350 Mark), Halogen-H4-Scheinwerfer (95 Mark), Leichtmetall-Sportfelgen und 185er Bereifung (986 Mark), Drehzahlmesser für 316 und 318 (210 Mark), Ausstellfenster hinten (140 Mark), Klimaanlage nur für 320 und 320i (2.498 Mark), Recaro-Sitz (379 Mark), Metallic-Lackierung (570 Mark) und vier verschiedene Radios waren nur ein kleiner Teil der 42 Positionen umfassenden Liste an Optionen, mit denen der Kunde seinen ersten 3er in ein kostspieliges und exklusives

Fahrzeug verwandeln konnte. Leicht wurde dabei die 20.000-Mark-Marke überschritten.

Fachpresse und Kunden nahmen den neuen BMW begeistert auf. Schon in den ersten beiden Produktionsjahren verließen mehr als 170.000 BMW 3er die Bänder in München, wo die neue Modellreihe zunächst ausschließlich gebaut wurde, und schon standen neue Varianten in den Startlöchern.

### Vielfalt der Sonderausstattungen

Deutlich aufgewertet wurde die BMW 3er Reihe durch den Einsatz von zwei Sechszylindermotoren in den Modellen 320 und 323i ab 1977 beziehungsweise 1978, Nachfolger der Typen 320 und 320i mit Vierzylindermotoren. 122 und 143 PS standen nun zur Verfügung, insofern der sportlich orientierte Fahrer in der Lage und willens war, für diesen Prestige- und Leistungsgewinn im Falle des Topmodells 323i über 20.000 Mark als Grundpreis hinzublättern.

Mit Sonderausstattung war dann schnell der Grundpreis eines BMW 528 erreicht, doch dem Reiz der Dynamik und seidenweichen Sechszylinder-Kraftentfaltung erlagen bis zum Produktionsende dieser 3er Reihe immerhin über 120.000 BMW 323i Käufer und fast die doppelte Zahl an Kunden, die sich für das kleinere Sechszylindermodell entschieden. Wieder einmal hatte BMW mit diesen Triebwerken bewiesen, zu den besten Motorenkonstrukteuren der Welt zu gehören.

Doch waren dies nicht die letzten wichtigen Neuigkeiten in der Entwicklungsgeschichte der ersten BMW 3er Reihe. Ab dem Modelljahr 1980 erhielten alle Varianten auf Wunsch und gegen Aufpreis Fünfganggetriebe mit wahlweise Schoncharakteristik oder sportlicher Auslegung. 1979 wurde der BMW 318 durch das Modell 318i mit 105 anstatt 98 PS ersetzt.

Ab 1981 stand für vorwiegend wirtschaftlich denkende BMW Fahrer der Typ 315 zur Verfügung, der zu einem



control the most important functions without having to lean forward. This ergonomically significant improvement later became a hallmark feature of all BMW cars.

Despite the larger car body overall and an interior design that was more geared towards comfort, the first BMW 3 Series had put on hardly any weight compared to its predecessor models. A mere 15 kilograms more insulating material reduced interior noise levels by almost half. The unwritten brief for the designers and engineers had been for the first BMW 3 Series range to be more solid, more comfortable and more spacious than the 02 Series, and in general the implementation of these attributes was clearly apparent.

The first four models of the BMW 3 Series range – the 316, 318, 320 and 320i – were initially powered exclusively by four-cylinder engines whose design was derived from the corresponding units driving the 1602, 1802, 2002 and 2002 tii models. These engines had, however, been fundamentally revised for use in the new BMW

range. In the light of increasingly strict exhaust emission standards and with a view to enhancing fuel economy, the combustion chambers were revised so that all new models would be content with normal petrol for the time being. The three carburettor engines were equipped with new Solex two-stage carburettors, which not only cut down emissions but at the same time improved performance. It meant that the marginal increase in weight could largely be compensated for without any detrimental effect on performance. The most affordable BMW 3 Series, the 316 at DM 13,600.00, gave 90 bhp, did the 0 to 100 km/h sprint in 14 seconds and reached a top speed of 160 km/h – figures which were certainly impressive for that class of car at the time. The most powerful 3 Series of the day, the 320i with Bosch K-Jetronic fuel injection and 125

bhp, came with a price tag that was exactly DM 4,000.00 higher.

When it came to the chassis, too, it was enough to retain the principal design features of the predecessor models and focus on honing what was already there. By revising the axle geometry, introducing new spring struts to the rear and fine-tuning the springs and dampers, a new compromise



Vier Scheinwerfer blieben den 2-Liter-Modellen vorbehalten.  
Four headlamps were reserved for the 2-litre models.



Das zum Fahrer hin orientierte Cockpit prägte drei Jahrzehnte lang das BMW Interior Design.  
The cockpit angled towards the driver was to define BMW's interior design for three decades.



Wintererprobung der ersten BMW 3er Reihe.  
Winter testing for the first BMW 3 Series.

interessanten Preis zwar nicht die Fahrleistungen und die Exklusivität der restlichen BMW 3er bot, aber ansonsten über alle Attribute verfügte, die dieser Modellreihe zu einem für BMW erneut

bahnbrechenden Erfolg verhalfen. Als im Dezember 1983 die letzten BMW 315 vom Band rollten, war die Bilanz für das Unternehmen beeindruckend wie nie zuvor. Nach der Neuen Klasse und der

02er Reihe hatte die BMW Modellpolitik mit der ersten 3er Reihe erneut einen Quantensprung in Richtung Welterfolg getan. 1.364.039 BMW 3er hatten die BMW Werke in München und in Dingolfing sowie die CKD-Montagewerke in Malaysia, Portugal, Thailand und Uruguay hervorgebracht. Mehr als die Hälfte davon ging in den Export. Erfolgreichstes Modell war dabei der BMW 316 mit fast 340.000 Einheiten, dicht gefolgt vom BMW 320 mit dem Sechszylindermotor und rund 270.000 gebauten Autos.

#### Cabrios nur vom Spezialisten

Das Einzige, was der Kunde gelegentlich an der neuen 3er Reihe vermisste, war der Variantenreichtum wie bei der alten 02er Reihe mit ihren Cabriolets und Touring-Versionen. Wer damals einen offenen BMW 3er fahren wollte, musste tief in die Tasche greifen und ein Topcabriolet, gebaut von Karoseriespezialist Baur in Stuttgart, erwerben. Zwischen 1978 und 1982 konnte man solch ein Cabriolet mit massivem Überrollbügel bestellen, wobei mit Ausnahme des Typs 315 alle Motorvarianten zur Verfügung standen. 4.595 Baur Topcabriolets wurden im Laufe der Jahre für Liebhaber des offenen Fahrens aufgebaut. Und was den Variantenreichtum der 3er Reihe angeht, so sollte die BMW Kundschaft in den nächsten Jahren erfreuliche Überraschungen erleben.

## Technische Daten

	<b>316</b> <b>1975</b>	<b>323i</b> <b>1978</b>
Fahrzeuglänge	4,36 m	4,36 m
Fahrzeugbreite	1,61 m	1,61 m
Fahrzeughöhe (leer)	1,38 m	1,38 m
Radstand	2,56 m	2,56 m
Spurweite (vorne/hinten)	1,36 m/1,38 m	1,39 m/1,40m
Leergewicht (DIN)	1.010 kg	1.140 kg
Zuladung	410 kg	410 kg
Kofferraumvolumen (VDA)	460 l	460 l
Kraftstoffbehälter-Inhalt	52 l	58 l
Hubraum	1.573 ccm	2.315 ccm
Nennleistung (kW/PS)	62,5/85	105/143
Beschleunigung 0–100 km/h	13,8 s	9,0 s
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	190 km/h
Testverbrauch	11,5-12,0 l	13,3-13,8 l

was found between sporty stiff and comfortably soft. New steering allowed for improved, fatigue-free driving, while disc brakes at the front were prescribed for all variants.

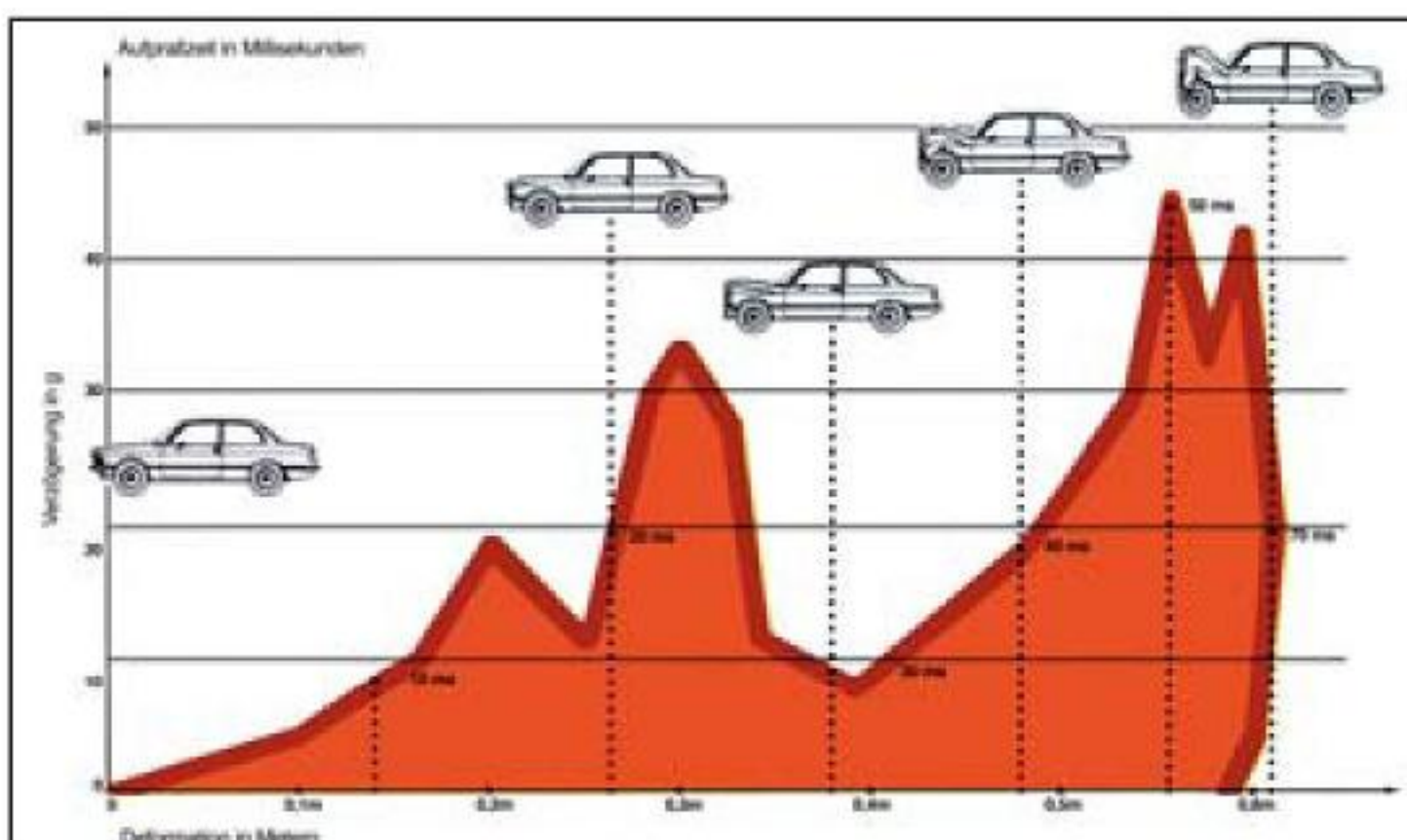
“A new format for the medium class” promised the first bright-orange sales brochure for this new BMW model generation with a colour palette that still reflected the typical tastes of the 1970s. Prospective buyers had a choice of no fewer than 18 colours, including the typical rainbow colours of the 02 Series such as Golf (yellow), Inka (bright orange) for a dynamically young clientele, as well as more subdued shades such as Pastel Blue, Sahara and Fjord metallic for the more mature customer. Genuine leather upholstery only came with the 5 Series and upwards, but for an extra DM 96.00 customers could order leatherette upholstery which was available in four colours.

### Optional extras galore

Indeed, customers were already spoiled for choice in true BMW fashion when it came to selecting special options for these early 3 Series models. A three-speed automatic (DM 1,350.00), halogen H4 headlamps (DM 95.00), light-alloy sports rims and 185 tyres (DM 986.00), a rev counter for the 316 and 318 (DM 210.00), Recaro seat (DM 379.00), metallic paintwork (DM 570.00) and four different radios were just a few of the 42 items on the list of options through which a customer could turn his first 3 Series into an expensive and exclusive automobile. The DM 20,000.00 threshold was easily passed.

The motoring press and customers alike gave the new BMW an enthusiastic reception. In the first two years of production alone, more than 170,000 BMW 3 Series models came off the assembly lines in Munich, where initially the new model range was built exclusively. But there were already new variants in the starting blocks.

The BMW 3 Series was considerably uprated by the introduction of two six-cylinder engines in the 320 and 323i models in 1977 and 1978 respectively, successors to the 320 and 320i models powered by four-cylinder units. 122 and 143 bhp were now on tap for the sports-oriented driver who was willing and able to fork out more than DM 20,000.00 as a basic price for this boost in prestige and performance in the range-topping 323i model. With a few special options, the basic price soon matched that of a BMW 528. Yet by the time this 3 Series range was phased out, more than 120,000 buyers had succumbed to the appeal of the six-cylinder's dynamic



Schon die erste BMW 3er Reihe übertraf die Sicherheitsnormen deutlich. Even the first BMW 3 Series exceeded safety standards by far.

and silky-smooth power curve in the BMW 323i, and almost double that number had opted for the smaller six-cylinder model. Once again, BMW had proved with its power units that it was one of the best engine designers in the world.

But these were not the last important innovations in the development history of the first BMW 3 Series range. Beginning in model year 1980, all variants came with the option of paying extra for a five-speed transmission with a choice of a comfort-oriented or sporty configuration. In 1979, the BMW 318 was replaced by the 318i model with 105 instead of 98 bhp, and as of 1981 the 315 model became available for more economically-minded BMW drivers. This attractively priced car, though it did not boast the performance levels and exclusivity of the other BMW 3 Series models, otherwise featured all the attributes which helped BMW achieve another unprecedented success with this model range.

When the final BMW 315 units rolled off the production line in December 1983, the company's balance sheet showed previously unmatched figures. Following the New Class and the 02 Series, BMW's model policy had made another quantum leap in the direction of global success with the first 3 Series range. The BMW production plants in Munich and Dingolfing, as well as the CKD assembly plants in Malaysia, Portugal, Thailand and Paraguay, had jointly turned out 1,364,039 BMW 3 Series units. More than half of these were destined for export. The most successful model was the 316 with a production run of almost 340,000, closely followed by the six-cylinder BMW 320, which sold around 270,000 times.

### Convertibles only available from specialists

The only thing customers sometimes missed when it came to the 3 Series was the wide range of variants that had marked the old 02 Series with its Convertible and Touring versions. Anyone then entertaining a desire to drive an open-topped BMW 3 Series had to dig deep into their pockets to purchase the “Topcabriolet” built by specialist coachbuilders Baur in Stuttgart. Between 1978 and 1982, such a convertible model was available to order, featuring a solid roll hoop and, with the exception of the 315 model, the choice of all engine variants. 4,595 Baur Topcabriolet models were assembled over the years for fans of wind-in-the-hair motoring. And as for the wide range of variants missing from the 3 Series, BMW customers were in for some pleasant surprises in the years to come.



# Perfecting a success formula – the second BMW 3 Series

With the E30, the already significant success of the first BMW 3 Series generation was surpassed even further. The E30 embodied a stronger, faster yet at the same time more frugal 3 Series – good selling points for customers. In addition, there were now genuine convertible variants again, which met with enthusiastic acclaim. And with the M3, BMW was continuing the great tradition of the legendary BMW M1.

By Walter Zeichner



# Perfektion eines Erfolgskonzepts – die zweite BMW 3er Reihe

Mit dem E30 konnte der an sich schon große Erfolg der ersten BMW 3er Generation noch weit übertroffen werden. Mit dem E30 wurde der 3er stärker, schneller und dabei zugleich wirtschaftlicher – gute Argumente in den Augen der Käufer. Zudem gab es nun auch wieder echte Cabrio-Varianten, die auf begeisterten Zuspruch trafen. Mit dem M3 schließlich knüpfte BMW an die große Tradition des legendären BMW M1 an.

Von Walter Zeichner





Das BMW Gesicht der 80er Jahre.  
The BMW face of the 1980s.

Wie schon beim E21 begann die Entwicklung der zweiten Generation der BMW 3er Reihe sehr frühzeitig. Die erste 3er Reihe war noch keine zwei Jahre auf dem Markt, da waren die Vorgaben zur Entwicklung der neuen Modellreihe bereits verabschiedet.

Das wichtigste Ziel, das die Designer und Techniker während der sechsjährigen Entwicklungszeit vor Augen hatten, war, die BMW typischen Eigenschaften und den Gebrauchswert zu verbessern und zugleich die Fahrleistungen zu steigern. Die äußere Form der neuen BMW 3er Reihe sollte zeitlos sein, denn Markenidentität und -kontinuität standen bei BMW höher im Wert als kurzlebige modische Effekte. Das neue Automobil musste zudem Sportlichkeit und

Funktionalität verkörpern, die Funktion die Gestaltung aller Elemente bestimmen und das Styling die Eigenschaften des Wagens verdeutlichen. In der Formgebung hatten sich Leichtigkeit, Schnelligkeit und Dynamik widerzuspiegeln.

#### **Mehr Leistung – weniger Verbrauch**

Auf den ersten Blick waren die vier ersten neuen BMW 3er, die BMW im November 1982 der Fachpresse vorstellte, als enge Verwandte der erfolgreichen ersten BMW Generation dieser Modellreihe zu erkennen. Doch bei genauerer Betrachtung wurde schnell deutlich, dass die Typen 316, 318i, 320i und 323i rundherum neue Autos waren.

Als untrügliches Zeichen im Windkanal erlangter Erkenntnisse war die Form weicher und runder geworden. Die Linienführung wirkte deutlich gestrafft und geglättet. Ein flacherer Bug und ein höheres Heck näherten sich dezent der aerodynamisch bedingten Keilform an, der Luftwiderstandsbeiwert konnte um fast 15 Prozent gesenkt werden und lag jetzt bei 0,38. Obwohl ein wichtiger Punkt im Lastenheft der neuen 3er Reihe die Vergrößerung des Innenraums betraf, war der 3er um 3 cm in der Außenlänge geschrumpft und gleichzeitig etwas breiter geworden. Faktoren, die sich positiv auf die optische Präsenz auswirkten. Zugleich konnte man die passive Sicherheit der Fahrgastzelle durch

As in the case of the E21, development work on the second-generation BMW 3 Series began very early on. The first 3 Series hadn't been on the market for two years when the development brief for the new model range was given the green light.

The most important goal the designers and engineers had in their sights during the six-year development period was to improve the typical BMW attributes of the car and enhance its utility value, while at the same time boosting performance. The external design of the new BMW 3 Series was to be timeless, for BMW rated brand identity and continuity more highly than short-lived fashion trends. The new car also had to incorporate athleticism and functionality. Function was to shape the design of all elements, and the styling had to exemplify the car's attributes. The overall design of the car was to reflect lightness, speed and dynamism.

At first sight, the first four new 3 Series models that BMW unveiled before the motoring press in November 1982 were recognizable as close relatives of the successful first generation of this BMW model range. But a closer look soon disclosed that the 316, 318i, 320i and 323i models were altogether new cars.

#### More power, less fuel

Unambiguously reflecting the insights gained in the wind tunnel, the shape of the car had taken on a softer and more rounded appearance. The contours had a distinctly taut and smoothed out look. A flatter nose and a higher tail end discreetly bowed to the aerodynamically stipulated wedge shape, and the drag coefficient had been whittled down by almost 15% to 0.38.

Although one important item in the brief for the new 3 Series concerned the enlargement of the interior space, on the outside the 3 Series had shrunk by 3 cm in length while at the same time expanding slightly in width – factors which had a positive impact on the visual stance of the new models. At the same time, passive safety inside the passenger cell had been further enhanced by improving the deformation paths and redesigning the interior.

Remarkably, despite numerous upgrade measures, it had been possible to shave some weight off the new models, which had positive repercussions on the car's dynamic handling and fuel economy. Quality lightweight construction, rooted



Der Variantenreichtum der zweiten BMW 3er Reihe.  
The diversity of the second BMW 3 Series range.

in rapidly advancing computer technology, allowed for a targeted reduction in sheet thickness, weight savings in the chassis area and the use of insulating material where it was most practical.

The interior specifications of all the new BMW 3 Series models were at their customary high level. New front seats made for a significantly improved sitting posture, while the dashboard boasted an even clearer design and was regarded as a model solution in international motor manufacturing. All the important switches

and levers were right in the driver's field of vision or in a position the driver could reach with optimal ease. The word "cockpit" in the automotive context had found a near-perfect interpretation.

Already at the concept stage the new model series had been designed not just with two doors but also as a four-door variant, and even the inclusion of a BMW diesel engine was envisaged for a later stage. When it came to the chassis, too, one could certainly speak of a new design even though it remained true to the tradi-



Feier zum einmillionsten E30 im Werk München.  
Celebrating the one millionth E30 at BMW Plant Munich.

tion of featuring transverse links at the front and semi-trailing arms at the rear. Overall, a more sensitive suspension response was achieved without having to abandon the generally sporty-stiff configuration which had long since become a hallmark of BMW's smallest model series. Larger wheels not only had a positive impact on the appearance of the car, but also allowed for larger front disc brakes,

## Lightweight for comfort and dynamism.

which were inner-vented on the six-cylinder 320i and 323i models.

When it came to the engines for the new BMW 3 Series range, no essentially new routes were embarked on at the outset. The most significant modification to the 316 and 318i four-cylinder units was a reduction in noise levels. Output and torque remained unchanged, yet even the 90 bhp base version now seemed livelier and, thanks to improved aerodynamics, reached well over 170 km/h, bettering the previous model by almost 15 km/h. In the case of the two six-cylinder engines with their displacement capacity of 2 and 2.3 litres, the modifications were more enduring. Both units were equipped with the new Bosch LE-Jetronic, operating with overrun fuel cut-off, reduced idling speed and a higher compression. In the new BMW 320i, output rose to 125 bhp. In the 323i it dropped slightly to 139 bhp, while peak torque went up, moreover at a lower

engine speed. That gave the 320i a top speed of almost 200 km/h, while the range-topping model just broke through this "sound barrier" of the time.

Seen as a whole – and this was of course what discerning customers had expected – the new generation of the BMW 3 Series represented an upgrading and improvement of what was by now the most important BMW model range in every respect. The 3 Series models had become more attractive, safer and more dynamic, and at the same time more economical, providing the best possible prerequisites for achieving even greater success than the previous generation.

Building on this, BMW now launched a model strategy and niche policy which would put all previous activities of the kind well into the shade. Favouring these plans from the beginning was of course the fact that sales of the new models got off to a blistering start. Production of the 3 Series, which was mainly automated, was ramped up from 800 units a day to around 1,200. In 1983 alone, the first full production year, BMW manufactured and sold more than 200,000 new 3 Series models. That made it possible to release the high investment sums for a long-planned broadening of the range on the basis of this entirely unprecedented economic success.

The four-door variant of the 3 Series was available from autumn 1983, and in 1984



Freude am Fahren von Anfang an: BMW 320i aus dem  
Driving pleasure right from the start: BMW 320i from

environmentally aware customers could order a 318i equipped with a catalytic converter. Three years on, the catalyst was a standard feature of all BMW 3 Series models. In March 1985 the BMW 325 eta also went into production for the German market. The Greek letter "eta" is used in physics to represent efficiency, and the relatively low-compression 2.7-litre six-cylinder engine was distinguished by its astonishing frugality.

Already at the 1985 Frankfurt Motor Show, special innovations were showcased for those sold on or interested in the BMW 3 Series and top-down driving. For the development of the new body variant, BMW had involved the Baur company of Stuttgart at an early stage. It meant that not long after the first model was launched, another Baur Topcabriolet variant with a striking roll hoop became available, even though this special model was also distributed through the BMW dealership network. However, this exclusive variant could not entirely satisfy the growing number of top-down drivers: the safety hoops and roof struts restricted the open-air ambience too much. BMW had long since recognized this attractive mar-



Erfolgreich auch in der offenen Variante.  
Successful in the open version, too.





Jahre 1983.  
the year 1983.

Feinarbeiten an den Verformungswegen und eine Neugestaltung des Innenraums weiter verbessern.

Trotz zahlreicher aufwertender Maßnahmen gelang es gleichzeitig, das Gewicht der neuen Modelle etwas zu senken, was Fahrdynamik und Wirtschaftlichkeit positiv beeinflusste. Dieser qualitative Leichtbau, gestützt auf die in raschem Tempo fortschreitende EDV-Technik, ermöglichte es gezielt Blechstärken zu reduzieren, Gewicht im Fahrwerksbereich einzusparen und Dämmmaterial dort einzusetzen, wo es am sinnvollsten war.

Die Ausstattung aller neuen BMW 3er bewegte sich auf dem gewohnt hohen Niveau. Neue Vordersitze verbesserten die Sitzposition deutlich, das Armaturenbrett wurde noch klarer gestaltet und galt als vorbildliche Lösung im internationalen Automobilbau.

## Komfort und Dynamik dank qualitativem Leichtbau.

Alle wichtigen Kontroll- und Bedienungselemente lagen genau im Blickfeld beziehungsweise in der Position, in der sie der Fahrer optimal erreichen konnte, das Wort „Cockpit“ hatte im Automobilbereich eine nahezu perfekte Interpretation gefunden.

Schon in der Konzeptphase hatte man die neue Modellreihe nicht nur zweitürig, sondern auch in einer Variante mit vier Türen angelegt, und selbst der Einbau eines projektierten BMW Dieselmotors wurde für einen späteren Zeitpunkt angestrebt. Auch im Bereich des Fahrwerks konnte man bei den neuen Modellen von einer Neukonstruktion sprechen, obwohl man dem Prinzip mit vorderen Querlenkern und Schräglenkern hinten treu blieb. Insgesamt wurde ein sensibleres Ansprechen der Federung erreicht, ohne dass man die sportlich straffe Gesamtauslegung, mittlerweile

längst typisch für die kleinsten BMW Baureihen, verlassen musste. Eine größere Dimensionierung der Räder beeinflusste nicht nur das optische Erscheinungsbild positiv, sondern ermöglichte zudem eine größere Dimensionierung der vorderen Scheibenbremsen, die bei den Sechszylindermodellen 320i und 323i innenbelüftet waren.

Bei den Motoren für die neue BMW 3er Reihe wurden zunächst keine grundsätzlich neuen Wege beschritten. Wichtigste Veränderung bei den beiden Vierzylindermodellen 316 und 318i war eine Reduzierung der Geräuscentwicklung, Leistung und Drehmoment blieben unverändert. Trotzdem wirkte auch die 90-PS-Basisversion jetzt temperamentvoller und erreichte dank verbesserter Aerodynamik deutlich über 170 km/h, fast 15 km/h mehr als das Vorgängermodell. Bei den beiden Sechszylindermotoren mit 2 und 2,3 Litern Hubraum war die Überarbeitung nachhaltiger. Beide Aggregate wurden mit der neuen Bosch LE-Jetronic ausgerüstet, arbeiteten mit Schubabschaltung, reduzierter Leerlaufdrehzahl und höherer Verdichtung. Beim neuen BMW 320i stieg die Leistung auf 125 PS, beim 323i fiel sie

geringfügig auf 139 PS, gleichzeitig verbesserte sich dagegen der Drehmoment-Höchstwert, und das bei niedrigerer Drehzahl. Damit erreichte der 320i fast 200 km/h, und das Spitzenmodell überschritt diese damalige „Schallmauer“ sogar geringfügig.

Insgesamt gesehen, und die anspruchsvollen Kunden hatten dies natürlich auch erwartet, stellte die neue Generation der BMW 3er Reihe eine Aufwertung und Verbesserung dieser nun wichtigsten BMW Linie in jeder Hinsicht dar. Sie war attraktiver, sicherer,



Das markante Heck ist bis heute unverkennbar.  
The typical back is unmistakable until today.

dynamischer und gleichzeitig wirtschaftlicher geworden und bot damit beste Voraussetzungen, den Erfolg der Vorläufer-Generation nochmals zu steigern.

Darauf aufbauend startete BMW jetzt eine Modellstrategie und Nischenpolitik, die alle bisherigen Aktivitäten dieser Art weit in den Schatten stellen sollte. Begünstigend für diese Vorhaben war natürlich von Anfang an die Tatsache, dass der Verkauf der neuen Modelle hervorragend anlief. Die weitgehend automatisierte Fertigung der 3er Reihe wurde von täglich rund 800

Einheiten auf 1.200 hochgefahren, allein im ersten vollen Produktionsjahr 1983 produzierte und verkaufte BMW mehr als 200.000 Wagen der neuen 3er Reihe. Die hohen Investitionen für die längst geplante breite Auffächerung des Programms konnten somit auf der Basis eines bisher noch nicht da gewesenen unternehmerischen Erfolgs freigegeben werden.

Seit Herbst 1983 wurde die viertürige Variante der 3er Modelle ausgeliefert, und ab 1984 konnte der umweltbewusste Kunde den Typ 318i auf Wunsch und

gegen Aufpreis mit Katalysatortechnik ausrüsten lassen. Drei Jahre später war der KAT bei allen BMW Modellen der 3er Reihe serienmäßig installiert. Im März 1985 ging der BMW 325i eta auch für den deutschen Markt in Serie. Der griechische Buchstabe „eta“ steht in der Physik für den Wirkungsgrad, und der relativ niedrig verdichtete 2,7-Liter-Sechszylindermotor zeichnete sich durch überraschende Sparsamkeit aus.

Schon 1985, anlässlich der IAA in Frankfurt, gab es besondere Neuigkeiten für Freunde und Interessenten der BMW 3er Reihe und des offenen Fahrens. Bei der Entwicklung der neuen Karosserie hatte BMW die Firma Baur in Stuttgart früh eingebunden, und so war bereits kurz nach Auslieferung der ersten Wagen auch wieder eine Baur Topcabriolet-Variante mit markantem Überrollbügel erhältlich, wobei diese Sondermodelle auch über das BMW Händlernetz vertrieben wurden. Allerdings konnte diese exklusive Variante die wachsende Zahl der Cabriofahrer nicht voll auf zufrieden stellen, zu sehr schmälerten Sicherheitsbügel und Dachverstreben das „Open-Air-Gefühl“. Bei BMW hatte man längst diese attraktive Marktnische erkannt und die Entwicklung eines Vollcabrios aufgenommen. Im August 1985 lud die BMW Presseabteilung schließlich ins Pitztal in Tirol, um vier neue 3er Modelle zu präsentieren.

#### In 8,3 Sekunden auf 100 km/h

Als Antrieb von drei neuen Varianten, dem BMW 325i, 325i Cabrio und dem Allradmodell 325iX, diente ein auf der Basis des eta-Aggregats entwickelter 2,5-Liter-Sechszylindermotor mit Motronic, der 171 PS entwickelte und in der Klasse der kompakten Sportlimousinen neue Maßstäbe setzte. In der zunächst nur ohne KAT erhältlichen zwei- oder viertürigen Ausführung war der 325i eine familientaugliche Limousine mit echten Sportwagen-Eigenschaften. Nur 8,3 Sekunden vergingen beim klassischen Spurt aus dem Stand auf 100 km/h, und erst kurz vor der 220-km/h-Marke setzte der Luftwiderstand dem Vortrieb ein Ende. Selbst mit der auf Wunsch lieferbaren Automatik gehörte dieser BMW 3er noch zu den ganz Schnellen im Lande.

Besonderen Beifall ertete bei seiner Vorstellung naturgemäß das neue BMW 325i Cabrio. 14 Jahre waren vergangen, seit BMW das letzte Vollcabrio in Gestalt



Präsentation neuer BMW 3er Modelle im Pitztal.  
Presenting new BMW 3 Series models in the Pitztal Alps.



Perfektioniert: das BMW 3er Cockpit.  
Perfection: the BMW 3 Series cockpit.



ket niche and began work on developing a full convertible. In August 1985, the BMW press office invited the media to the Pitztal in Tyrol for the launch of four new 3 Series models.

#### 0 to 100 km/h in 8.3 seconds

Propelling three new variants – the BMW 325i, 325i Cabrio and the all-wheel-drive 325iX – was a 2.5-litre six-cylinder engine based on the eta unit. It featured Motronic, had an output of 171 bhp and set new benchmarks for the class of the compact

sports saloon. In its two- and four-door versions, which initially came without a catalyst, the 325i was a family saloon with genuine sports car credentials. The classic sprint from standstill to 100 km/h was completed in just 8.3 seconds, and not until just before the 220 km/h mark did air drag curtail the speed curve. Even with the optional automatic transmission, this BMW 3 Series still ranked among the very fast cars in the land.

It goes without saying that the new BMW 325i Cabrio received a very warm wel-

come at its unveiling. 14 years had elapsed since BMW took its last full convertible out of the range – the 1600 based on the 02 Series. Now approaching the pantheon of motoring classics, the new convertible at launch was compelling with its irresistible combination of sporting elegance and exclusivity, which was virtually unrivalled in its class. Thanks to a fully retractable top, the usual “rucksack” behind the rear seats so typical of convertible models was a thing of the past. The car accommodated four peo-

## Technical data

	316 1982	325i 1985	M3 1986	324td 1987
Length	4.33 m	4.33 m	4.36 m	4.33 m
Width	1.64 m	1.64 m	1.68 m	1.64 m
Height (empty)	1.38 m	1.38 m	1.37 m	1.38 m
Wheelbase	2.57 m	2.57 m	2.57 m	2.57 m
Track width (front/back)	1.41 m/1.42 m	1.41 m/1.42 m	1.41 m/1.43 m	1.41 m/1.42 m
Kerb weight (DIN)	990 kg	1,125 kg	1,165 kg	1,280 kg
Maximum load	460 kg	460 kg	375 kg	440 kg
Boot space	485 l	485 l	404 l	404 l
Tank capacity	55 l	55 l	70 l	55 l
Displacement	1,766 cc	2,494 cc	2,302 cc	2,443 cc
Power rating (kW/bhp)	66/90	126/171	147/200	85/115
Acceleration 0-100 km/h	12.4 sec	8.3 sec	6.7 sec	11.6 sec
Maximum speed	175 km/h	217 km/h	235 km/h	187 km/h
Fuel economy	10.5-11 l	11.5-12 l	13.5-14 l	9-9.5 l



Nach der Präsentation des Werks-Cabrios nur noch selten geordert: das Baur Topcabriolet.  
Rarely ordered following the launch of the factory convertible: the Baur Topcabriolet.

ple, and its supreme engine met all demands on the dynamic front. Despite a basic price of well over DM 40,000, the

## Diversity and performance clinch the success of the second generation.

BMW 325i Cabrio was an instant and significant success in its category. This model alone had been sold over 80,000 times by the time it was phased out in 1993. Later BMW added the 318i Cabrio and 320i Cabrio variants to the range-topping convertible model.

Another newcomer to the BMW 3 Series was the 324d, similarly unveiled at the 1985 Frankfurt Motor Show. Since 1983, BMW had had a diesel-powered model in its portfolio in the shape of the 524d, and a growing interest in this engine type would now also benefit the 3 Series. For the 3 Series diesel, a power unit based on the 5 Series engine was chosen. It was a normally aspirated diesel without a turbocharger and gave an output of 86 bhp for this lightweight saloon. It took the 324d to a creditable top speed of 170 km/h, while passengers benefited from pleasantly low noise levels thanks to a completely enclosed engine compartment. BMW was on the best route to rid-

ding the diesel engine of its traditionally sedate and noisy image that had always been associated with fuel economy but also with sluggishness.

To cap the range of new models, there was a further treat lined up for the sportier motorist: the BMW M3.

According to press releases, this uncompromisingly performance-minded model followed in the tyre tracks of the legendary mid-engined BMW M1 sports car. But the only genuine comparison was the fact that, as a production model, it was already equipped with all the technical wherewithal to become a successful sports machine. The BMW M3 was not only a 3 Series with yet more power, but an independent vehicle concept based on the 3 Series and the first BMW to be developed by BMW

Motorsport GmbH, today's BMW M GmbH, before going into production at BMW AG.

The idea had been born in the summer of 1981: a volume production car based on the E30 was to be developed whose second calling was to race in the Group A Production Car category of touring car racing with models in near-standard production trim. To be homologated for this class, a minimum of 5,000 units first had to be built within a year. At the heart of the BMW M3 was a 2.3-litre four-



des Typs 1600 auf der Basis der 02er Reihe aus dem Angebot genommen hatte. Heute bereits nahe an den Bereich der automobilen Klassiker gerückt, überzeugte das neue Cabrio durch eine fast unwiderstehliche Kombination aus sportlicher Eleganz und Exklusivität, die in dieser Klasse quasi konkurrenzlos war. Durch das voll versenkbare Verdeck entfiel der sonst Cabrio-typische „Rucksack“ hinter den Rücksitzen, vier Personen fanden Platz, und der souveräne Motor erfüllte alle Ansprüche an Dynamik. Trotz eines Grundpreises von deutlich über 40.000 Mark wurde das BMW 325i Cabrio auf Anhieb zu einem bedeutenden Erfolg in dieser Kategorie. Allein dieser Typ verkaufte sich bis zum Produktionsende 1993 über 80.000-mal. Später stellte BMW diesem Cabrio-Spitzenmodell noch die Varianten 318i Cabrio und 320i Cabrio zur Seite.

Vollkommen neu in der BMW 3er Reihe war der ebenfalls 1985 in Frankfurt erstmals gezeigte Typ 324d. Seit 1983 hatte BMW mit dem 524td ein Modell mit Dieselantrieb im Programm, und das wachsende Interesse an dieser Motorart sollte nun auch der 3er Reihe zugute kommen. Man wählte für den Diesel 3er eine auf dem 5er Aggregat basierende Variante als Saugdiesel ohne Turbolader und begnügte sich bei dieser leichten Limousine mit einer Leistung von 86 PS. Der 324d erreichte damit immerhin 170 km/h und erfreute die Insassen dank einer kompletten Motorraum-Kapselung mit einem angenehm niedrigen Geräuschniveau. BMW war auf dem besten Wege, dem Dieselmotor jenes traditionell behäbige und geräuschvolle Image zu nehmen, das man stets mit Wirtschaftlichkeit, aber auch mit Trägheit verbunden hatte.

Um das Maß an Neuigkeiten voll zu machen, konnte das sportlich orientierte Publikum ferner den BMW M3 bewundern. Laut Presseinformation trat dieses kompromisslos leistungsorientierte Modell die Nachfolge des legendären Mittel-motorsportwagens BMW M1 an. Doch lediglich die Tatsache, dass er bereits als serienmäßiges Fahrzeug mit all dem techni-



BMW 3er für Serie und Rennstrecke.  
BMW 3 Series for road and race track.

schen Rüstzeug ausgestattet war, das ihn zum erfolgreichen Sportgerät machen konnte, ließ diesen Vergleich zu. Der BMW M3 war nicht bloß ein 3er mit noch mehr Leistung, sondern ein eigenständiges Fahrzeugkonzept auf der Basis der 3er Reihe und der erste BMW, der bei der BMW Motorsport GmbH, heute BMW M GmbH, entwickelt wurde und bei der BMW AG in Serie ging.

Im Sommer 1981 war die Idee gereift, auf der Basis des E30 ein Großserien-Automobil zu entwickeln, dessen zweite Bestimmung der Einsatz im seriennahen Tourenwagensport in der Gruppe A „Produktionswagen“ sein sollte. Zur Homologation für diese Klasse mussten zunächst innerhalb eines Jahres mindestens 5.000 Einheiten gebaut werden.

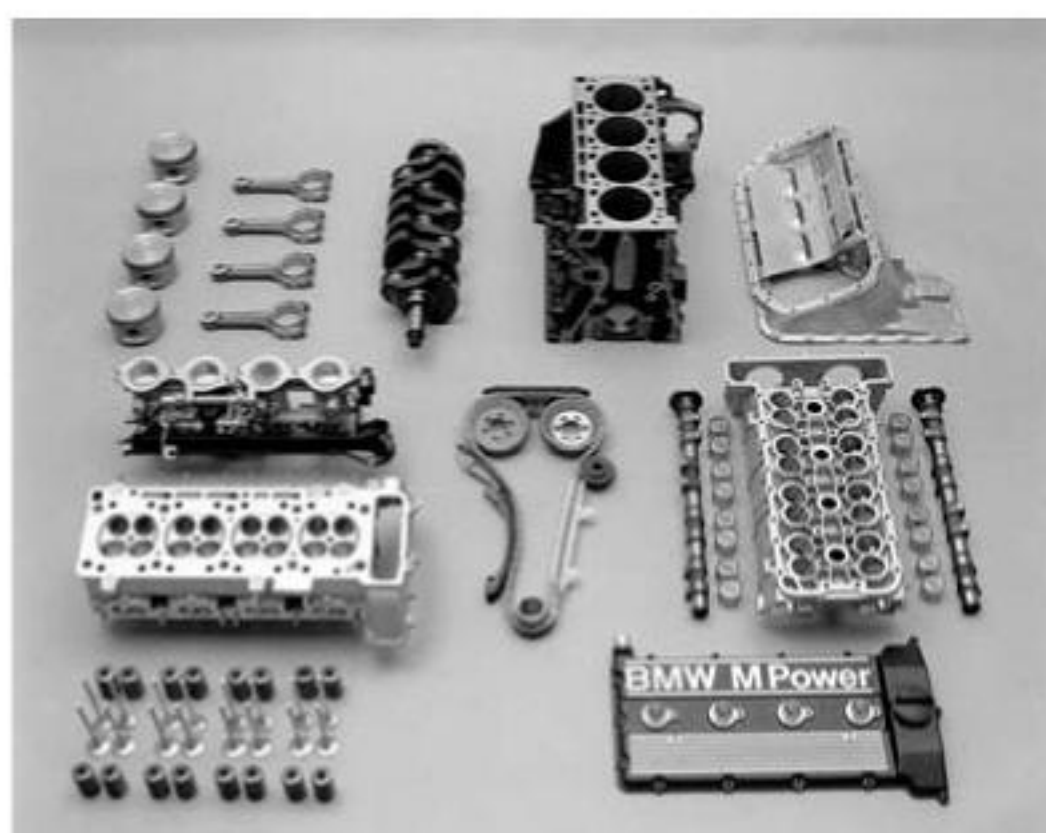
Das Herz des BMW M3 bildete ein 2,3-Liter-Vierzylinder-Viertventil-Motor, verwandt mit den Sechszylindermotoren des BMW M635CSi und M5 und damit auch auf der Konstruktion des

## Vielfalt und Leistung machen den Erfolg der zweiten Generation aus.

M1 Motors basierend. Mit KAT leistete der drehfreudige Motor zunächst 195 PS bei 6.750 U/min, ohne KAT standen 200 PS an der Kupplung bereit. Von außen betrachtet, trat der M3 betont aggressiv auf. Front- und Heckschürzen, stark verbreiterte Kotflügel und ein Spoiler auf der Heckscheibe machten sofort klar, welches Ziel BMW mit dem M3 verfolgte, die Dominanz auf Straße und Rennstrecke, und diese Erwartungen wurden, wie sich später zeigen sollte, durchaus erfüllt. Die ab 1986 ausgelieferten M3 standen am Anfang einer beispiellosen Erfolgsstory im Touren-

Links: Motorraum eines BMW E30 Modells mit Sechszylindermotor. Unten: Die wichtigsten Bestandteile des BMW M3 Viertventil-Motors.

Left: engine compartment of a BMW E30 model with six-cylinder. Below: the main components of the BMW M3 four-valve engine.





Faszination pur für Straße und Rennstrecke: BMW M3 im Kurvendrift.  
Sheer fascination on and off the circuit: a BMW M3 drifts through a corner.

wagensport, und das Konzept der serienverwandten Sportversion in der 3er Reihe sollte sich bis heute als Volltreffer erweisen. Doch auch innerhalb der ersten M3 Generation, die ausschließlich als zweitürige Sportlimousine gebaut wurde, gab es Spielraum für Variationen. Ab 1988 wurde ein exklusives M3 Cabrio realisiert, gebaut in kleinster Stückzahl, und Sonderversionen wie die nach dem erfolgreichen Tourenwagen-Rennfahrer Johnny Cecotto benannte Variante und die „Evolution“-Modelle sorgten für eine starke Präsenz des M3 in den Träumen besonders leistungsorientierter BMW Fahrer auf der Straße und Rennstrecke.

Fast noch sensationeller, wenn auch weniger spektakulär, war die Präsentation des ersten BMW Automobils mit Allradantrieb, des Typs 325i Allrad, wenig später in 325iX umbenannt, im Februar 1986. Seither steht der Buchstabe X bei BMW symbolhaft für den Antrieb aller vier Räder.

Zwar hatte es Ende der 30er Jahre schon einmal einen BMW 325 Allrad gegeben, doch hatte es sich hierbei um die von mehreren Firmen gemeinschaftliche Entwicklung eines Militärfahrzeugs gehandelt, wobei BMW im Wesentlichen das Antriebsaggregat beigesteuert hatte.

Der BMW 325iX zeichnete sich durch permanenten Allradantrieb aus, wobei 37

Prozent der Kraft auf die Vorderräder und 63 Prozent auf die Hinterräder verteilt wurden. So blieben die Antriebseinflüsse auf die Lenkung relativ gering und das Fahrverhalten in Grenzbereichen leicht beherrschbar. Viscosperren verhinderten automatisch das Durchdrehen der vier Antriebsräder, und die Kombination mit ABS rundete das System auch unter dem Aspekt der Sicherheit ab. In Konsequenz der Allradtechnik wurden bei diesem Modell Änderungen an Karosserie und Fahrwerk nötig. Vorderachsträger aus Aluminiumguss, Verlegung der Servolenkung nach vorne, Spurverbreiterung und eine Vergrößerung der Radausschnitte waren konstruktive Voraussetzungen für die Anpassung der 3er Reihe an die Allradtechnik. Der kraftvolle und laufruhige Motor stellte für dieses Konzept eine ideale Kombination dar. Bis 1991 baute BMW knapp 30.000 Einheiten dieses ersten Allradmodells.

#### Der Touring kommt zur rechten Zeit

Ab Modelljahr 1988 bot BMW die gesamte Baureihe E30 mit Katalysator an, und auf der IAA konnte man die nunmehr dritte Karosserievariante bewundern, den ersten BMW 3er Touring. Hatten die ersten BMW Touring-Modelle der 02er Reihe noch eher eine Nebenrolle in der Kundengunst gespielt, so traf der neue, geräumigere Touring genau ins Schwarze. Im Laufe der Jahre bot BMW den praktischen, trotzdem schicken und durchaus dynamischen Fünftürer mit fast allen Motorvarianten an



Die erfolgreiche Neuinterpretation der BMW Touring-Idee in der zweiten Generation des BMW 3er.  
The successful new rendition of the BMW Touring concept in the second generation of the BMW 3 Series.



Nicht nur sportlich, sondern auch hart im Nehmen, die zweite Generation der BMW 3er Reihe.  
 Not just sporty, but robust into the bargain: the second-generation BMW 3 Series.

cylinder engine with four-valve technology, a relative of the six-cylinder engines of the BMW M635CSi and M5 and thus also based on the design of the M1 unit.

#### The Touring rolls up at the right time

With a catalytic converter, this lively engine initially gave 195 bhp at 6,750 rpm. Without a cat, 200 bhp were on tap. Viewed from the outside, the M3 had an emphatically aggressive stance. Front and rear aprons, powerfully flared wheel arches and a spoiler

er on the rear windscreen instantly conveyed what BMW was aiming for with the new M3: dominance on both road and race track, expectations which were later to be entirely fulfilled. The M3 models which began production in 1986 were at the start of an unrivalled success story in touring car racing, and the concept of the near-production sports version of the 3 Series would prove to be a resounding hit to this day. But even within the first M3 generation, built exclusively as a two-door sports

saloon, there was scope for variations. From 1988 an exclusive M3 Cabrio was available in a very limited production run. Special versions, such as the variant named after the successful touring car driver Johnny Cecotto and the Evolution models, ensured the M3 was very much present in the dreams of performance-hungry BMW drivers on the road and the race track. Almost more sensational, if at the same time less spectacular, was the presenta-



Heckaufprall-Simulation auf dem BMW Testgelände im Norden Münchens.  
 Simulated rear-end impact at BMW's test site in the north of Munich.

tion in February 1986 of the first BMW car with all-wheel drive, the 325i Allrad model, soon to be renamed the 325iX. Since that time, the letter X has been the symbol of all-wheel-drive models made by BMW.

Although there had been a BMW 325 Allrad at the end of the 1930s, this was a joint development by several companies of a military aircraft, with BMW primarily providing the power unit. The BMW 325iX was distinguished by its permanent all-wheel drive, with 37% of the power being directed to the front wheels

and 63% to the rear wheels. That meant torque steer remained relatively low and handling was easily controllable even at the limit. Viscous coupling differential locks automatically prevented the four drive wheels from spinning, and the combination with ABS rounded off the system in terms of safety as well. As a consequence of its all-wheel-drive technology, modifications to the body and chassis of this model became necessary. A front axle sub-frame of cast aluminium, shifting the power steering forward, a widening of the track and an enlargement of the wheel

arches were design prerequisites for adapting the 3 Series to all-wheel-drive technology. The powerful and smooth-running engine was the ideal match for this concept. Up until 1991, BMW built almost 30,000 units of its first all-wheel-drive model.

From model year 1988, BMW offered the entire E30 range with a catalytic converter, and at the Frankfurt Motor Show the third body variant was exhibited on the stand – the first BMW 3 Series Touring. Whereas the initial BMW Touring models of the 02 Series rated less favourably among customers, the new, spacious Touring was just what the doctor ordered. Over the years, BMW offered almost all engine variants for this practical yet elegant and utterly dynamic five-door model. It was a move that also helped to give this rather atypical BMW body concept a new image as well as encouraging its remarkable success. By the time production of this first BMW 3 Series Touring generation ended, the company could look back on sales in excess of 100,000 units.

#### An unprecedented hit

With this second BMW 3 Series, the company had achieved another unmatched production record. In the meantime, BMW was turning out the 3 Series at its three plants in Munich, Dingolfing and Regensburg, where almost two million examples of the two- and four-door 3 Series Saloon alone had been built. Counting all variants, by the time production was phased out in 1994, more than 2.3 millions cars had left the factories. But by this time, the third-generation models were already driving in their hundreds of thousands on the highways and byways of the world. In 1991, the 3 Series Saloon was replaced by a completely new car. Only the Convertible and Touring had been left in the range until the introduction of their successor models.



Dank Allradantrieb unbeschwert in den Skiurlaub.  
Easy ascent to the ski slopes thanks to all-wheel drive.



Der Freizeit-Partner: BMW 3er Touring.  
Partner in leisure: the BMW 3 Series Touring.



und verhalf damit auch diesem für BMW anfänglich eher untypischen Karosseriekonzept zu einem neuen Image und erstaunlichem Erfolg. Zum Produktionsende dieser ersten BMW 3er Touring-Generation konnte man auf über 100.000 verkaufte Einheiten zurückblicken.

### Ein Erfolg ohne Beispiel

Mit dieser zweiten BMW 3er Reihe war dem Unternehmen erneut ein beispielloser Produktionsrekord gelungen. Mittlerweile produzierte BMW die 3er Reihe in den drei Werken München, Dingolfing und Regensburg, und hier waren allein von der zwei- oder viertürigen BMW 3er Limousine fast zwei Millionen Einheiten gebaut worden, mit allen Varianten waren bis zum Produktionsende 1994 über 2,3 Millionen Wagen entstanden.

Doch zu diesem Zeitpunkt führen die Modelle der dritten Generation schon zu hunderttausenden auf den Straßen der Welt. 1991 war die 3er Limousine durch ein vollkommen neues Automobil ersetzt worden. Allein Cabrio und Touring hatte man noch bis zum Einsatz der Nachfolgemodelle im Angebot belassen.



Das Gesicht des Erfolgs.  
The face of success.

## Technische Daten

	<b>316</b> <b>1982</b>	<b>325i</b> <b>1985</b>	<b>M3</b> <b>1986</b>	<b>324td</b> <b>1987</b>
Fahrzeuglänge	4,33 m	4,33 m	4,36 m	4,33 m
Fahrzeugbreite	1,64 m	1,64 m	1,68 m	1,64 m
Fahrzeughöhe (leer)	1,38 m	1,38 m	1,37 m	1,38 m
Radstand	2,57 m	2,57 m	2,57 m	2,57 m
Spurweite (vorne/hinten)	1,41 m/1,42 m	1,41 m/1,42 m	1,41 m/1,43 m	1,41 m/1,42 m
Leergewicht (DIN)	990 kg	1.125 kg	1.165 kg	1.280 kg
Zuladung	460 kg	460 kg	375 kg	440 kg
Kofferraumvolumen	485 l	485 l	404 l	404 l
Kraftstoffbehälter-Inhalt	55 l	55 l	70 l	55 l
Hubraum	1.766 ccm	2.494 ccm	2.302 ccm	2.443 ccm
Nennleistung (kW/PS)	66/90	126/171	147/200	85/115
Beschleunigung 0–100 km/h	12,4 s	8,3 s	6,7 s	11,6 s
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h	217 km/h	235 km/h	187 km/h
Testverbrauch	10,5-11 l	11,5-12 l	13,5-14 l	9,0-9,5 l

# Neuer Maßstab in der Kompaktklasse – die dritte BMW 3er Reihe

Mit der Baureihe E36, der dritten Generation der BMW 3er Reihe, präsentierten die Bayerischen Motoren Werke nicht nur eine Vielzahl neuer technischer Details und eine weitere Diversifikation der Motorisierungen und Karosserieformen, sondern insgesamt eine völlig neue Formensprache, die sich prägend auf das BMW „Gesicht“ der 90er Jahre auswirken sollte.

Von Walter Zeichner



Trotz einer komplett neuen Gestaltung hatten sich die beiden ersten BMW 3er Reihen in ihrer charakteristischen Grundform sehr nahe gestanden. Mit der für 1990 geplanten dritten Generation der wichtigsten BMW Baureihe sollten jedoch im Design ganz neue Wege beschritten werden, ohne allerdings die wichtige

BMW „Familienähnlichkeit“ zu vernachlässigen. Neuer Design-Chef bei BMW war Claus Luthé, der bereits der dritten Generation der 5er Reihe, der zweiten Generation der 7er Reihe und dem 8er Coupé zu einer neuen Formensprache verholfen hatte. In diesem Sinn setzte auch die neue BMW 3er Reihe, intern

Baureihe E36 genannt, die neue Stilentwicklung um und zeigte dabei natürlich modellspezifische Eigenarten.

Schon von vorne musste der neue 3er auch von weitem unverwechselbar als BMW zu erkennen sein. In der Frontfläche blieb die nun flacher und breiter gestaltete BMW „Niere“ weiterhin ein beherrschendes

# New benchmark in the compact class – the third BMW 3 Series

With the E36, the third generation of the BMW 3 Series range, BMW not only introduced a wide range of innovative technical details and an even greater choice of engines and body designs, but also ushered in an entirely new design language which was to have a definitive influence on the BMW “face” of the 1990s.

By Walter Zeichner



Despite a completely new design, the first two BMW 3 Series remained very similar in terms of their characteristic basic form. However, the design of the third generation planned for 1990 in the most important BMW series was destined to go down quite new routes, while retaining the key BMW family likeness. The new design

particularly in the front area, with the roof spoiler shifted closer to the rear. However, the side view also retained details that had long been standard characteristics of BMW. They included the longitudinal lines dividing up the height of the side area and traversing the entire length of the bodywork. The typical sweep back in the C-pil-

chief at BMW was Claus Luthé, who had already worked on creating a new design language for the third generation of the 5 Series, the second-generation 7 Series and the 8 Series Coupé. The new BMW 3 Series – referred to internally as the E36 Series – implemented the new style development in this spirit and naturally exhibited features specific to this model.

The starting premises were that the new 3 Series had to have an unmistakable identity as a BMW from a distance. The BMW kidney grille at the front of the car was designed to be flatter and wider while continuing to be a defining feature – one of the hallmark symbols identifying the brand. The twin headlamps now typical of BMW were housed behind a glass lens that enhanced the horizontal lines in the front view.

## High recognition value

The side view exhibited an aerodynamic shape with organic flow lines. It emphasized the silhouette with its transition from the low-slung front of the vehicle to the wedge-shaped rear with its relatively high tail. Innovative, easily recognizable proportions were obvious from the side: short overhangs, particularly

in the front area, with the roof spoiler shifted closer to the rear. However, the side view also retained details that had long been standard characteristics of BMW. They included the longitudinal lines dividing up the height of the side area and traversing the entire length of the bodywork. The typical sweep back in the C-pil-

lar that has been a hallmark since the 1960s was also present. The streamlined effect at the front remained as a BMW design feature, recognizable from the top. The side profile of the roof now formed a continuous arc.

The front and rear windscreens were bonded because of the aerodynamic effect in the new 3 Series and were configured at a much more acute angle. A strategic innovation meant that the BMW 3 Series Saloon was now only produced in a four-door version, from the start. The Coupé was only launched as a two-door closed version in this series later on. An edge taken round the rear surface created a favourable aerodynamic flow line. The rear surface itself had a concave shape, and in configuring the tail lights, the BMW design engineers drew on the new style of the bigger BMW models.

The interior was also completely redesigned in line with the new external design. The instrument panel behind the steering wheel was set back, the driver had a view of perfectly positioned and clearly legible classic round instruments. The ergonomic design of the cockpit also achieved further improvements in detail and maintained the angle of the centre console inclined towards the driver.

## Typically BMW: safe and strong

Despite the all-encompassing new design language, the styling engineers succeeded in creating a typical BMW. By comparison with the previous model, the 3 Series had gained significantly in volume. Yet it still appeared compact and dynamic within its class while having a substantially higher level of comfort.

On the basis of experience with the new larger models, it was possible to further enhance the safety concept of the new 3 Series. The sporty, comfortable chassis was combined with a high level of stiffness in the bodywork to deliver safe



Eine völlig neue Variante der BMW 3er Reihe war der ab 1994 produzierte BMW 3er compact.

A completely new variant within the BMW 3 Series was the BMW 3 Series Compact launched in 1994.

des Formelement – eines der Erkennungszeichen der Marke. Die ebenfalls mittlerweile BMW typischen Doppelscheinwerfer lagen nun unter einer Glasabdeckung, was die Betonung der Horizontalen in der Frontansicht verstärkte.

#### Hoher Wiedererkennungswert

Die Seitenansicht zeigte eine von der tief ansetzenden Front bis zum die Keilform der Silhouette betonenden, relativ hoch liegenden Heck organisch fließende, strömungsgünstige Form. Eine neuartige, gut wiedererkennbare Proportionierung war von der Seite her zu erkennen: kurze Überhänge, insbesondere im Frontbereich, mit einem etwas näher zum Heck hin positionierten Dachaufbau. Doch auch in dieser neuen Seitenansicht blieben für BMW seit

langem charakteristische Details erhalten. Dazu gehörten die Längslinien, welche die Seitenfläche in ihrer Höhe aufteilen und den gesamten Karosseriekörper strecken, und der seit den 60er Jahren typische Gegenschwung in der C-Säule. Als BMW Designmerkmal blieb zudem die von oben erkennbare, dynamisch wirkende Pfeilung des Wagenbugs erhalten. Der Dachaufbau bildete nun in der Seitenansicht einen durchgehenden Bogen.

Front- und Heckscheibe waren aus Gründen der Aerodynamik beim neuen 3er eingeklebt und in wesentlich spitzerem Winkel angeordnet. Als strategische Neuerung wurde die BMW 3er Limousine jetzt von Anfang an und ausschließlich in viertüriger Ausführung produziert. Erst später erschien als zweitürige, geschlossene

Variante das Coupé in dieser Baureihe. Im Heckbereich bewirkte eine rund um die Heckfläche geführte Kante einen aerodynamisch günstigen Strömungsabriss. Die Heckfläche selbst war konkav eingezogen, und bei der Gestaltung der Rückleuchten hatten sich die BMW Designer eng an den neuen Stil der größeren BMW Modelle angelehnt.

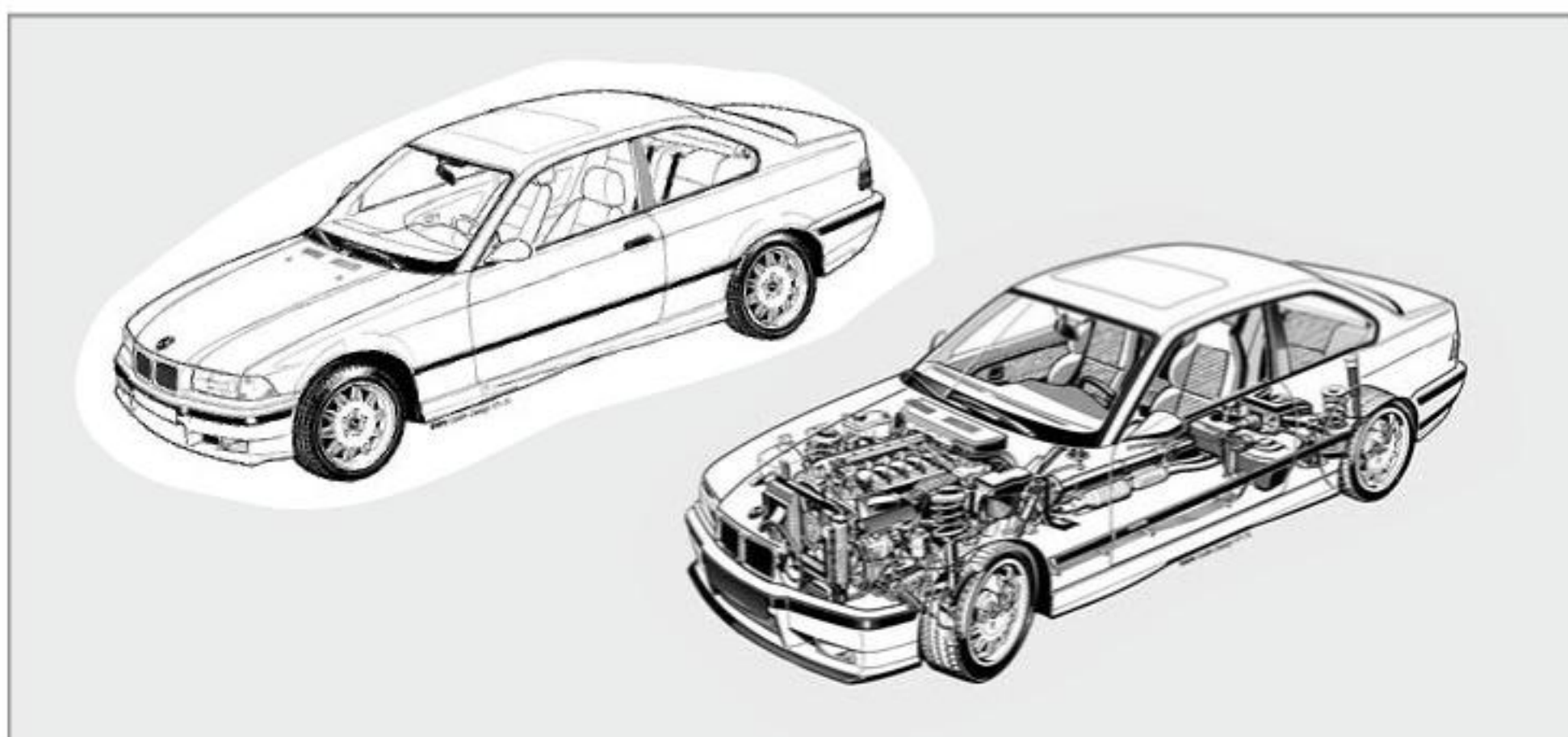
#### Ein typischer BMW: sicher und stark

Der Innenraum wurde gemäß dem neuen Außendesign ebenfalls völlig neu gestaltet. Das Instrumenten-Trägerteil hinter dem Lenkrad war für sich abgesetzt, der Fahrer blickte auf perfekt positionierte und klar ablesbare, klassische Rundinstrumente. Bei der ergonomischen Gestaltung des Cockpits erzielte man weitere Detailver-

driving characteristics with balanced load distribution across the axles. A new ABS system with four sensors, flexible micro-processor technology and expanded scope for functions was implemented as standard in the 325i range-topping model and offered as an option in the other models. Passive safety was ratcheted up with measures such as a rigid passenger cell with bonded front and rear windscreens and a high-strength underbody structure, rigid pillars and strengthened extrusions in the roof frame. Strategic deformation characteristics at the front of the car enabled the passenger cell to retain its basic shape during a front-end crash at 56 km/h against a rigid barrier. This was significantly above the US threshold valid at the time.

### Outstanding ride characteristics

The third 3 Series also set new benchmarks for vehicle protection. The car sustained no damage in minor collisions at up to 4 km/h with a reversible bumper system at the front and rear. Up to a maximum impact speed of 15 km/h, the impact boxes integrated in the hydraulic impact absorbers at the front prevented structur-



„Röntgen-Zeichnung“ des ersten Coupés der BMW 3er Reihe.  
“X-ray sketch” of the first BMW 3 Series Coupé.

al damage to the bodywork. Design measures taken in the area of engine mountings ensured more cost-effective repairs than previously if cars were subject to collisions at higher speeds.

The chassis was completely redesigned in the third BMW 3 Series. In conjunction with the new, particularly stiff bodywork, it created a high level of driving safety while also significantly enhancing driving comfort. Agility underwent key

improvements despite the larger dimensions of the car. A wide track width and a longer wheelbase yielded a bigger contact area and hence greater safety while on the road. Important details of the proven MacPherson front suspension used in the previous model were further refined in order to achieve all this. The front axle was shifted far enough forward to attain a perfect axle load distribution of 50:50. Like the exclusive BMW Z1 Roadster, the E36

## Technische Daten

	<b>316i</b> <b>1991</b>	<b>325i</b> <b>1991</b>	<b>318is</b> <b>1992</b>	<b>M3</b> <b>1992</b>	<b>325tds</b> <b>1993</b>	<b>316i compact</b> <b>1994</b>	<b>328i</b> <b>1995</b>
Fahrzeuglänge	4,43 m	4,43 m	4,43 m	4,43 m	4,43 m	4,41 m	4,43 m
Fahrzeugbreite	1,70 m	1,70 m	1,71 m	1,71 m	1,71 m	1,70 m	1,70 m
Fahrzeughöhe (leer)	1,39 m	1,39 m	1,37 m	1,37 m	1,37 m	1,39 m	1,39 m
Radstand	2,70 m	2,70 m	2,70 m	2,70 m	2,70 m	2,70 m	2,70 m
Spurweite (vorne/hinten)	1,42 m	1,42 m	1,41 m/1,42 m	1,41 m/1,45 m	1,42 m	1,42 m	1,42 m
Leergewicht (DIN)	1.130 kg	1.295 kg	1.282 kg	1.460 kg	1.350 kg	1.150 kg	1.395 kg
Zuladung	460 kg	460 kg	418 kg	460 kg	460 kg	360 kg	460 kg
Kofferraumvolumen	435 l	435 l	405 l	405 l	435 l	300/680/1.030 l	435 l
Kraftstoffbehälter-Inhalt	65 l	65 l	65 l	65 l	65 l	52 l	65 l
Hubraum	1.596 ccm	2.494 ccm	1.796 ccm	2.990 ccm	2.498 ccm	1.596 ccm	2.793 ccm
Nennleistung kW/PS	73/100	141/192	103/140	210/286	105/143	75/102	142/193
Beschleunigung 0–100 km/h	12,9 s	7,9 s	10,2 s	6,0 s	10,3 s	12,5 s	7,3 s
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h	233 km/h	213 km/h	250 km/h	214 km/h	189 km/h	236 km/h
Testverbrauch	9,0-9,5 l	11,0-11,5 l	10,0-10,5 l	12,0-12,5 l	8,0-9,0 l	8,5-9,0 l	11,3-11,8 l



Mindestens so attraktiv wie die Limousine:  
der neue BMW 3er Touring.  
At least as attractive as the Saloon:  
the new BMW 3 Series Touring.

besserungen und hielt an der fahrerorientierten Neigung der Mittelkonsole fest.

Trotz der in allen Bereichen neuen Formensprache war es den Designern gelungen, einen typischen BMW zu kreieren. Im Vergleich zum Vormodell hatte der 3er deutlich an Volumen gewonnen, wirkte aber innerhalb seiner Klasse immer noch kompakt und dynamisch, wenn auch immer deutlicher komfortorientiert.

Aufbauend auf den Erfahrungen mit den neuen größeren Baureihen, konnte das Sicherheitskonzept der neuen 3er Reihe weiter vervollkommen werden. Das sportlich komfortable Fahrwerk bot in Verbindung mit der hohen Karosseriesteifigkeit sichere Fahreigenschaften bei ausgeglichener Achslastverteilung. Ein neues ABS mit vier Sensoren, flexibler Microprozessortechnik und erweitertem Funktionsumfang wurde im Spitzenmodell 325i serienmäßig, in den anderen Modellen auf Wunsch angeboten. Die passive Sicherheit konnte unter anderem durch die formsteife Fahrgastzelle mit verklebter Front- und Heckscheibe und eine extreme Festigkeit der Bodengruppe, biegegesteiften Säulen und verstärkte Dachrahmenprofile deutlich erhöht werden.

### Hervorragende Fahreigenschaften

Durch eine gezielte Verformungscharakteristik der Wagenfront blieb die Fahrgastzelle bei einem Frontalcrash mit 56 Stundenkilometer gegen eine starre Barriere weitgehend formstabil. Dies lag deutlich über dem damaligen US-Grenzwert.

Auch in puncto Fahrzeugschutz setzte der dritte BMW 3er neue Maßstäbe. Durch ein reversibles Stoßfängersystem vorn und hinten entstanden bei leichten

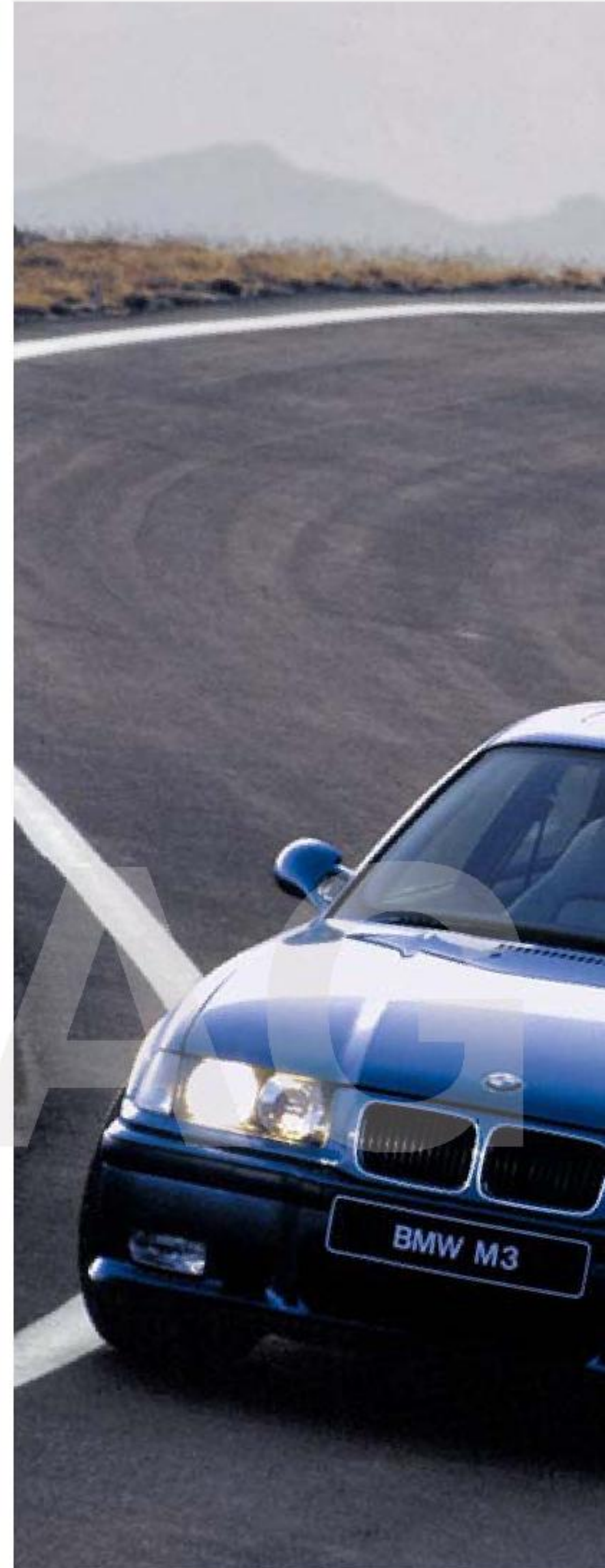
Rempelen bis vier Stundenkilometer keine Schäden am Wagen. Bis maximal 15 Stundenkilometer Aufprallgeschwindigkeit verhinderten in die vorderen hydraulischen Pralldämpfer integrierte Prallboxen Strukturschäden der Karosserie. Bei Kollisionen mit höheren Geschwindigkeiten bewirkten konstruktive Maßnahmen im Bereich der Motorträger kostengünstigere Reparaturen als bisher.

Das Fahrwerk wurde bei der dritten BMW 3er Reihe völlig neu konzipiert. Es bot in Verbindung mit der neuen, besonders steifen Karosserie ein Höchstmaß an Fahrsicherheit und zugleich ein deutliches Plus an Fahrkomfort.

Trotz der größeren Abmessungen des Wagens konnte die Handlichkeit deutlich verbessert werden. Eine breite Spur und ein längerer Radstand ergaben eine große Aufstandsfläche und damit hohe Fahrsicherheit. Um dies alles zu erreichen, wurde die bewährte Eingeelenk-Federbein-Vorderachse des Vormodells in wichtigen Details weiterentwickelt. Die Vorderachse rückte so weit nach vorne, dass sich eine perfekte Achslastverteilung von 50 : 50 ergab.

Analog zum exklusiven BMW Roadster Z1 bekam die Baureihe E36 die neu entwickelte und patentierte Zentrallenker-Hinterachse. Diese bewirkte insgesamt gesehen ein hervorragendes Fahrverhalten, neutral und präzise mit geringen Lastwechselreaktionen und hoher Stabilität. Ein sicheres Fahrgelühl unter allen Umständen und sportliches „Feeling“ bei gleichzeitig verbessertem Komfort waren Eigenschaften, die den neuen BMW 3er zu einem gegenüber dem Vorgänger noch attraktiveren Modell machten.

Die Produktion der dritten BMW 3er Reihe startete bereits Ende 1989 in München und Regensburg. Öffentlich vorgestellt wurden die neuen Modelle, zunächst wie üblich nur die Limousinen, erst im November 1990. Wie beim Vormodell bestand das Programm zunächst aus zwei Vierzylinder- und zwei Sechszylindermodellen, alle mit Einspritzmotoren. In den



Power und Wirtschaftlichkeit in einer faszinierenden  
Power and economy in an intriguing combination: the

Vierzylindermodellen 316i und 318i kam die in Details weiterentwickelte, neue Motorgeneration der Vorgänger zum Einsatz. Diese beiden Motoren waren gezielt für die Hubraumklasse unter 2 Liter konzipiert, speziell im Hinblick auf ein optimales Leistungsgewicht, kompakte Abmessungen und hervorragendes akustisches Laufverhalten. Die wesentlichen Komponenten waren vom Zwölfzylinder-Triebwerk abgeleitet worden.



Kombination: der BMW M3 der Baureihe E36.  
BMW M3 in the E36 range.

Series was fitted with the newly developed and patented central control arm rear axle. Overall, this created outstanding performance: it was neutral and precise with low load alteration effects and high stability. A sense of safety in all driving conditions and a sporty feel with enhanced comfort were characteristics that made the new BMW 3 Series an even more attractive model compared with its predecessor.

Production of the third BMW 3 Series already started both in Munich and Regensburg at the end of 1989. The launch took place in November 1990, when the new models were launched as saloons in conformity with standard practice. As in the previous



Schönheit und Praktikabilität: Cabrio und Limousine der dritten Generation der BMW 3er Reihe.

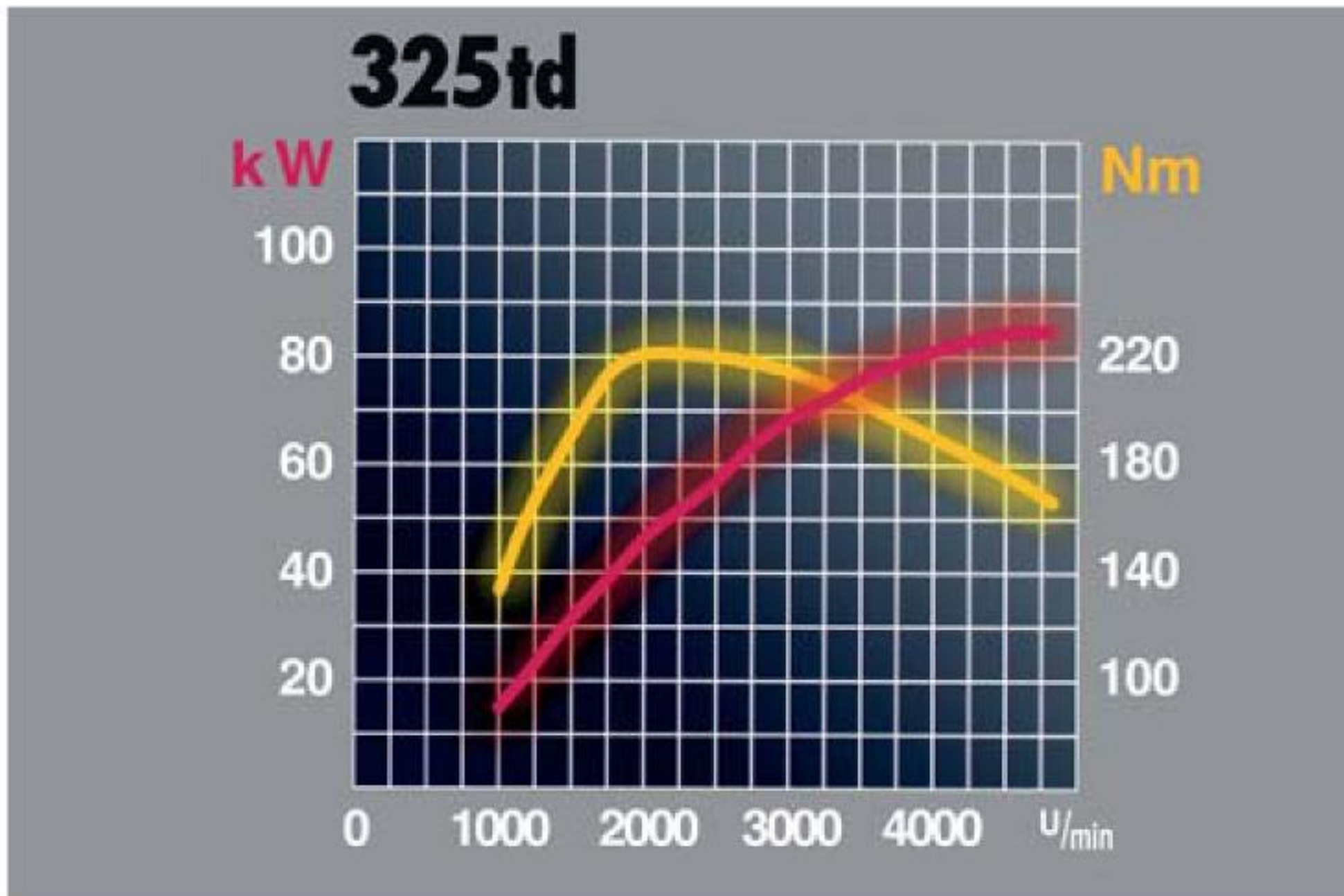
Beauty and functionality: Convertible and Saloon of the third-generation BMW 3 Series.

model, the programme initially comprised two four-cylinder and two six-cylinder models, all with injection engines. The new engine generation of the predecessor was used to power the 316i and 318i four-cylinder models, while incorporating further refinements of detail. These two models were designed strategically for the class of engines below 2 litres.

#### Engine power

Particular attention was focused on the optimum power-to-weight ratio, compact dimensions and outstanding acoustic characteristics in operation. The key components were derived from the 12-cylinder engine. The special modifications for the 3 Series were as follows: the latest digital engine electronics, new forged connecting rods, new compact lightweight pistons, a new aluminium radiator and a redesigned oil sump. The power of the two engines was exactly the same as that of the predecessor models, but substantially improved aerodynamics meant that the new BMW 316i and 318i were significantly faster than the equivalent saloons in the E30 Series. The 318i reached nearly 200 km/h. On the other hand, the new models were 100 kg heavier on average and this was reflected in slightly longer acceleration times. But even in the case of the optional four-speed automatic, the BMW 316i certainly didn't give you the feeling you were travelling in a sluggish car. Whatever the circumstances, the free-revving, smooth-running four-cylinders had the reserves expected of a BMW.

Naturally, selection of one of the two six-cylinder models 320i and 325i initially supplied entailed a significant increase in dynamic performance. The two models were powered by engines from the new BMW six-cylinder generation that had already proved themselves in the BMW 5 Series. The two four-



Beeindruckend stark über den gesamten Drehzahlbereich: der BMW 325td Turbodiesel.  
Impressive power across the entire rev band: the BMW 325td turbodiesel.

valve engines offered improved power and torque statistics over the entire range of revs. They also delivered an improved power-to-weight ratio as a result of intensive measures directed towards optimizing weight. The two engines packed 150 bhp and 192 bhp, offering a substantial increase in power over their predecessors with 129 bhp and 170 bhp. A further plus was that they consumed less fuel and had more favourable emission values. Performance was further enhanced by the newly developed five-speed gearbox for all models in the 3 Series, and was particularly impressive in the sporty six-cylinder 3

Series. The 325i model accelerated to 100 km/h in just 8 seconds and had a top speed of more than 230 km/h.

The BMW 320i and 325i were fitted with a new ZF five-speed automatic transmission incorporating an electronic trans-

### Significant boost in power made for a dynamic ride.

mission control system as an option. The driver was able to choose between the drive programs E = Economy, S = Sport and Winter program. BMW had already offered

this EH control (program selection with electronic-hydraulic control) in the previous model, but the operation had been substantially improved. This transmission control system harmonized the automatic gearshift perfectly with the driving style of the driver, and the five-speed automatic in the six-cylinder models delivered better performance and more convenient gear change with enhanced fuel economy.

Of course, there were siren voices of criticism after the launch of this completely new BMW 3 Series. It was immediately obvious that the 3 Series automobiles had grown significantly overall and appeared to be more akin to a higher class than the previous 3 Series models. Nevertheless, as usual when a new concept and a new design language are originated, these voices soon fell silent when the new models proved to be winners in every respect. The 3 Series had become more sophisticated, more spacious and comfortable, but at the same time more sporty, while also setting new benchmarks when it came to environmental compatibility.

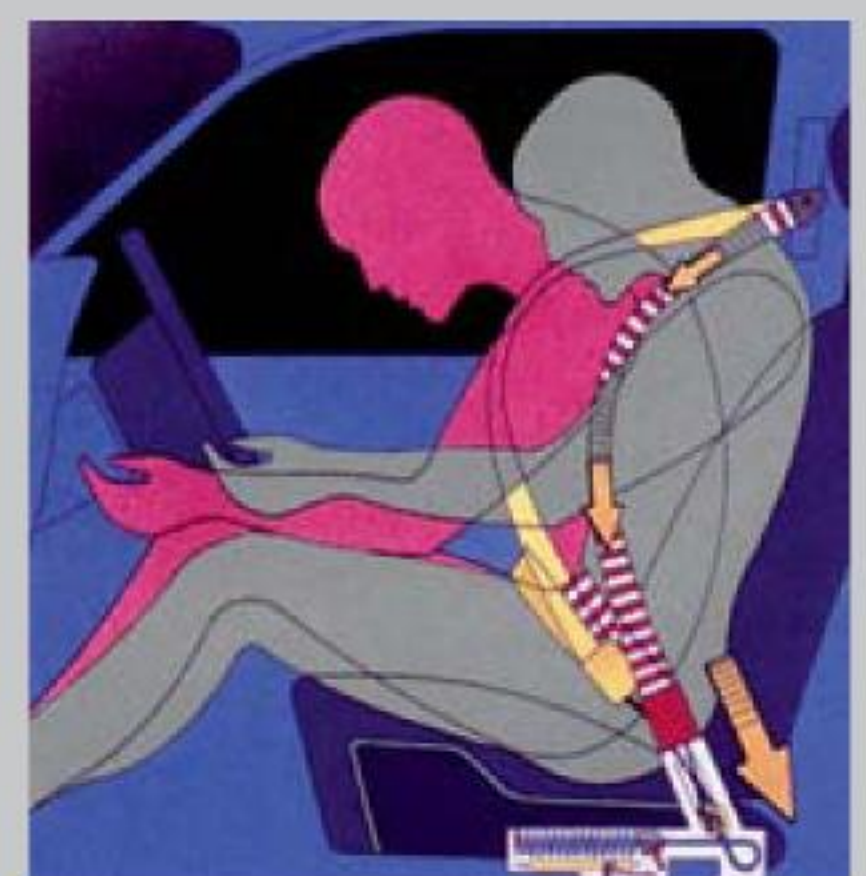
During the subsequent ten years of production for the new 3 Series, the range of models was expanded even more intensively than in the E30 Series. BMW empowered this class with every conceivable power unit, body variant and equipment in order to fulfil each and every customer's heart's desire. In 1991, the first diesel version was launched at the Frankfurt Motor Show in the form of the 325td. Its six-cylinder diesel engine with exhaust gas turbocharger and digital diesel

## Passive Sicherheit im BMW 3er

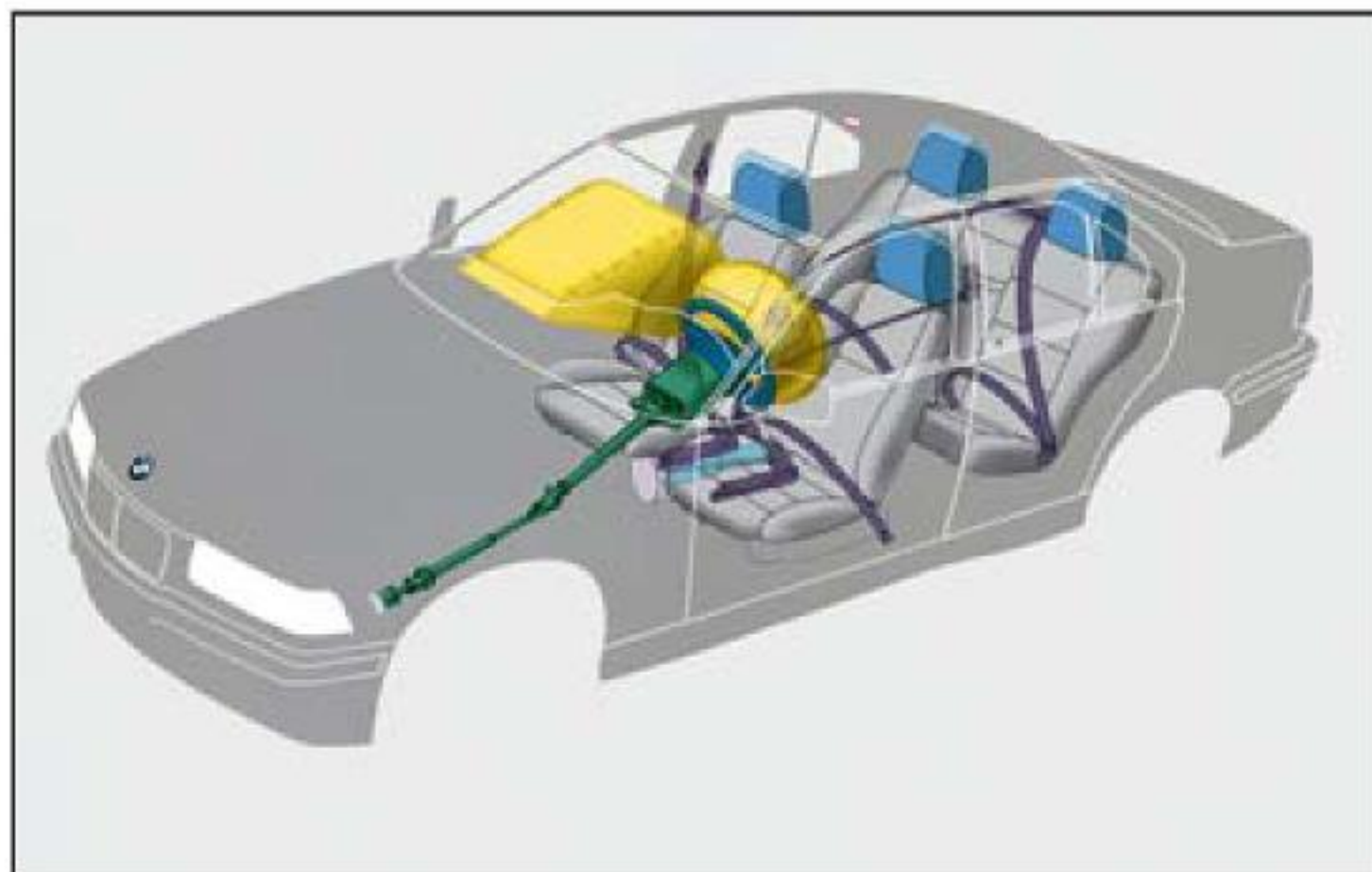
## Passive safety in the BMW 3 Series



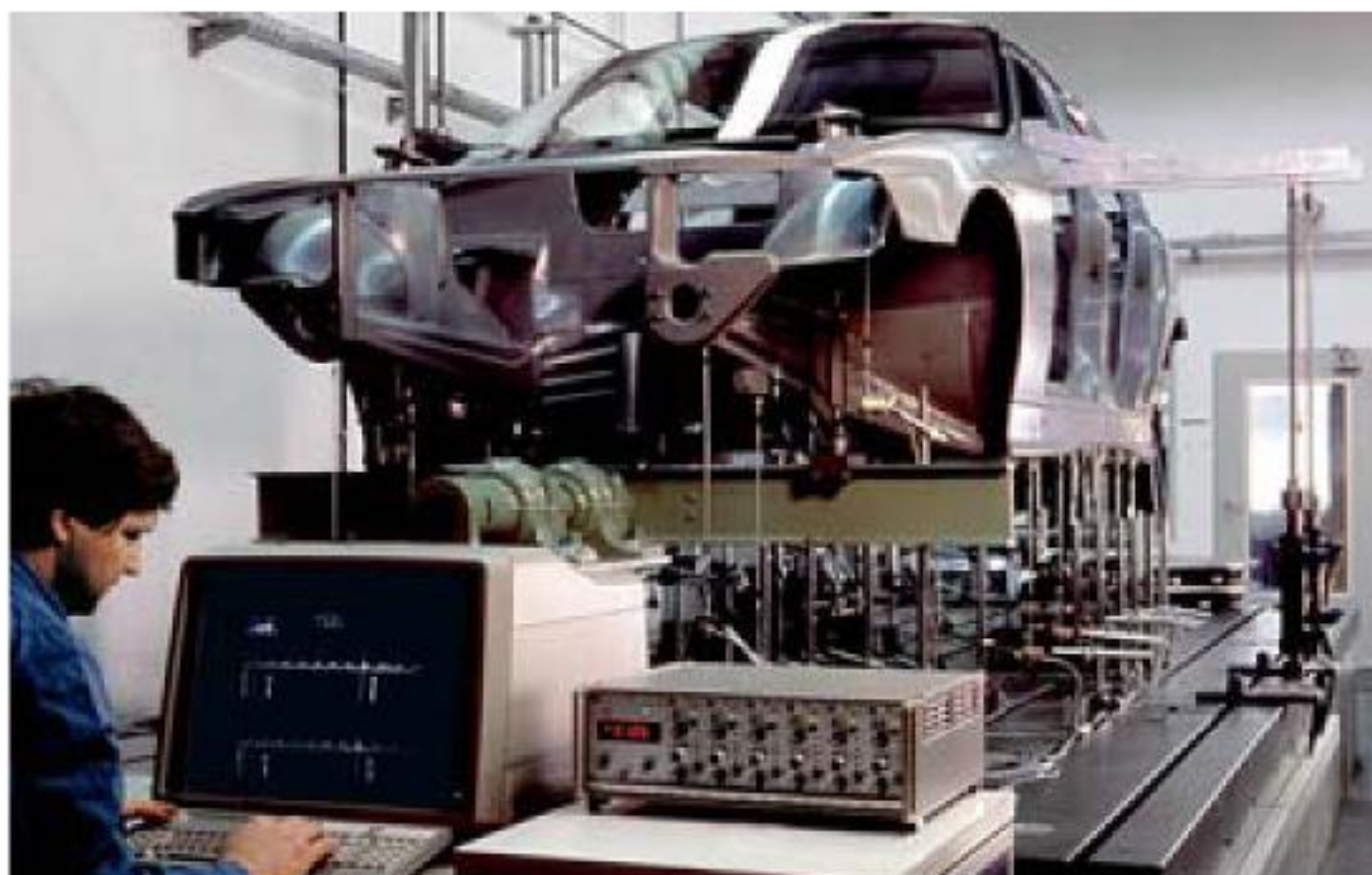
Im Bereich der passiven Sicherheit setzte die dritte BMW 3er Reihe erneut Maßstäbe.  
On the passive safety front, the third BMW 3 Series range set benchmarks again.







Gurtstrammer und zwei Airbags.  
Belt latch tensioners and two airbags.



Prüfung der Karosseriesteifigkeit.  
Testing body stiffness.

Die speziellen Modifikationen für die 3er Reihe waren: modernste digitale Motorelektronik, neue geschmiedete Pleuel, neue kompakte Leichtbaukolben, ein neuer Aluminiumkühler und eine neu gestaltete Ölwanne. Die Leistung beider Motoren entsprach genau den Vorgängermodellen, doch aufgrund der wesentlich verbesserten Aerodynamik waren die neuen BMW 316i und BMW 318i deutlich schneller als die entsprechenden Limousinen der Baureihe E30.

Schon der 318i erreichte nun annähernd 200 Stundenkilometer. Andererseits waren die neuen Modelle durchschnittlich um 100 kg schwerer geworden, was sich in etwas längeren Beschleunigungszeiten niederschlug. Doch selbst mit der auf Wunsch lieferbaren Viergang-Automatik hatte man im BMW 316i nicht das Gefühl, in einem trägen Automobil zu fahren. Die drehfreudigen und laufrihigen Vierzylinder verfügten unter allen Umständen über die Kraftreserven, die man von einem BMW erwartet.

Natürlich bedeutete die Wahl eines der beiden zunächst lieferbaren Sechszylindermodelle 320i und 325i einen deutlichen Zuwachs an Dynamik. Beide wurden von Motoren der neuen BMW Sechszylindergeneration angetrieben, die sich schon in der BMW 5er Reihe bewährt hatten. Die beiden Vierventiler boten bessere Leistungs- und Drehmomentwerte über den gesamten Drehzahlbereich und ein besseres Leistungsgewicht durch intensi-

ve Maßnahmen zur Gewichtsoptimierung. Beide Motoren boten mit 150 und 192 PS deutlich mehr Leistung als die Vorgänger mit 129 und 170 PS, verbrauchten dabei weniger Kraftstoff und zeigten auch günstigere Emissionswerte. Zusammen mit

tomatik mit elektronischer Getriebesteuerung ausgerüstet. Der Fahrer konnte zwischen den Fahrprogrammen E = Economy, S = Sport sowie Winterprogramm wählen. BMW hatte diese EH-Steuerung schon im Vormodell angeboten, doch war ihre Funktionsweise weiter

## Der deutliche Leistungszuwachs bot ein dynamisches Fahrgefühl.

dem neu entwickelten Fünfganggetriebe für alle Modelle der BMW 3er Reihe boten gerade die Sechszylinder 3er beachtlich sportliche Fahrleistungen. Der Typ 325i beschleunigte in nur acht Sekunden auf 100 Stundenkilometer und war über 230 Stundenkilometer schnell.

BMW 320i und 325i wurden auf Wunsch mit einer neuen ZF-Fünfgang-Au-

tomatik perfekt dem Fahrstil des Fahrers anpassen, und die Fünfgang-Automatik der Sechszylindermodelle ergab bessere Fahrleistungen und mehr Schaltkomfort bei geringerem Verbrauch.

Natürlich gab es nach der Präsentation dieser schon auf den ersten Blick völlig neuen BMW 3er Reihe auch kritische Stimmen, zumal die 3er insgesamt deut-



Ein neues Gesicht mit charakteristischen BMW Zügen: die dritte BMW 3er Reihe.  
A new face with characteristic BMW features: the third-generation BMW 3 Series.



Völlig neues Design: Fahrerorientiertes Armaturenbrett der dritten 3er Reihe.

All-new design: the driver-oriented instrument panel of the third 3 Series.

lich gewachsen waren und im Vergleich zu den bisherigen 3er Modellen wie eine höher positionierte Klasse wirkten. Doch wie üblich, wenn ein neues Konzept und eine neue Formensprache realisiert werden, verstummten diese Stimmen rasch, nachdem sich gezeigt hatte, dass die neuen Modelle in jeder Hinsicht gewonnen hatten. Die 3er waren kultivierter, geräumiger, komfortabler und dennoch insgesamt gesehen sportlicher geworden, gleichzeitig setzten sie neue Maßstäbe im Bereich Umweltverträglichkeit.

#### Bärenstark und sparsam zugleich

Noch in stärkerem Maße als bei der Baureihe E30 gestaltete sich in den folgenden zehn Jahren Bauzeit der neuen 3er Reihe die Modellvielfalt, mit der BMW jeden erdenklichen Wunsch nach Motorisierung, Karosserieform und Ausstattung in dieser Klasse möglich machte. Die erste Dieselsonversion wurde auf der Frankfurter IAA 1991 in Gestalt des 325td vorgestellt. Der Sechszylinder-Dieselmotor mit Abgas-Turbolader und digitaler Dieselelektronik erbrachte 115 PS und ließ den 325td fast 200 km/h erreichen. Zwei Jahre später wurde die 3er Diesel-Palette mit dem 143 PS starken 325tds nach oben erweitert. Der bärenstarke und zugleich sehr sparsame Antrieb brachte das allgemein herrschende Diesel-Image stark ins Wanken. BMW war es längst gelungen, den Diesel zu einem Antriebssystem zu entwickeln,

Mit den Touring-Modellen hatte BMW diese Karosserieform „salonfähig“ gemacht.

With its Touring models, BMW had made this body variant "socially acceptable".

das Ökonomie und Dynamik aufs Angenehmste verband.

#### Attraktive Modelle für Einsteiger

1994 wurde das Angebot an Dieselmotoren in der BMW 3er Reihe durch den 90 PS starken 318tds auch nach unten abgerundet. Bei normaler Fahrweise konnte man mit diesem Modell mit dem 65-Liter-Kraftstofftank ohne nachzufüllen bis zu 1.000 Kilometer unterwegs sein.

Eine zweitürige Karosserievariante der 3er Reihe bot BMW ab Ende 1991 zunächst ausschließlich in Form des neuen 3er Coupés. Man hatte sich beim Design hier den Luxus gegönnt, trotz exakter stilistischer Übereinstimmung

mit der Limousine kein Blechteil des Viertürers zu verwenden, sondern das Coupé völlig neu zu entwerfen. Bei gleichem Radstand und gleicher Länge war das Coupé etwas breiter und niedriger als die Limousine und wirkte durch eine längere und flachere Motorhaube noch dynamischer und eleganter. Außer mit den Dieselmotoren konnte der Kunde das Coupé im Laufe seiner Bauzeit bis 1999 mit jeder Motorisierung ordern, die für die Limousinen erhältlich war.

1992 wurden zwei weitere Varianten des Themas BMW 3er Reihe der dritten Generation vorgestellt, die karosserietechnisch auf dem Coupé basierten, das 3er Cabriolet und der M3. Die Verwandtschaft mit dem formal sehr gelungenen Coupé machte auch das Cabriolet zu einem besonders attraktiven Modell. Zunächst nur mit dem 2,5-Liter-Sechszylindermotor angeboten, gab es diesen offenen Viersitzer später auch mit den 1,8-Liter-Zwei- und Viertürer-Motoren und als 323i beziehungsweise 328i mit variabler Nockenwellensteuerung VANOS.





Auspuffkrümmer des M3 Triebwerks:  
Kunstwerk oder Technik? Beides!  
Exhaust manifold of the M3 engine: art or  
technology? Both, actually.



electronics packed 115 bhp and powered the 325td to a top speed of almost 200 km/h. Two years later, the 3 Series diesel range was expanded upwards with the 325tds driven by 143 bhp. The robust and highly fuel-efficient power unit dealt the prevalent diesel image a heavy blow. BMW had further consolidated its development of the diesel into a power unit that constituted a fantastic combination of economy and dynamic performance.

In 1994, the bottom end of the range of diesel models in the 3 Series was also completed with the 318tds driven by 90 bhp. Under normal driving conditions, it was possible to drive for up to 1,000 kilometres on a 65-litre tank without refuelling.

BMW launched a two-door bodywork version of the 3 Series from the end of 1991, initially in the form of the new 3 Series Coupé. The engineers had indulged in a certain degree of luxury when design-

ing the car, in that despite creating stylistic harmony with the Saloon, they hadn't used a single metal panel from the four-door version. Instead, they had completely redesigned the Coupé. Although it had the same wheelbase and the same length, the Coupé was rather wider and lower than the Saloon. The longer and flatter engine bonnet created an even more dynamic and elegant effect. The car was in production until 1999 and customers were able to order

## Technical data

	316i 1991	325i 1991	318is 1992	M3 1992	325tds 1993	316i compact 1994	328i 1995
Length	4.43 m	4.43 m	4.43 m	4.43 m	4.43 m	4.41 m	4.43 m
Width	1.70 m	1.70 m	1.71 m	1.71 m	1.71 m	1.70 m	1.70 m
Height (empty)	1.39 m	1.39 m	1.37 m	1.37 m	1.37 m	1.39 m	1.39 m
Wheelbase	2.70 m	2.70 m	2.70 m	2.70 m	2.70 m	2.70 m	2.70 m
Track width (front/back)	1.42 m	1.42 m	1.41 m/1.42 m	1.41 m/1.45 m	1.42 m	1.42 m	1.42 m
Kerb weight (DIN)	1,130 kg	1,295 kg	1,282 kg	1,460 kg	1,350 kg	1,150 kg	1,395 kg
Maximum load	460 kg	460 kg	418 kg	460 kg	460 kg	360 kg	460 kg
Boot space	435 l	435 l	405 l	405 l	435 l	300/680/1.030 l	435 l
Tank capacity	65 l	65 l	65 l	65 l	65 l	52 l	65 l
Displacement	1,596 cc	2,494 cc	1,796 cc	2,990 cc	2,498 cc	1,596 cc	2,793 cc
Power rating (kW/bhp)	73/100	141/192	103/140	210/286	105/143	75/102	142/193
Acceleration 0–100 km/h	12.9 sec	7.9 sec	10.2 sec	6.0 sec	10.3 sec	12.5 sec	7.3 sec
Maximum speed	191 km/h	233 km/h	213 km/h	250 km/h	214 km/h	189 km/h	236 km/h
Fuel economy	9.0-9.5 l	11.0-11.5 l	10.0-10.5 l	12.0-12.5 l	8.0-9.0 l	8.5-9.0 l	11.3-11.8 l



Innenansicht eines Weltstars: Längsschnitt durch die E36 Limousine.  
 Inside view of a world star: longitudinal section of the E36 Saloon.

Der neue M3, den es ab 1994 dann auch als Cabrio und Limousine gab, verfügte zur Freude der sportlichen Fahrer über einen von der M GmbH entwickelten Sechszylinder-Viertürer mit 3 Litern Hubraum und einer Leistung von nicht weniger als 286 PS. Eine atemberaubende Beschleunigung bis zur Abregelung der Geschwindigkeit bei 250 km/h und ein betont sportlich ausgelegtes Fahrwerk machten den BMW M3 zu einem ernsthaften Konkurrenten für großkalibrige und exotische Sportwagen zwischen Zuffenhausen und Maranello. Andererseits bekam man diese Rennsportatmosphäre im BMW M3 zu einem mit 80.000 Mark relativ günstigen Preis, und die Verbrauchswerte lagen auf erstaunlich niedrigem Niveau. 1995 wurde die Motorleistung sogar noch angehoben. Der 3,2-Liter-Motor bot nun 321 PS bei erneut geringerem Verbrauch!

Für BMW Kunden mit eher nutzenorientierter Gesinnung erschien auf dem

Genfer Salon 1995 der 3er Touring mit gegenüber dem Vormodell deutlich größerer Ladekapazität und sehr attraktiv gezeichneter Karosserie. Dieses freizeitorientierte Modell konnte ebenfalls mit jeder aktuellen Motorvariante bestückt werden, allein einen M3 Touring konnte man nicht haben.

#### Erneuter Absatzrekord mit dem E36

Einen völlig neuen Weg hatte BMW bereits 1994 mit der Karosserievariante Compact beschritten. Die Fließheck-Limousine mit der großen Heckklappe war bis zur B-Säule mit der 3er Limousine äußerlich identisch, die Außenlänge hatte man hingegen bei gleichem Radstand um 22,5 cm verringert. Der im Innenraum einfacher gestaltete Compact erleichterte aufgrund seines günstigeren Preises den Einstieg in die Welt von BMW und trat als attraktiver Konkurrent in der so genannten „Golf-Klasse“ auf. Anfänglich nur mit zwei

Vierzylindermotoren zu haben, gab es diese Variante wenig später mit dem 90-PS-Dieselmotor und ab 1995 auch als Typ 316g mit einem auf Erdgasantrieb angepassten 1,6-Liter-Motor. Ein Sechszylindermodell 323i compact folgte im Jahr 1997.

Als diese dritte BMW 3er Reihe 1999 nach zehnjähriger Bauzeit auslief (compact-Modelle gab es noch bis Sommer 2000), konnte man erneut auf einen beispiellosen Erfolg blicken. Die bislang variantenreichste BMW Baureihe war in rund 2,5 Millionen Exemplaren entstanden. Auf ihrer Technik basierte zudem der neue Roadster Z3, der ausschließlich im BMW Werk USA in Spartanburg gebaut wurde und sich zu einem der erfolgreichsten Automobile dieser Art entwickelt hatte.

Vielfalt für jede Nische in ihrer Klasse – eines der Erfolgsrezepte der BMW 3er Reihe.

Diversity for every niche in its class – one of the BMW 3 Series' success formulas.



any power unit supplied for the Saloons to be installed in the Coupé, apart from diesel engines.

### A choice of convertibles

1992 saw the launch of two further variations on the theme of the third-generation BMW 3 Series, with bodywork engineering based on the Coupé – the 3 Series Convertible and the M3. The relationship with the formally highly successful Coupé also transformed the Convertible into an extremely attractive model. It was initially only available with the 2.5-litre six-cylinder engine, but these open-topped four-seaters were later supplied with the 1.8-litre two-valve and four-valve engines and as the 323i or 328i with VANOS variable camshaft control.

The new M3 was also available as a Convertible and a Saloon from 1994. Sporty drivers were enthusiastic because it was powered by a six-cylinder four-valve engine developed by M GmbH with a displacement of 3 litres and power of not less than 286 bhp. Breathtaking acceleration to a speed of 250 km/h curtailed by the speed limiter and a chassis with a distinctly sporty design turned the M3 into a serious competitor for big-time and exotic sports cars between Zuffenhausen and Maranello. Yet customers could obtain this motor

sport atmosphere in the BMW M3 for the relatively favourable price of DM 80,000. An added fillip was that consumption values were astonishingly low. The power was even increased in 1995: the 3.2-litre engine now delivered 321 bhp with even lower consumption!

The 3 Series Touring with a significantly bigger cargo capacity than its predecessor and very attractively styled bodywork was launched at the Geneva Motor Show in

tical with the 3 Series Saloon on the outside as far as the B-pillar, while the length was reduced by 22.5 cm with the same wheelbase. The simpler interior design of the Compact facilitated entry into the world of BMW because of its more favourable price, making it an attractive competitor in the so-called "Golf class". At the start, it was only supplied with two four-cylinder engines. Soon afterwards, the automobile was supplied with the 90 bhp diesel engine

and from 1995 it was also available as the 316g powered by a 1.6-litre engine adapted to run on natural gas. A 323i Compact six-cylinder model came along in 1997.

Production of this third-generation BMW 3 Series came to an end in 1999 (in fact it was still possible to purchase Compact models until the summer of 2000).

After a production run of ten years, it was again possible to reflect on an unparalleled success story. Around 2.5 million automobiles were manufactured for this BMW series, with the biggest range of variants to date. It also formed the basis for the engineering of the new BMW Z3 Roadster. This car was built exclusively at the US BMW manufacturing facility in Spartanburg and went on to become one of the most successful cars of its type.



Sicherheit durch extrem steife Karosseriestruktur im BMW 3er Cabrio E36.  
Safety thanks to an extremely stiff body on the E36 BMW 3 Series Convertible.

1995 for BMW customers with a more utilitarian approach. This model was geared to the leisure market and could be fitted with any of the current engine versions. The only option excluded was an M3 Touring.

### New sales record with the E36

BMW had already embarked on a completely new route in 1994 with the Compact bodywork version. The outside of the fast-back saloon with the big tailgate was iden-





## Innovation at its best – the fourth BMW 3 Series

For the prospective buyer, the fourth-generation BMW 3 Series did not mean facing a complete transformation in style. As with the first two BMW 3 Series ranges, it was a case of a rather subtle, though no less impressive, design evolution. On the other hand, the BMW 3 Series again made an impact with its fascinating technology and performance, bridging the gap to the third millennium in terms of automotive design.

By Walter Zeichner

The top-down principle means that the high-end cars are always the model for the engineering in mid-range and smaller series. A particularly consistent approach was taken to implementing this concept during the development of the fourth gen-

eration of the BMW 3 Series – the E46. That's why key elements of what was then the latest 7 Series were incorporated in the new generation, such as bodywork and chassis tuning, interior equipment, a comprehensive safety concept and elec-

tronic driving assistants. A total of 40 digital control systems and up to 55 electric drives meant that the 3 Series and the 7 Series were on approximately the same level. The 3 Series Saloon left nothing to be desired, even when it came to extras. If



## Innovation in ihrer schönsten Form – die vierte BMW 3er Reihe

Die vierte Generation der BMW 3er Reihe bedeutete für den potenziellen Käufer keine Konfrontation mit einem totalen Stilwandel. Ähnlich wie bei den ersten beiden BMW 3er Reihen hatte sich ein eher subtiler, jedoch nicht minder eindrucksvoller Designprozess vollzogen. Andererseits brillierten die BMW 3er erneut mit faszinierender Technik und Performance und schlugen so im Automobilbau die Brücke ins dritte Jahrtausend.

Von Walter Zeichner

Der Grundsatz „top down“, was bedeutet, dass für die Technik der mittleren und kleineren Baureihen immer die Topmodelle als Vorbild gelten, wurde bei der Entwicklung der vierten Generation der BMW 3er Reihe, der Baureihe E46, be-

sonders konsequent umgesetzt. Deshalb hatte die neue Generation wesentliche Elemente des damals aktuellen 7er mit in die Wiege gelegt bekommen – wie etwa die Abstimmung von Karosserie und Fahrwerk, die Ausstattung des Innen-

raums, das umfassende Sicherheitskonzept und die elektronischen Fahrhilfen.

Mit insgesamt 40 digitalen Steuersystemen und bis zu 55 Elektroantrieben befanden sich 3er und 7er nun praktisch auf gleichem Niveau. Auch bei den Extras



Erfolg vorprogrammiert: Das BMW 3er Cabrio der vierten Generation.  
Programmed for success: the BMW 3 Series Convertible in the fourth generation.

ließ die neue 3er Limousine jetzt keine Wünsche mehr offen. Ob Multifunktionslenkrad, Fond-Seiten-Airbags, Regensensor oder Navigationssystem – alles, was die größeren BMW Baureihen boten, stand den 3er Fahrern ebenfalls auf Wunsch zur Verfügung. Die vierte BMW 3er Reihe führte damit in die automobilen Welt ein Niveau ein, das die gewohnte Klasseneinteilung in Frage stellte. Luxus und gedie-

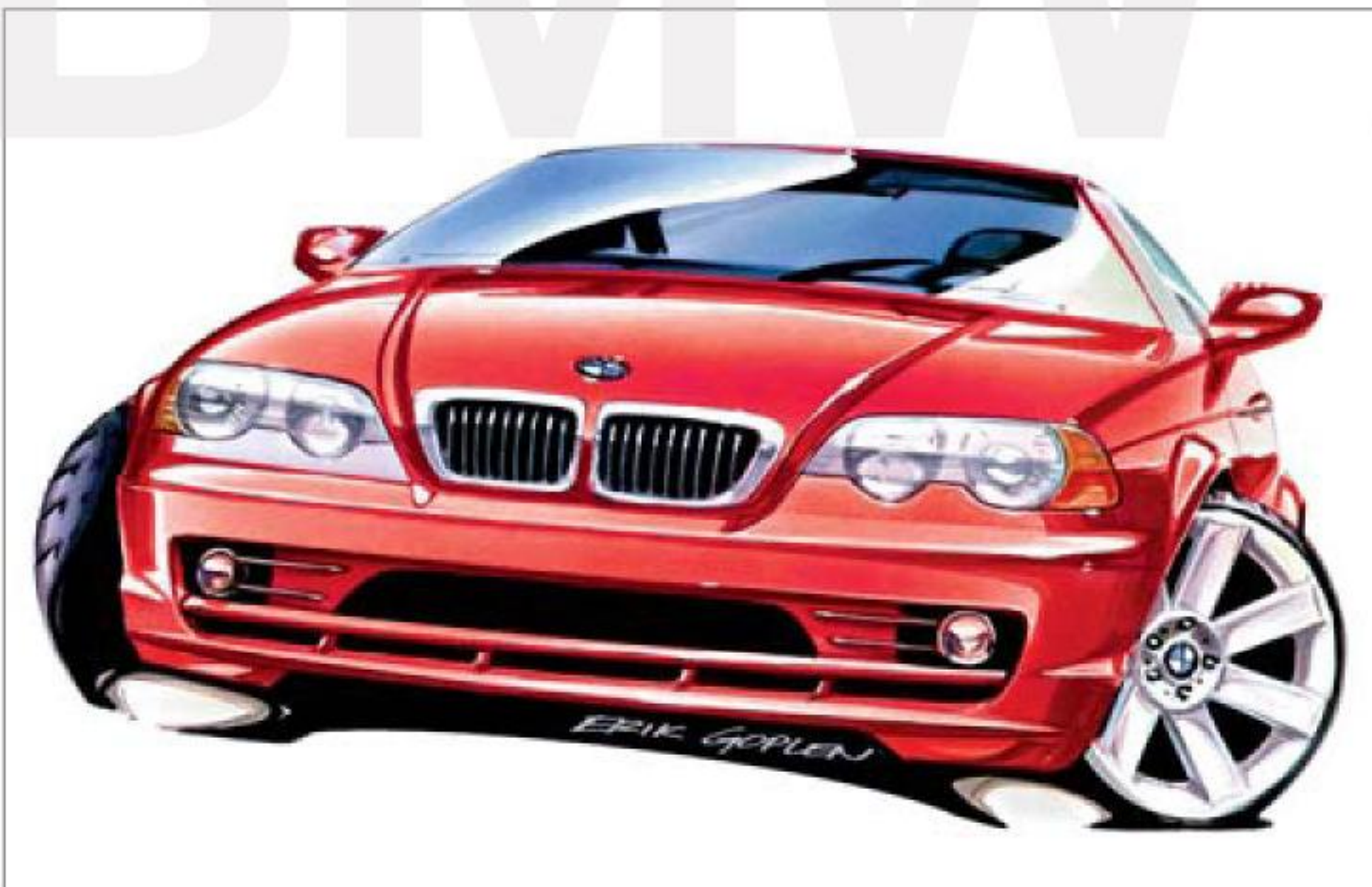
ne Limousine an den Start. Den Kernwerten Dynamik, Innovation und Ästhetik blieb sie uneingeschränkt verpflichtet, die Außenmaße wuchsen dabei moderat. Die neue Limousine war in Länge und Breite um rund 4 cm gegenüber dem Vorgänger gewachsen. Sie war damit rund 30 cm kürzer als der zeitgenössische 5er, aber 12 cm länger als die erste BMW 3er Reihe. Man hatte ein stimmiges Ver-

hältnis. Das Konzept der handlichen, kräftig motorisierten Sport-Limousine mit vier bis fünf Plätzen – ein Konzept, das seinen eigentlichen Anfang mit dem BMW 1600-2 von 1966 genommen hatte.

### Überzeugendes Design

Das vertraute, zugleich aber in allen Punkten neue Design brachte diesen Ursprung ebenfalls zum Ausdruck. Die vierte Generation der 3er Reihe bedeutete keinen Design-Sprung wie die Generation zuvor. Aber unter der Regie des neuen BMW Design-Chefs Christopher Bangle gelangen eigenständige Proportionen und markante Linien. Formen sowie Stilelemente bestimmten die Identität des neuen BMW 3er als unverwechselbares Original in seinem Segment. Die Formensprache machte sofort klar, dass hier ein Modell startete, dessen über lange Jahre geprägte Eigenschaften sich in einem zielstrebig weiterentwickelten Äußeren wiederfinden. Dies war der jüngste Spross einer Familie, die Wert auf einen geschlossenen Auftritt legt.

Bei der Erarbeitung der Balance zwischen einem eigenständigen Charakter, der Weiterentwicklung eines akzeptierten Erscheinungsbildes und wohlverstandener Moderne wurde ein Design herausgebildet, das die Linie des Vorgängers aufnahm und zielstrebig fortführte. Die Dynamik der neuen BMW 3er Limousine wurde durch die gestreckte Linienführung und die stärker bogenförmig geführte, abgerundete Dachpartie im Bereich der C-Säule mit dem BMW typischen Gegenschwung im unteren Abschluss betont.



Design-Rendering zum E46 Gesicht.  
Design rendering of the E46 front end.

genes Ambiente waren damit nicht mehr ausschließlich an die Außenmaße und die Klasseneinteilung gebunden.

### Gleicher Charakter trotz Aufwertung

Im Mai 1998 ging die neue 3er Reihe, wie bei BMW üblich, zunächst als viertürige

Limousine an den Start. Den Kernwerten Dynamik, Innovation und Ästhetik blieb sie uneingeschränkt verpflichtet, die Außenmaße wuchsen dabei moderat. Die neue Limousine war in Länge und Breite um rund 4 cm gegenüber dem Vorgänger gewachsen. Sie war damit rund 30 cm kürzer als der zeitgenössische 5er, aber 12 cm länger als die erste BMW 3er Reihe. Man hatte ein stimmiges Ver-



3 Series drivers longed for a multifunction steering wheel, side airbags in the rear, a rain sensor or navigation system – effectively anything offered by the bigger BMW models – they were able to have these delights as extras. The fourth BMW 3 Series thereby launched a new standard in the motoring world which challenged the established hierarchy of classes. This new departure meant that luxury and a high-quality ambience were no longer restricted to external dimensions and the class structure.

#### Same character despite upgrade

In May 1998, the new BMW 3 Series lined up on the starting grid as a four-door saloon, in accordance with normal practice at BMW. Commitment to the core values of dynamic driving, innovation and aesthetics was maintained absolutely and the external dimensions grew in a modest way. The length and width of the Saloon had increased by around four centimetres compared with the previous model. This made it around 30 cm shorter than the contemporary BMW 5 Series, but 12 cm longer than the

first BMW 3 Series. Designers had achieved a coordinated relationship between compactness on the outside, passive safety and a practical approach overall. This subtle growth over a period of 23 years ensured that the new 3 Series retained the character of the “small” BMW models. The result represented a truly successful concept for an agile, powerful sports saloon, with seating for four or five people – a concept that began with the BMW 1600-2 in 1966.

The design was familiar while presenting innovation in all areas, again an expression of this origin. The fourth generation of the 3 Series did not entail a leap in design akin to that of the previous generation. However, BMW’s new head of design Christopher Bangle succeeded in generating independent proportions and striking lines. Elements of form and style forged the identity of the new BMW 3 Series as an unmistakable original in its segment. The design language immediately indicated that here was a model that was undergoing an ambitious development of external characteristics that had been carefully honed over a period of

many years. This was the latest offspring of a family that valued a unified profile.

#### Persuasive design

Work on evolving a balance between an independent character, the development of an accepted visual appearance and a modern interpretation produced a design that took up the line of its predecessor and moved it forward in an ambitious extension. The dynamic profile of the new 3 Series Saloon was emphasized by the stretched profile and the curved roof created with a stronger sweep back in the region of the C-pillar, finishing at the lower end with a typical BMW counter-flourish. The kidney grille – an unmistakable BMW styling cue since 1933 – was integrated in the bonnet and linked up with the twin round headlamps housed behind clear lenses to create the expressive character of the new 3 Series countenance. The L-shaped tail lights again incorporated typical BMW styling elements.

The design significantly enhanced the interior, which was primarily focused on creating a sense of spaciousness and satisfying proportions. Approximately



Sicherheit rundum in der der vierten Generation BMW 3er mit acht Airbags.

All-round safety in the fourth generation of the BMW 3 Series with eight airbags.

25 mm of additional wheelbase generated a perceptible increase in knee room in the rear. The strong horizontal emphasis of the instrument panel and its integration with the front doors gave an impression of breadth. This generous sense of space was profoundly influenced by the design of the instrument panel with its effect of depth and the feeling of lightness emanating from its design as a single component. The interplay of soft, generous areas with sharp visual contours gave the interior a sense of precision and three-dimensionality.

#### Innovations under the bonnet

The fourth generation of the BMW 3 Series also provided many new features under the bonnet to excite enthusiasts. Right at the beginning of volume production, BMW supplied what was initially only available as a four-door saloon with five different engine variants. The BMW 320d was powered by a new diesel engine, with all the features impacting on customers having been significantly improved.

The 1,951 cc power unit with direct injection immediately set some impressive records for its class. Maximum power of 136 bhp (100 kW) and 280 Nm torque outperformed all the competition in this class and packed the biggest power and torque density with 68 bhp (50 kW) and 140 Nm for each litre of engine capacity. The resulting performance almost matched the level of the existing 2.5-litre diesel engine in the BMW 325tds. 9.9 seconds for the sprint to 100 km/h and a top speed of 207 km/h transformed the

### Technical data

	318i 1998	320d 1998	328i 1998
Length	4.47 m	4.47 m	4.47 m
Width	1.74 m	1.74 m	1.74 m
Height (empty)	1.42 m	1.42 m	1.42 m
Wheelbase	2.73 m	2.73 m	2.73 m
Track width (front/back)	1.48 m/1.49 m	1.48 m/1.49 m	1.48 m/1.49 m
Kerb weight (DIN)	1,285 kg	1,375 kg	1,395 kg
Maximum load	500 kg	500 kg	500 kg
Boot space	440 l	440 l	440 l
Tank capacity	63 l	63 l	63 l
Displacement	1,895 ccm	1,951 ccm	2,793 ccm
Power rating (kW/bhp)	77/105	100/136	142/193
Acceleration 0–100 km/h	10.4 s	9.9 s	7.0 s
Maximum speed	206 km/h	207 km/h	240 km/h
Fuel economy	8.5-9.5 l	6.0-7.0 l	10-11 l

new BMW 320d into a typical BMW when it came to agility and driving dynamics. The "small" BMW diesel also set impressive benchmarks especially in terms of engine elasticity. EU overall consumption of only 5.7 litres per 100 km was 11% less than that of the 318tds four-cylinder in the predecessor model, despite an increase in power.

These outstanding values were obtained by the interaction of virtually all elements deployed by the latest engineering for diesel engines – high-pressure direct injection, a turbocharger with variable turbine geometry, four-valve technology, intercooling, controlled exhaust feedback and oxidation catalytic converter. The BMW DI diesel was one of the first diesel



Getarnte E46 Limousine auf Testfahrt.  
A camouflaged E46 Saloon on a test outing.



Felgendesign vom Feinsten als Sonderausstattung.  
Cool alloys available as a special option.

Die Niere – seit 1933 unverkennbares BMW Stilelement – wurde in die Motorhaube integriert und machte gemeinsam mit den doppelten Rundscheinwerfern hinter klaren Abdeckscheiben den ausdrucksstarken Charakter des neuen 3er Gesichts aus. Mit den L-förmigen Rücklichtern wurden wieder BMW typische Stilelemente aufgegriffen.

#### Viel Neues unter der Haube

Bei der Ausgestaltung des Innenraums stand eine deutliche Verbesserung der Raumverhältnisse und des Raumgefühls im Vordergrund. Circa 25 mm zusätzlicher Radstand bedeuteten spürbar mehr Kniefreiheit im Fond. Die starke horizontale Betonung der Instrumententafel und deren Integration in die vorderen Türen bewirkten räumliche Großzügigkeit. Durch die Gestaltung der Instrumententafel wurde dieses Raumempfinden entscheidend beeinflusst. Unterstützt wurde das großzügige Raumgefühl durch die Tiefenwirkung und das Gefühl von Leichtigkeit der Instrumententafel, die als ein einziges Bauteil ausgeführt wurde. Das Zusammenspiel weicher, großzügiger Flächen mit optisch scharfen Konturen verlieh dem Interieur den Eindruck von Präzision und Dreidimensionalität.

Auch unter der Motorhaube erwartete den Interessenten bei der vierten Generation der BMW 3er Reihe viel Neues. Gleich zu Anfang der Serienproduktion bot BMW die vorerst allein lieferbare viertürige Limousine in fünf Motorvarianten an. Im Typ 320d arbeitete ein neuer Dieselmotor, in dem ausnahmslos alle



BMW 3er Touring der vierten Generation nach dem Facelift von 2001.  
BMW 3 Series Touring of the fourth generation after the 2001 facelift.

kundenrelevanten Eigenschaften deutlich verbessert wurden. Der Direkteinspritzer mit 1.951 ccm stellte gleich mehrere Bestmarken in seiner Klasse auf. Mit einer Höchstleistung von 100 kW (136 PS) und 280 Nm Drehmoment übertraf er jegliche Konkurrenz in dieser Klasse und verfügte mit jeweils 50 kW (68 PS) und 140 Nm pro Liter Hubraum über die höchste Leis-

tungs- und Drehmomentdichte. Die daraus resultierenden Fahrleistungen erreichten nahezu das Niveau des bisherigen 2,5-Liter-Dieselmotors im BMW 325tds. 9,9 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100 und eine Höchstgeschwindigkeit von 207 km/h machten den neuen 320d zu einem typischen BMW, was Agilität und Fahrdynamik betraf. Vor allem auch in der Elastizität des Motors setzte der „kleine“ BMW Diesel Maßstäbe. Der EU-Gesamtverbrauch von nur 5,7 Litern lag trotz der höheren Leistung noch 11 Prozent unter dem des Vierzylindermodells 318tds der Vorgängerbaureihe.

#### Stärker und dennoch leiser

Diese hervorragenden Werte wurden durch das Zusammenwirken praktisch aller Elemente moderner Dieselmotorenteknik erreicht: Hochdruck-Direkteinspritzung, Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie, Vierventiltechnik, Ladeluftkühlung, geregelte Abgasrückführung und Oxidationskatalysator. Als einer der weltweit ersten Dieselmotoren arbeitete der BMW DI-Diesel mit sehr hohem Einspritzdruck bis 1.350 bar.



Ob mit sparsamem Vierzylindermotor oder als M3, Fahrgegnuss pur im BMW 3er Cabrio.  
Sheer driving pleasure in the BMW 3 Series Convertible with frugal four-cylinder or as an M3.



Vollautomatisch wird die Karosseriestruktur geschweißt.  
The body structure is welded in a fully automated process.

Auch der kleinste Benziner im neuen BMW 3er Programm, der 318i, war überarbeitet und in wesentlichen Teilen neu konstruiert worden und übertraf die Fahrleistungen

## Die Konstrukteure optimierten alle wichtigen Eigenschaften.

des gleichnamigen Vorgängermodells. Als erster BMW Motor verfügte der Vierzylinder über Ausgleichswellen, die das Innengeräusch um bis zu 10 dBA gegenüber dem Vormodell verminderten. Damit erreichte der geringfügig auf 1,9 Liter Hubraum vergrößerte Motor fast die Laufkultur eines Reihensechszylinders. Das Drehmoment bis 4.500 Touren war sogar Mehrventilern überlegen und machte ihn in dieser Disziplin zum weltbesten Zweiventilmotor. Die reibungsarme Zweiventiltechnik mit wenigen bewegten Massen, nochmals erleichterte Kolben und Pleuel sowie ein steifes Grauguss-Kurbelgehäuse sorgten prinzipiell für bestmögliche Laufkultur. Durch die Anwendung des bedarfsorientierten, variablen Motorkühlsystems, das BMW als weltweit erster Hersteller bei den V8-Motoren einsetzte, konnte der Verbrauch weiter verringert werden.

Schwerpunkt bei der Weiterentwicklung der renommierten BMW Sechszylind-

dermotoren, wobei der Kunde den neuen 3er als 320i, 323i oder 328i ordern konnte, war nicht eine eindimensionale Verbesserung der Fahrleistungen. Die Konstrukteure hatten sich zum Ziel gesetzt, die für den Kunden wichtigsten Eigenschaften Agilität, Verbrauch und Umweltverträglichkeit weiter zu optimieren. Die maximalen Leistungswerte von 110 kW (150 PS), 125 kW (170 PS) und 142 kW (193 PS) blieben unver-

ändert, da BMW hier ohnehin eine Spitzenposition einnahm. Verbesserungen wurden beim Drehmomentverlauf erzielt, und trotz höherer Fahrzeuggewichte konnten die günstigen Verbrauchswerte erhalten werden.

BMW exklusiv und die wichtigste Neuerung war hier der Einsatz von Doppel-VANOS. Dieses revolutionäre System der Verstellung nicht nur der Einlass-, sondern auch der Auslassnockenwelle stammte aus dem BMW M3, der damit



Dynamik im Stand: BMW 3er Cabrio der vierten Generation.  
Dynamic even when stationary: fourth-generation BMW 3 Series Convertible.

engines worldwide to operate with extremely high injection pressures up to 1,350 bar.

The smallest petrol engine in the new BMW 3 Series range – the 318i – was also upgraded and key areas were redesigned to make it outperform the former model of the same name. This four-cylinder was the first BMW engine

system in V8 engines and this bold move substantially improved fuel economy.

Customers ordering the new 3 Series have been in a position to specify the sought-after six-cylinder engines as 320i, 323i or 328i, and development of these engines has not been focused on one-dimensional enhancement of performance. The engine designers set themselves the goal of opti-

tionary system of adjustment for both the inlet camshaft and the outlet camshaft. This system consequently enjoyed a unique position in the market and was adapted for the volume series. This included enhancement of details in the six-cylinder engines, such as electro-mechanical control of the throttle valves to achieve more uniform idling and an



Die BMW 3er Reihe auf dem Weg zum Gipfel des Erfolgs.

The BMW 3 Series heading for the peak of success.

to feature balancer shafts. They cut down the noise heard inside the car by up to 10 dbA compared with the previous model. The engine displacement had been slightly increased to 1.9 litres, giving the engine virtually the same refinement as a straight six. Torque up to 4,500 revs was even superior to multivalve en-

gines and created the world's best two-valve engine in this discipline. The low-friction two-valve technology kept the number of moving parts to a minimum. The weight of the pistons and connecting rods was again reduced and, in conjunction with a rigid grey-cast iron crankcase, ensured the best possible engine refinement. BMW was the first manufacturer worldwide to use a variable, needs-oriented engine cooling

### The designers optimized all the key attributes.

mizing what customers regarded as the key characteristics of agility, consumption and environmental compatibility. The maximum performance statistics of 150 bhp (110 kW), 170 bhp (125 kW) and 193 bhp (142 kW) remained unchanged, because

BMW had in any case achieved a leading position in this area. Improvements were made in the torque band and the favourable consumption values were retained despite an increase in vehicle weights.

#### Unique innovations

Use of Double VANOS was exclusive to BMW, and this was the key innovation here. The BMW M3 spawned this evolu-

even softer response in stop-and-go traffic. An additional advantage was the fact that the aluminium six-cylinder engines only weighed 150 kg – a top value in international comparisons. All new 3 Series were fitted with manual five-speed gearboxes as standard. A new five-gear automatic with Adaptive Transmission Control (ATS) and Steptronic was available as an option; only the 318i had to be content with a four-speed automatic.

Since the launch of the BMW 3 Series, the chassis had been regarded as the benchmark of active safety. The fourth-generation 3 Series had also set the bar significantly higher in this area. Uniform weight distribution to the axles in a 50:50 ratio had provided the ideal basis for a harmonious driving style. The very wide total toe measurement and anti-roll bars compared with the bodywork exerted a direct effect on driving stability and made taking



Synonym für die Freude am Fahren: das BMW 3er Cabrio.  
A byword for sheer driving pleasure: the BMW 3 Series Convertible.

bends even safer. Standard Automatic Stability Control + Traction (ASC+T) for all new 3 Series further enhanced control of the car even on slippery road surfaces. DSC III Dynamic Stability Control was also an option on the 328i range-topping model. This allowed even inexperienced drivers to control abrupt avoidance manoeuvres. The newly developed Tyre Pressure Control (TPC) was obtainable for the first time in the BMW 3 Series as an option, to inform the driver about a drop in pressure in the tyres.

#### Leader in passive safety

The new 3 Series also set new benchmarks for passive safety. The driver and

passenger airbags, seatbelt tensioner, belt-force limiter and ITS head airbags were fitted as standard. At that time, no car in this class had such a comprehensive and effective passenger protection system. This well-thought through overall concept met the most stringent crash tests in Europe and North America with peak values. Even the very good crash behaviour of the predecessor models was exceeded. The intelligent alloy design and the use of high-strength steels led to crash-relevant stiffness in the bodywork that was nearly 60% above that of the previous range.

The new BMW 3 Series entered a completely new dimension with a world

premiere in the area of tailor-made automobiles with the personalization functions Car Memory and Key Memory. Car Memory enabled the setting of individual functions for central locking, lighting and air-conditioning. Key Memory also stored additional information on settings for the central locking and seat position relating to four different vehicle keys. This significant expansion of user comfort was enabled by the complete networking of all electronic databus systems, which BMW had implemented for the first time in the 5 Series. The list of special equipment had been further expanded to make the vehicle even more personalized, and the BMW Individual



Fertigstellung eines BMW der 3er Reihe im Werk München.  
Finishing of a BMW 3 Series at the Munich plant.



BMW 3er Montage im BMW Werk Regensburg.  
Assembly of the BMW 3 Series at BMW's Regensburg plant.

eine Ausnahmestellung auf dem Markt genoss, und wurde für die Großserie adaptiert. Damit waren auch weitere Detailoptimierungen an den Sechszylindermotoren verbunden, wie zum Beispiel die elektromechanische Steuerung der Drosselklappen, die einen noch gleichmäßigeren Leerlauf und ein noch sanfteres Ansprechverhalten im Stop-and-Go-Verkehr bewirkte. Darüber hinaus brachten die Aluminium-Sechszylindermotoren nur rund 150 kg auf die Waage – ein Spitzenwert im internationalen Vergleich.

Serienmäßig waren alle neuen BMW 3er mit manuellen Fünfganggetrieben ausgerüstet. Als Sonderausstattung stand eine neue Fünfgang-Automatik mit Adaptiver Getriebesteuerung (AGS) und Steptronic zur Wahl, nur der 318i musste sich noch mit einer Viergang-Automatik begnügen.

### Mehr Kontrolle dank Elektronik

Seit Einführung der BMW 3er Reihe galt das Fahrwerk als Maßstab aktiver Sicherheit. Mit der vierten 3er Reihe wurde die Messlatte auch in diesem Bereich noch ein gutes Stück höher gelegt. Eine gleichmäßige Gewichtsverteilung auf die Achsen im Verhältnis 50:50 war ideale Voraussetzung für harmonisches Fahrverhalten. Die im Verhältnis zur Karosserie sehr breite Gesamspur und Stabilisatoren an beiden Achsen wirkten sich unmittelbar auf die Fahrstabilität aus und führten zu einem noch sichereren Kurvenverhalten. Serienmäßiges ASC+T bei allen neuen 3ern machte die Beherrschung des Wagens auch auf rutschigem Untergrund noch sicherer. Zudem stand für das Topmodell 328i die Dynamische

Stabilitäts-Control DSC III auf Wunsch zur Verfügung, die selbst abrupte Ausweichmanöver auch für ungeübte Fahrer beherrschbar machte. Auf Wunsch war erstmals bei der BMW 3er Reihe die neu entwickelte Reifen-Druck-Control RDC erhältlich, die den Fahrer per Sensor über Druckabfall in den Reifen informierte.

Auch in puncto passive Sicherheit setzte der neue 3er wieder Maßstäbe. Fahrer- und Beifahrer-Airbags, Gurtstrammer und Gurtkraftbegrenzer sowie IST-Kopf-Airbags vorn waren serienmäßig. Kein Auto dieser Klasse verfügte damals über ein so umfangreiches und wirkungsvolles Insassenschutzsystem wie die BMW 3er Reihe. Das durchdachte Gesamtkonzept erfüllte die strengsten Crashtests in Europa und Nordamerika mit Bestwerten. Selbst das sehr gute Crashverhalten des Vorgängers wurde noch erheblich übertroffen. Die intelligente Leichtbau-Konzeption und der Einsatz höherfester Stähle führten zu einer crashrelevanten Steifigkeit der Karosserie, die um knapp 60 Prozent über der des Vorgängers lag.

Eine völlig neue Dimension als Weltpremiere zum Thema maßgeschneidertes Automobil erschloss die neue BMW 3er Reihe mit den Personalisierungsfunktionen Car Memory und Key Memory. Ersteres ermöglichte das Einstellen individueller Funktionen von Zentralverriegelung, Licht und Klimaanlage, Letzteres speicherte darüber hinaus zusätzliche, auf bis zu vier

verschiedene Fahrzeugschlüssel bezogene Einstellungen der Zentralverriegelung und der Sitzposition. Möglich wurde diese wesentliche Erweiterung des Bedienkomforts durch die komplette Vernetzung aller elektronischen Datenbus-Systeme, die BMW weltweit erstmals in der 5er Reihe verwirklicht hatte. Die Liste der Sonderausstattung war im Sinne einer optimalen Individualisierung des Fahrzeugs nochmals erweitert worden, und das Programm BMW Individual erfüllte darüber hinaus fast jeden noch so speziellen Kundenwunsch.

### „Athlet im edlen Outfit“

Wie stets bei der BMW 3er Reihe ging zunächst nur die Limousine mit fünf Motorvarianten in Produktion, doch weitere Karosserievarianten ließen natürlich auch dieses Mal nicht lange auf sich warten. Schon Anfang 1999 wurde das neue Coupé der vierten Generation der 3er Reihe der Öffentlichkeit vorgestellt. Unter der Überschrift „Athlet im edlen Outfit“ trat das Coupé zunächst als 323Ci und 328Ci auf, im Sommer 1999 folgte der 320Ci und gegen Jahresende die Vierzylinder-Variante BMW 318Ci.



Simulation eines Front-Seit-Crashes im BMW Versuchsgelände.  
Simulated frontal side impact at the BMW test site.



Endkontrolle der BMW 3er Limousine im Werk Spartanburg.  
Final inspection of the BMW 3 Series at the Spartanburg plant.



Klares und dynamisches Design im Innen- und Motorraum der BMW 3er Reihe E46.  
Clear, dynamic design inside and beneath the bonnet of the E46 BMW 3 Series.

Optisch betonte das neue Coupé die enge Verwandtschaft mit der Limousine, und nur drei Details waren mit deren Aufbau identisch: die Türgriffe, die seitlichen Blinker und das BMW Emblem. Ein wenig länger, etwas breiter und immerhin 46 mm niedriger, wirkte es noch dynamischer als der Viertürer, und auch im Innenraum unterschied sich das Design deutlich von der Limousine.

Auf den neuen BMW 3er Touring und das Cabrio sowie die zweite Generation

der Variante compact musste der Kunde bis zum Jahre 2000 warten. Alle Karosserievarianten wurden im Laufe der Zeit in den meisten Motorisierungsvarianten angeboten.

#### Kultiviert und kraftvoll

Die späteren 2,5- und 3-Liter-Vierventilvarianten von Limousine und Touring sowie den stärksten Diesel gab es in einer „xi“-Variante mit Allradantrieb, und selbst das Coupé konnte der Kunde ab

2003 mit dem 3-Liter-Dieselmotor bekommen, der mit 150 kW (204 PS) wahre Sportwagen-Fahrleistungen bei erstaunlicher Wirtschaftlichkeit bot und aufgrund seiner souveränen Kraftentfaltung sehr gut mit dem kultiviert sportlichen Charakter des BMW 3er Coupés harmonierte.

Die 2000 als Coupé und 2001 als Cabrio eingeführte dritte Generation des M3 führt die Tradition, Rennsport-Technik mit den vielseitigen Modellen der BMW 3er Reihe zu kombinieren, fort. Unter der aus Gründen des Leichtbaus aus Aluminium gefertigten Motorhaube arbeitet ein Hochleistungstriebwerk der Superlative.

#### Der BMW M3 setzt neue Maßstäbe

Die Drehzahlgrenze des 252 kW (343 PS) leistenden Motors liegt höher als bei jedem anderen Serien-Sechszylinder, und auch die hubraumspezifische Leistung von rund 106 PS pro Liter sucht unter Saugmotoren ihresgleichen. Die Kolbengeschwindigkeiten des BMW M3 Motors liegen nahe an denen in der Formel 1. In Verbindung mit einem rennsporttauglichen Fahrwerk, hochmoderner Elektronik und exklusiver Ausstattung stellt der BMW M3 ein echtes Ausnahme-Automobil dar.

Wieder einmal war es den Konstrukteuren und Designern gelungen, vollkommen neue Maßstäbe in einer Klasse zu setzen, die sich nur noch bedingt in eine Kategorie pressen ließ. Denn zu vielschichtig sind mittlerweile die Charaktere der BMW 3er Reihe-Modelle vom 318i Touring bis zum M3, als dass man sie alle aus der gleichen Perspektive betrachten könnte.

## Technische Daten

	<b>318i</b> <b>1998</b>	<b>320d</b> <b>1998</b>	<b>328i</b> <b>1998</b>
Fahrzeuglänge	4,47 m	4,47 m	4,47 m
Fahrzeugbreite	1,74 m	1,74 m	1,74 m
Fahrzeughöhe (leer)	1,42 m	1,42 m	1,42 m
Radstand	2,73 m	2,73 m	2,73 m
Spurweite (vorne/hinten)	1,48 m/1,49 m	1,48 m/1,49 m	1,48 m/1,49 m
Leergewicht (DIN)	1.285 kg	1.375 kg	1.395 kg
Zuladung	500 kg	500 kg	500 kg
Kofferraumvolumen (VDA)	440 l	440 l	440 l
Kraftstoffbehälter-Inhalt	63 l	63 l	63 l
Hubraum	1.895 ccm	1.951 ccm	2.793 ccm
Nennleistung (kW/PS)	77/105	100/136	142/193
Beschleunigung 0–100 km/h	10,4 s	9,9 s	7,0 s
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h	207 km/h	240 km/h
Testverbrauch	8,5-9,5 l	6-7 l	10-11 l



programme also met virtually every specific individual customer requirement.

As is standard practice in the BMW 3 Series, only the Saloon went into production with five engine versions, but other bodywork versions were not long in following. Already by the start of 1999, the new Coupé in the fourth generation of the 3 Series was launched. Under the slogan "Athlete in a bespoke suit", the Coupé was initially launched as the 323Ci and 328Ci, followed in the summer of 1999 by the 320Ci and, towards the end of the year, by the four-cylinder 318Ci version.

In visual terms, the new Coupé emphasized the close relationship with the Saloon, and only three details were identical with its design: the door handles, the side indicators and the BMW badge. A little longer, rather wider and 46 mm lower, it conveyed a more dynamic effect than the four-door model, and the interior design also differed significantly from that of the Saloon.

Customers had to wait until 2000 for the new BMW 3 Series Touring, the Convertible and the second generation of the Compact. In due course, all bodywork variants were supplied with most versions of the power unit. The subsequent 2.5- and 3-litre four-valve versions of the Saloon and Touring, and the most powerful diesel, were available in an "xi" version with four-wheel drive, and customers were even able to purchase the Coupé with a 3-litre diesel engine from 2003. This version packed 204 bhp (150 kW) and offered the driving performance of a sports car with astounding value for money. Its superlative performance meant it harmonized extremely well with the sophisticated sporty character of the BMW 3 Series Coupé.

#### The BMW M3 marks the new benchmark

The third generation of the M3 launched in 2000 as a Coupé and in 2001 as a

Convertible continues the tradition of combining motor sport engineering with the versatile models of the 3 Series. A powerful engine delivers exceptional performance under the bonnet, which is made of aluminium to reduce weight.

The engine speed limit of the 343 bhp (252 kW) engine is higher than that of any other production six-cylinder. The power output of around 106 bhp per litre is also unique among normally aspirated engines. The piston speeds of the BMW M3 engine are virtually on a par with Formula One. The M3 is a genuinely exceptional automobile featuring a raceworthy chassis, state-of-the-art electronics and exclusive equipment levels.

The engineers and designers had once again succeeded in setting new benchmarks for this class, though the characters of the 3 Series models ranging from the 318i Touring to the M3 were now so diverse that they could only be fitted with difficulty into a single category.

Der Touring der vierten Baureihe wird auch nach dem Produktionsende der Limousine im Programm bleiben.

The Touring of the fourth generation will stay in the range even after the Saloon is phased out.





Sein Debüt auf der Rennstrecke hatte der 3er BMW 1977. Damit begann eine Erfolgsgeschichte, die bis heute andauert (Bild: Mainz-Finthen 1979).  
The BMW 3 Series made its racing debut in 1977. It was the start of a success story that has endured to this day (photo: Mainz-Finthen 1979).

# Freude am Siegen: Der BMW 3er im Rennsport

Die Geschichte der BMW 3er Reihe zu erzählen, ohne auf die zahllosen Siege und Meisterschaften im Motorsport einzugehen, ist undenkbar. Denn die wirtschaftliche Erfolgsgeschichte der Baureihe findet ihre sportliche Entsprechung auf den Rennstrecken im In- und Ausland. So ist gerade die BMW 3er Reihe ein Musterbeispiel für die gegenseitige Befruchtung von Rennsport und Serie.

Von Fred Jakobs und Stefan Knittel

Als der BMW 320 1977 erstmals die Rennsport-Szene betrat, tat er es im gleichen „Streifen-Design“ der 1972 gegründeten BMW Motorsport GmbH wie die 3.0 CSL Coupés, die in den frühen 70er Jahren auf internationalen Rennstrecken für Furore gesorgt hatten. Als Renntourenwagen der Gruppe 5 fiel der BMW 320 mit voluminösen Kotflügelverbreiterungen, Frontspoiler und Heckflügel auf. Unter der Motorhaube

saß ein reinrassiger BMW Formel-2-Rennmotor, der 2-Liter-Reihenvier-zylinder leistete 300 PS. Diese Kraft konnte nur mittels Rennfahrwerk und umfangreichen aerodynamischen Hilfsmitteln auf die Fahrbahn gebracht werden.

## **Paukenschlag zum Saisonauftakt**

Doch nicht allein das Fahrzeug und seine Technik waren spektakulär gera-

ten, auch die Fahrer für die drei BMW Werksautos sorgten für Wirbel auf und abseits der Rennstrecken. Mit dem BMW Junior Team, bestehend aus den drei Nachwuchsfahrern Eddie Cheever, Marc Surer und Manfred Winkelhock, traten drei junge Heißsporne gegen etablierte Konkurrenten zur Deutschen Rennsportmeisterschaft an. Dort fuhren in jenen Jahren die weltbesten Touren-



Manfred Winkelhock im Schnitzer BMW 320 Turbo auf dem Norisring 1979.  
Manfred Winkelhock in the Schnitzer BMW 320 Turbo at the Norisring in 1979.

## Sold on success: the BMW 3 Series on the race track

It would be inconceivable to tell the story of the BMW 3 Series without talking about the countless motor racing victories and championships it has claimed over the years. The commercial success story of this model series finds its sporting counterpart on the racing circuits of Germany and abroad. The BMW 3 Series is a textbook model of the cross-fertilization between motor sport and series production.

By Fred Jakobs and Stefan Knittel

When the BMW 320 made its race track debut in 1977, it did so in the same striped livery of BMW Motorsport GmbH (founded in 1972) that also distinguished the 3.0 CSL Coupés which had caused such a sensation on international racing circuits in the early 1970s. As Group 5 racing tourers, the BMW 320 models also cut a dash with their heavily flared wheel arches and large front spoiler and rear wings. Under-

neath the bonnet nestled a thoroughbred BMW Formula 2 racing engine, a 2-litre in-line four-cylinder unit that packed 300 bhp. Needless to say, such power could only be translated to the road with the help of a racing chassis and all-round aerodynamic assistance.

But it wasn't just the car and its technology that were spectacular: the drivers at the wheel of the three BMW works cars

also created a stir on and off the race track. Known as the BMW Junior Team, the three up-and-coming drivers Eddie Cheever, Marc Surer and Manfred Winkelhock were a trio of hot-blooded young talents who took on the established competition in the German Motor Racing Championship. At the time, this event was a showcase for the world's best touring car drivers and works teams. Yet the BMW Junior Team, who



Hans-Joachim Stuck im BMW 320i Gruppe 5, 1977 auf dem Nürburgring.  
 Hans-Joachim Stuck in the Group 5 BMW 320i at the Nürburgring in 1977.

would rise to ever-higher challenges in this series, were mixing it with the front-runners right from the start.

#### Kicking off the season with a bang

In the very first race, the “Bergische Löwe” in Zolder, Surer took a class win while Winkelhock came third and Cheever fifth to round off a successful season opener for the BMW Juniors. With their brash driving style, the Junior Team not only regularly won points but the hearts of the public as well, despite the fact that these hotheaded youngsters sometimes overstepped the mark. Just before the end of the race at Hockenheim, for example, Cheever sent his team-mate Surer flying into the safety fence – one of many situations that must have had BMW race manager Jochen Neerpasch’s pulse rate soaring.

Another sensation was the penalty imposed on Marc Surer in the Nuremberg 200 Miles at the Norisring after the race stewards judged that he had rejoined the field rather too brazenly after a pit stop. The victim of this incident was Hans Heyer in a Ford Escort, the keenest rival of the BMW

drivers in 1977. Surer would set a warning example: not only was he fined, but the committee – for whom the risky driving style of the BMW trio had been a thorn in the side from the outset – eliminated him from the championship and, moreover, suspended him from racing.

For the ensuing airfield race in Diepholz, Jochen Neerpasch turned to the “gentleman team” of Stuck, Hobbs and Peterson. Heavy rain turned the event into a waterfight. At times it seemed there were more cars next to the track than on it. But “Strietzel” Stuck drove his 3 Series as if it was on rails to take his third win of the season, having already stepped onto the top of the podium in the Goodyear 300 and the Eifelrennen at the Nürburgring. After ten championship races, BMW had made it into the winners’ ranks eight times, six times with the BMW 320. Manfred Winkelhock finished third overall and was best driver in the 2-litre class. Although he only managed a single win, he displayed the greatest consistency throughout the season with seven podium finishes.

A total of 28 Group 5 BMW 320i units were built in 1977/78. BMW Motorsport GmbH delivered the touring cars as sport kits to racing teams around the world. In 1978, BMW cleared the track in the German Motor Racing Championship for the tuners and private teams, as the Junior Team (the first systematically run junior promotion scheme by a manufacturer in motor racing) were now contesting the European Formula 2 Championship. They proved very successful in this too, with the March BMW 782 dominating the season. Bruno Giacomelli, who had replaced Cheever, took the European Championship title ahead of his team-mate Marc Surer.

#### Successful tuners and private teams

The German Motor Racing Championship – known in the media as the “Formula One for Production Cars” – was won in 1978 by Harald Ertl in a Schnitzer-BMW 320. The Freilassing-based team were backing turbo power in this event, but in order to compete in Division II for cars up to 2,000 cc, the engine could not exceed 1.4 litres if a turbo-charger was being used. Despite this re-



wagenfahrer und Werksteams, doch das BMW Junior Team, das sich in dieser Serie noch für höhere Aufgaben empfehlen sollte, war auf Anhieb an der Spitze mit dabei.

Gleich im ersten Rennen, beim „Bergischen Löwen“ in Zolder, fuhr Marc Surer den Klassensieg ein, Manfred Winkelhock als Dritter und Eddie Cheever als Fünfter komplettierten den erfolgreichen Saisonauftakt der BMW Junioren.

Mit seinem forschen Fahrstil gewann das Junior Team nicht nur Punkte in Serie, sondern auch die Herzen des Publikums, auch wenn die Junioren manchmal über das Ziel hinausschossen. So schickte Cheever seinen Mannschaftskollegen Surer in Hockenheim kurz vor Schluss in die Fangzäune, eine von vielen Situationen, die bei BMW Rennleiter Jochen Neerpasch für erhöhte Pulsfrequenz gesorgt haben dürften.

Spektakulär war die Bestrafung von Marc Surer bei den 200 Meilen von Nürnberg auf dem Norisring, als er sich nach Meinung der Rennkommissare nach einem Boxenstopp allzu forsich wieder im Feld eingereiht hatte. Leidtragender dieses Zwischenfalls war Hans Heyer im Ford Escort, im Jahr 1977 der härteste Konkurrent der BMW Fahrer. An Surer wurde ein Exempel statuiert, denn er wurde nicht nur zu einer Geldstrafe verdonnert. Die Kommission, der die riskante Fahrweise des BMW Trios von Anfang an ein Dorn im Auge war, nahm Surer komplett aus der Meisterschaftswertung und belegte ihn darüber hinaus noch mit einer Sperre.

Im folgenden Flugplatzrennen in Diepholz setzte Jochen Neerpasch auf das „Gentlemen Team“ mit Stuck, Hobbs und Peterson. In einer wahren Regenschlacht, bei der man den Eindruck hatte, dass zeitweise mehr Fahrzeuge neben der Strecke als auf ihr waren, fuhr „Strietzel“ Stuck seinen 3er wie auf Schienen zu seinem dritten Saisonsieg, nachdem er auf dem Nürburgring bereits bei den „Goodyear 300“ und dem Eifelrennen ganz oben auf dem Trepp-

Mit spektakulären Fahrmanövern schoss das BMW Junior Team gelegentlich über das Ziel hinaus: Marc Surer 1977 im BMW 320i.

With their sensational manoeuvres, the BMW Junior Team occasionally overstepped the mark: Marc Surer in the BMW 320i in 1977.

### BMW 320i Gruppe 5 (E21)

Motor	4-Zylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub	86,2 x 80 mm
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	300 PS bei 9.250 U/min
Gewicht	760 kg
Baujahr	1977

### BMW 320i Group 5 (E21)

Engine	4-cylinder in-line
Bore x stroke	86.2 x 80 mm
Displacement	1,999 cc
Output	300 bhp at 9,250 rpm
Weight	760 kg
Production year	1977

chen stand. Nach zehn Meisterschaftsläufen hatte sich BMW achtmal in die Siegerlisten eingetragen, sechsmal davon mit dem BMW 320. Dritter im Gesamtklassensystem und bester Fahrer der 2-Liter-Klasse war Manfred Winkelhock, der zwar nur einen Sieg einfahren konnte, über die ganze Saison jedoch mit sieben Podiumsplätzen die größte Konstanz bewiesen hatte.

#### Siegreiche Tuner und Privatteams

Insgesamt 28 Exemplare des Gruppe 5 BMW 320i entstanden in den Jahren 1977/78. Die BMW Motorsport GmbH lieferte die Tourenwagen als „Sport-Kits“ an Rennteams in aller Welt. 1978 überließ BMW in der Deutschen Rennsportmeisterschaft den Tunern und Privatteams das Feld, da man mit dem Junior Team – übrigens die erste konsequent betriebene Nachwuchsförderung eines Herstellers im Motorsport – in der Formel-2-Europa-

meisterschaft an den Start ging. Nebenbei bemerkt, recht erfolgreich, denn die March BMW 782 dominierten über die ganze Saison. Bruno Giacomelli, für Cheever ins Team gerückt, sicherte sich den Europameistertitel vor dem Teamkollegen Marc Surer.

Den Titel in der Deutschen Rennsportmeisterschaft – in der Presse als „Formel 1 der Produktionswagen“ bezeichnet – holte 1978 Harald Ertl mit dem Schnitzer BMW 320. Das Team aus Freilassing setzte dabei auf Turbo-Power, und um in der Division II bis 2.000 ccm starten zu können, musste bei Verwendung eines Turboladers der Hubraum auf 1,4 l reduziert werden. Trotz dieser Beschränkung lagen an der Kurbelwelle mehr als 400 PS an. Neben Harald Ertl, der fünf Siege einfahren konnte und auch die Gesamtwertung gewann, überraschte Neuling Markus Höttinger, der in der Division bis zwei





DTM 1992: Emanuele Pirro im BMW M3 auf dem Nürburgring (Bild links). Mitte: Fabien Giroux im BMW M3, Spa-Francorchamps 1987, im Duell mit einem 1992 DTM: Emanuele Pirro in a BMW M3 on the Nürburgring (above left). Centre: Fabien Giroux in the BMW M3 at Spa-Francorchamps in 1987, battling

Liter mit seinem BMW 320 in der Endabrechnung Rang zwei hinter Ertl belegte und damit auch die inoffizielle Saugmotor-Wertung für BMW entschied.

#### Erfolge mit Turbo-Power

Mit einer gehörigen Portion Mut und der geballten Leistung aus einem 2-Liter-Turbomotor im BMW 320i trat die BMW Motorsport GmbH 1977 bei der Marken-Weltmeisterschaft mit einem Tourenwagen gegen die flachen Rennsportwagen an: Gilles Villeneuve und Eddie Cheever wurden beim 6-Stunden-Rennen von Mosport in Kanada als Sieger abgewinkt.

Im Jahr darauf wurde ebenfalls auf Kundenteams gesetzt, und BMW gewann bei allen sieben WM-Läufen die 2-Liter-Klasse: Dieter Quester und Derek Bell in Mugello, Harald Grohs und Eddie Joosen in Silverstone, Ronnie Peterson, Hans-

Joachim Stuck und Markus Höttinger bei den 1.000 km auf dem Nürburgring, wiederum Harald Grohs, nun mit Patrick Nève, in Misano, das „Duo Infernale“ Dieter Quester und Hans-Joachim Stuck in Watkins Glen und schließlich zum Saisonabschluss Marc Surer mit Freddy Kottulinsky bei den sechs Stunden von Vallelunga. Damit beendete BMW mit Idealpunktzahl die Markenweltmeisterschaft als Sieger der 2-Liter-Klasse und hatte mit dem 320i die sportlichen Ambitionen der BMW 3er Reihe endgültig unter Beweis gestellt.

Daran änderte auch die Saison 1979 nichts, als Manfred Winkelhock im Schnitzer BMW 320 Turbo in der Endabrechnung der Division II mit dem zweiten Platz vorlieb nehmen musste. Dritter der Klassenwertung wurde Markus Höt-

tinger, der nun für den Freiburger Rennstall von Gerhard Schneider an den Start ging. Die Techniker von „GS“ hat-

### 1978: Sieben Starts und sieben Siege in der 2-Liter-Klasse.

ten dem BMW 320 ebenfalls einen von BMW „Motoren-Papst“ Paul Rosche konzipierten Werksturbo eingepflanzt.

Im unauffälligeren Gruppe-2-Trimm traten die BMW 320i im Jahr 1980 zur Tourenwagen-Europameisterschaft an. Mit 245 PS aus dem leistungsgesteigerten Serien-Vierzylinder waren Helmut Kellners und Sigi Müller auf ihrem serien-nahen Eggenberger BMW schnell genug, nicht nur die Klassen-, sondern auch die Gesamtwertung für sich zu entscheiden. In der Klasse bis 2.000 ccm sicherte



Monza 1987: Ivan Capelli übergibt den BMW M3 an Roberto Ravaglia.

Monza 1987: Ivan Capelli hands over the BMW M3 to Roberto Ravaglia.

#### BMW M3 Gruppe A DTM 2,3 (E30)

#### BMW M3 Group A DTM 2.3 (E30)

Motor	4-Zylinder-Reihenmotor	Engine	4-cylinder in-line
Bohrung x Hub	94 x 84 mm	Bore x stroke	94 x 84 mm
Hubraum	2.332 ccm	Displacement	2,332 cc
Leistung	300 PS bei 8.000 U/min	Output	300 bhp at 8,000 rpm
Gewicht	960 kg	Weight	960 kg
Baujahr	1987	Production year	1987



BMW 635CSi. Bild rechts: Roland Ratzenberger, Schnitzer BMW M3, TW EM Brunn 1987.  
 against a BMW 635CSi. Above right: Roland Ratzenberger, Schnitzer BMW M3, ETCC Brno 1987.

striction, it had an output of over 400 bhp. Apart from Harald Ertl, who pocketed five wins and also took overall victory, rookie Markus Höttinger emerged as the surprise newcomer, finishing as runner-up to Ertl in the 2-litre division with his BMW 320, thus topping the unofficial rankings for normally aspirated engines on behalf of BMW.

#### Turbo-powered successes

With a good deal of courage and the concentrated power of the 2-litre turbo engine in the BMW 320i, BMW Motorsport GmbH fielded a touring car against the flat sports racers in the World Championship of Marques: Gilles Villeneuve and Eddie Cheever took the chequered flag in the Six Hour Race at Canada's Mosport circuit. The following year also saw customer teams competing, with BMW winning the 2.0-litre class in all seven races of the World Championship: Dieter Quester and Derek Bell in Mugello, Harald Grohs and Eddie Joosen in Silverstone, Ronnie Peterson, Hans-Joachim Stuck and Markus Höttinger in the 1000 km of the Nürburgring, Harald Grohs again, this time with Patrick Nève, in Misano, the "Duo Infernale" of Dieter Quester and Hans-Joachim Stuck in Watkins Glen and, finally, to round off the season, Marc Surer with Freddy Kottulinsky in the Six Hours of Vallelunga. BMW concluded the World Champion of Marques as winner of the 2-litre class with the optimum

number of points: with its 320i the company had provided conclusive evidence of the sporting aspirations of the 3 Series range.

That would continue in the 1979 season, even though Manfred Winkelhock driving a Schnitzer BMW 320 Turbo had to settle for runner-up position in the final tally in Division II. In third place was Markus Höttinger, who was now competing for the Freiburg-based racing team of Gerhard Schneider. The technicians working for "GS" had also implanted a factory turbo unit designed by BMW's "engine guru" Paul Rosche into the BMW 320.

In less striking Group 2 trim, the BMW 320i cars lined up for the European Touring Car Championship in 1980. Drawing on 245 bhp from the performance-enhanced production four-cylinder, Helmut Kelleners and Sigi Müller were fast enough in their near-production Eggenberger BMW to clinch not only a class win but overall victory as well. In the 2000 cc class, BMW also secured the Manufacturers' title that year, as well as coming top in the over 3-litre class with the BMW 635CSi. The 6 Series range had replaced the CSL Coupés in the large touring car class, and in 1981 a similar picture emerged: Grano/Kelleners dominated the rankings with their BMW 635CSi and went on to take

the European title with a clear lead. In the 2000 cc class, Swiss drivers Marco Vanoli and Enzo Calderari topped the points list to clinch the Manufacturers' title with their BMW 320.

Following a realignment of the displacement classes in the European Touring Car Championship and BMW's entry into Formula One, BMW Motorsport initially turned its focus on the over 2500 cc class, in which the BMW 5 and 6 Series were to rake in one win after another. The 3 Series was somewhat overshadowed by its larger siblings, but not for long. A new model based on the second 3 Series (E30) would



Johnny Cecotto präsentiert den Schnitzer BMW M3 1987 auf dem Hockenheimring.  
 Johnny Cecotto presents the Schnitzer BMW M3 at Hockenheim in 1987.



Auf Rundstrecken machte der BMW M3 immer eine gute Figur (links Harald Grohs, DTM 1989). 1987 bewiesen Bernard Béguin und Jean-Jaques Lenne mit ihrem Sieg bei der Rallye Tour de Corse auch die Offroad-Qualitäten des BMW M3.

The BMW M3 always cut a dash on race tracks (left Harald Grohs, DTM 1989). In 1987, Bernard Béguin and Jean-Jacques Lenne also demonstrated the off-road qualities of the BMW M3 when they won the Rallye Tour de Corse.

soon emerge to become the most successful touring car of all times.

### BMW M3: a winning type

During the first half of the 1980s, Formula One was at the heart of BMW's motor sport programme. In 1983 Nelson Piquet, driving the Brabham BMW BT 52 with a BMW four-cylinder packing more than 1,000 bhp, became the very first turbo-powered Formula One World Champion in grand prix history. For a sports version of the second 3 Series model generation – the E30 – BMW Motorsport also chose a four-cylinder engine. Regulations for the new Group A in touring car racing demanded an annual

production of 5,000 units of the base model and set narrower limits for modifications than before. That led to the parallel development of the roadgoing and racing version of the BMW M3. The production model, which already featured flared sheet-steel wheel arches and a striking front and rear spoiler as well as a new 2.3-litre four-cylinder engine with four-valve technology, was the ideal basis for the racing version. Volume production of this sports saloon began in 1986. For the racing version launched in 1987, performance was boosted from 200 to some 300 bhp. 28 metres of steel tubing were additionally welded in by way of a safety cell and to enhance body stiffness, and the chassis was also modified – all in keeping with the regulations.

### The most successful touring car in the world

1987, the year the BMW M3 made its debut in touring car racing, turned into a victory parade. The factory cars in their familiar BMW Motorsport livery won the three major titles: Roberto Ravaglia became the first, and to this day only, World Touring Car Champion, while Winfried Vogt claimed the European Championship and Eric Van de Poele drove the M3 to take the German Touring Car Championship. From then on, the BMW M3 seemed to have a monopoly on wins and titles and, by the late 1980s, had become a byword for touring cars. More than 60 national championships

worldwide, plus seven European Hillclimb Championships, five Mitropa Rallye Cups and eight wins in the 24 Hour Races at Spa-Francorchamps and the Nürburgring made the BMW M3 the most successful touring car in history. The outstanding driver of this triumphant model was Roberto Ravaglia. Following his 1987 World Championship title, he took the European Championship in 1988, the German Touring Car Championship (DTM) in 1989 and, in 1990, the title in his Italian homeland. The names of the drivers behind the wheel of the E30 version of the M3 read like a Who's Who of motor racing: Johnny Cecotto, Steve Soper, Riccardo Patrese, Emanuele Pirro, Dieter Quester, Christian Danner, Joachim Winkelhock, Jacques Laffite and Eric Van de Poele, to mention only the most famous, were all chasing points in the BMW M3.

Once again the regulations were to restrict technical developments. The second-generation BMW M3, now with a six-cylinder high-performance engine, entered the GT Class, while the four-door saloons with 2-litre engines were gearing up for the touring car regulations. The BMW 318i of the third generation of the 3 Series (E36) made its track debut in 1993 with 270 bhp. BMW works drivers entered the major national touring car series in Germany, England, Italy and Japan, where Roberto Ravaglia, Johnny Cecotto, Joachim Winkelhock and Steve Soper collected six titles in three years. For private teams, complete

Eric Van de Poele, Vallelunga 1988.  
Eric Van de Poele, Vallelunga 1988.





BMW sich in diesem Jahr auch die Markenwertung, ebenso in der Klasse über 3 Liter mit dem BMW 635CSi. Die 6er Baureihe hatte mittlerweile in der großen Tourenwagenklasse die CSL-Coupés abgelöst, und 1981 ergab sich ein ähnliches Bild: Grano/Kellners dominierten im BMW 635CSi das Gesamtklassament und wurden mit großem Vorsprung Europameister, in der Klasse bis 2.000 ccm waren die Schweizer Marco Vanoli und Enzo Calderari die Punktbesten und sicherten sich mit einem BMW 320 in dieser Klasse die Markenwertung.

### BMW M3: Der Siegertyp

Nach der Neueinteilung der Hubraumklassen in der Tourenwagen-Europameisterschaft und dem Einstieg von BMW in die Formel 1 konzentrierte man sich bei der Motorsport GmbH zunächst auf die Klasse über 2.500 ccm, wo die 5er und 6er BMW Siege in Serie einfuhren. Der BMW 3er stand dabei etwas im Schatten seiner größeren Brüder. Doch nicht allzu lange, denn schon bald sollte auf Basis der zweiten 3er Reihe (E30) der erfolgreichste Tourenwagen aller Zeiten entstehen.

In der ersten Hälfte der 80er Jahre stand die Formel 1 im Mittelpunkt des BMW Motorsport-Programms. Auf dem

Brabham BMW BT 52 mit dem über 1.000 PS leistenden BMW Vierzylinder wurde Nelson Piquet 1983 der erste Turbo-Weltmeister überhaupt in der Formel 1.

Für eine Sportversion der zweiten 3er-Modellgeneration E30 setzte die BMW Motorsport GmbH ebenfalls auf einen Vierzylindermotor. Das Reglement für die neue Gruppe A im Tourenwagensport verlangte eine Jahresproduktion von 5.000 Exemplaren des Basismodells und sah für Modifikationen engere Grenzen als bisher vor. Deshalb verlief die Entwicklung von Straßen- und Rennversion des BMW M3 parallel.

Das Serienmodell mit ohnehin schon breiten Stahlblech-Kotflügeln, auffälligem Front- und Heckspoiler und neuem 2,3-Liter-Vierzylinder-Viertürmotor war die ideale Basis für die Rennsportversion. Die Serienfertigung dieser Sportlimousine begann 1986. Für die Rennversion, die 1987 realisiert werden sollte, wurde eine Leistungssteigerung von 200 auf knapp 300 PS angestrebt. 28 Meter Stahlrohr wurden noch als Sicherheitskäfig und Karosserieversteifung eingeschweißt, dazu erfuhr das Fahrwerk – natürlich regelkonforme – Modifikationen.

Das Premierenjahr 1987 des BMW M3 im Tourenwagensport wurde zu einem Triumphzug. Die Werkswagen in den

bekanntesten Motorsport-Farben gewannen die drei wichtigsten Titel: Roberto Ravaglia wurde der erste – und bis heute einzige – Tourenwagen-Weltmeister, Winfried Vogt errang die Europameisterschaft, und Eric Van de Poele wurde auf dem M3 Deutscher Tourenwagenmeister. Von nun an war der BMW M3 auf Titel und Siege abonniert und avancierte in den späten 80er und 90er Jahren zum Inbegriff des Tourenwagens schlechthin.

### Erfolgreichster Tourenwagen der Welt

Mehr als 60 Landesmeisterschaften weltweit, dazu sieben Berg-Europameisterschaften, fünf Mitropa Rallye Cups und allein acht Siege bei den 24-Stunden-Rennen in Spa-Francorchamps und auf dem Nürburgring machten den BMW M3 zum bis heute erfolgreichsten Tourenwagen. Herausragender Fahrer auf diesem Modell war Roberto Ravaglia: Nach seinem Weltmeistertitel 1987 siegte er noch 1988 in der EM, 1989 in der DTM und 1990 in seinem Heimatland Italien.

Die Namen der Piloten des M3 der Baureihe E30 lesen sich wie ein „Who is who“ des Motorsports: Johnny Cecotto, Steve Soper, Riccardo Patrese, Emanuele Pirro, Dieter Quester, Christian Danner, Joachim Winkelhock, Jacques Laffite

Silverstone 1987: Der Schnitzer BMW M3 von Emanuele Pirro und Roberto Ravaglia. Roberto Ravaglia wurde in diesem Jahr der erste und bis heute einzige Tourenwagen-Weltmeister.

Silverstone 1987: the Schnitzer BMW M3 of Emanuele Pirro and Roberto Ravaglia. That year, Roberto Ravaglia became the first and only World Touring Car Champion to date.





Steve Soper im BMW 318i bei der japanischen Tourenwagenmeisterschaft 1994.  
Steve Soper in the BMW 318i during the 1994 Japanese Touring Car Championship.

oder Eric Van de Poele, um nur die Bekanntesten zu nennen, gingen mit dem M3 auf Punktejagd.

Wieder einmal sollte das Reglement die technische Entwicklung eingrenzen, und die zweite Generation des BMW M3, jetzt mit Sechszylinder-Hochleistungsmotor, ging in der GT-Klasse an den Start, während im Tourenwagen-Reglement nun viertürige Limousinen mit 2,0-Liter-Motoren vorgesehen waren.

Der BMW 318i aus der dritten Modellgeneration der BMW 3er Reihe (E36) wurde ab 1993 mit 270 PS ins Rennen geschickt. Die Einsätze der BMW Werksfahrer erfolgten bei den wichtigen nationalen Tourenwagenserien in Deutschland, England, Italien und Japan, wo Roberto Ravaglia, Johnny Cecotto, Joachim Winkelhock und Steve Soper in drei Jahren sechs Meistertitel einfuhren.

Für die privaten Teams gab es wiederum komplette Rennfahrzeug-Kits zum Selbstaufbau. Die Weiterentwicklung im Detail führte 1995 zu einer neuen Motorversion des BMW Vierzylinders in der Rennversion des BMW 320i, dessen Leistung in den folgenden Jahren auf über 300 PS gesteigert wurde.

### Erfolgreich in den USA

1995 gab BMW North America bei der Prototype Technology Group (PTG) den Bau eines Rennsport M3 in Auftrag. Schließlich erfreute sich der BMW M3 schon in diesen Jahren in den USA großer Beliebtheit, ein Umstand, dem man mit

verstärktem Rennsportengagement auf dem nordamerikanischen Kontinent Rechnung tragen wollte.

Das Ergebnis waren vier 380 PS (280 kW) starke M3 mit einem auf 3,2 Liter Hubraum aufgebohrten Sechszylindermotor, die in der Saison 1996 an den Start gingen. Auf Antrieb gewann BMW die IMSA GTS-2-Klasse, der erste Rennsporterfolg im wichtigen US-Markt für BMW seit 1981. Mit drei Siegen erkämpfte sich Pete Halsmer den zweiten Platz in der Gesamtwertung. Lediglich sieben Minuten trennten ihn von der Meisterschaft, als ihn ein technischer Defekt im letzten Rennen in Daytona um seine Titelchancen brachte. 1997 gewannen die PTG M3 die IMSA GT3-Klasse und Bill Auberlen holte den ersehnten Fahrertitel für das Team.

Dann ging es Schlag auf Schlag: 1998 gewann BMW die Fahrer-, Marken- und Teamwertung bei der Professional Sports Car Series und der United States Road Racing Championship. 1999 startete man gemeinsam mit dem Schnitzer-Team, das die offenen BMW V12 LMR in der Prototypenklasse an den Start brachte, in der American Le Mans Serie (ALMS). Mit „Strietzel“ Stuck startete ein Fahrer im PTG-Team, der bereits in den 70er Jahren in der IMSA-Serie Erfolge auf amerikanischem Boden für BMW eingefahren hatte. Er hatte großen Anteil daran, dass PTG die Teamwertung in der GT-Klasse gewinnen konnte.

### Die Diesel-Sensation

2001 gingen vier BMW M3 GTR in der GT-Klasse der American Le Mans Serie an den Start. Bei diesen komplett neu entwickelten Fahrzeugen sorgte ein V8-Motor mit 4 Litern Hubraum, der 480 PS (353 kW) leistete, für spektakuläre Fahrleistungen. Jeweils zwei Fahrzeuge wurden von Schnitzer und PTG betreut, Fahrer waren Stuck, Said, Lehto, Au-

## Mit dem BMW M3 begann das bis heute erfolgreichste Kapitel.

berlen, Eklom, Jönsson sowie Jörg und Dirk Müller. Die Bilanz des BMW M3 GTR war beeindruckend: sieben Siege bei neun Starts und damit die Titel in der Fahrer- (Jörg Müller), Team- (BMW Motorsport Schnitzer) und Markenwertung. Nach einer Reglementänderung für die folgende Saison beendete BMW sein Engagement mit dem BMW M3 GTR in der ALMS.

### BMW M3 GTR (E36)

Motor	6-Zylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub	86 x 85,7 mm
Hubraum	3.000 ccm
Leistung	346 PS bei 8.250 U/min
Gewicht	1.150 kg
Baujahr	1993

### BMW M3 GTR (E36)

Engine	6-cylinder in-line
Bore x stroke	86 x 85.7 mm
Displacement	3,000 cc
Output	346 bhp at 8,250 rpm
Weight	1,150 kg
Production year	1993



BMW M3 GTR mit Johnny Cecotto beim ADAC-GT-Cup 1993. Rechts: 1998 gewann mit dem 320d erstmals ein Diesel einen Langstrecken-Klassiker.  
 BMW M3 GTR with Johnny Cecotto in the 1993 ADAC GT Cup. Right: In 1998, the 320d became the first diesel to win an endurance classic.

self-assembly race car kits were available again. Further honing of details led in 1995 to a new version of the BMW four-cylinder for the racing version of the BMW 320i, whose output in subsequent years rose to more than 300 bhp.

#### Success in the USA

In 1995, BMW North America tasked the Prototype Technology Group (PTG) with building an BMW M3 race version. The BMW M3 was enjoying great popularity in the USA at the time and the company wanted to consolidate this by boosting its motor sport involvement on the North American continent. The upshot was four 380 bhp (280 kW) M3 cars with six-cylinder engines rebored to 3.2 litres, which entered the racing scene in 1996. BMW instantly won the IMSA GTS-2 Class, the first racing success in the US since 1981 in what was a crucial export market for BMW. With three wins, Pete Halsmer secured second place in the overall rankings. He had been just seven minutes away from the championship title when a technical fault in the final race at Daytona robbed him of his title chances. In 1997, the

Hans-Joachim Stuck vor seinem BMW M3 des PTG Teams, 1999.  
 Hans-Joachim Stuck with his PTG Team BMW M3 in 1999.



PTG M3 cars won the IMSA GT3 Class, and Bill Auberlen took the coveted Drivers' title for the team.

Then things really hotted up. In 1998, BMW won the Drivers', Manufacturers' and Team titles in the Professional Sports Car Series and the United States Road Racing Championship. 1999

### The BMW M3 marked the start of the most successful chapter to date.

saw a joint venture in the American Le Mans Series (ALMS) with the Schnitzer Team, which was fielding the open-topped BMW V12 LMRs in the Prototype Class. In Strietzel Stuck, the PTG team had a driver who had already claimed victories for BMW on American soil in the IMSA Series in the 1970s. He played a key role in securing the GT Class Team title for PTG.

In 2001, four BMW M3 GTRs contested the GT Class of the ALMS. They were newly developed cars driven by a V8 engine with a swept volume of four litres and an output of 480 bhp (353 kW) that made for stunning performance. Schnitzer and PTG entered two cars each, driven by Stuck, Said, Lehto, Auberlen, Ekblom, Jönsson and Jörg and Dirk Müller. The tally of successes for the BMW M3 GTR was impressive: seven wins in nine races secured the Drivers' (Jörg Müller), Team (BMW Motorsport Schnitzer) and Manufacturers' titles. Following a change in the regulations for the next season, BMW wrapped up its ALMS involvement with the BMW M3 GTR.

Significantly less horsepower than in the V8 coupled with far lower fuel consumption was a winning formula for the BMW 320d in the 1998 24 Hour Race on the Nürburgring-Nordschleife. Hans-Joachim Stuck and his team-mates Marc Duez, Andy Bovensiepen and Christian Menzel caused an absolute sensation by winning the world's first overall victory for a diesel-powered car in an endurance classic. With the tuned direct-injection turbo engine from the production model, the team provided overwhelming evidence of BMW's diesel competence. For 1999, BMW Motorsport had a new model lined up for touring car racing with models in near-standard

production trim. The fourth-generation BMW 320i (E46) now followed the series model in featuring a straight-six under the bonnet for the race track as well. The race kit versions started out with 200 bhp; two years later that had risen to 240 bhp when, after a long interval, the European Super Production Championship marked the revival of an international race series for touring cars. BMW Motorsport was backing six European national teams. By the end of the tenth and final race, the winner was Peter Kox of BMW Team Germany ahead of his Dutch compatriot Duncan Huisman driving for BMW Team Netherlands.

The 2002 season saw a repeat of the old rivalry between manufacturers in European touring car racing, with the BMW teams fighting nailbiting duels with the competition but ultimately having to concede defeat. The format of the ten races of two 50 km sprints each had proved itself and was carried over into 2003, as were the regulations for weight handicaps. It wasn't tactics that counted on the track, however, but sheer racing prowess. An exciting season ended with BMW taking the Manufacturers' title, while in the Drivers' Championship Jörg Müller, despite sterling support from his team-mate Dirk Müller in the BMW Schnitzer works team, missed out on the title by a single point.

### BMW 320i ETCC (E46)

Motor	6-Zylinder-Reihenmotor
Bohrung x Hub	80 x 66 mm
Hubraum	1.990 ccm
Leistung	270 PS bei 8.800 U/min
Gewicht	1.140 kg
Baujahr	2004

### BMW 320i ETCC (E46)

Engine	6-cylinder in-line
Bore x stroke	80 x 66 mm
Displacement	1,990 cc
Output	270 bhp at 8,800 rpm
Weight	1,140 kg
Production year	2004

In the German Touring Car Challenge, the winning car was again a BMW 320i – and with Claudia Hürtgen at the wheel, it was the first time a woman had won a national championship. She managed to repeat her success in 2004.

The many top-class drivers in their BMW 320i cars ensured an early win of the Manufacturers' title in the FIA European Touring Car Championship, but the fight for the Drivers' title raged on until the final race in an all-out battle against the drivers of the other marques as well as the competing BMW teams, and even some internal rivalry within teams. The duel between the two Müllers in the BMW works team of Schnitzer Motorsport ultimately gave way to an entirely different winner: Andy Priaulx

was proclaimed European Champion in a BMW 320i fielded by BMW Team Great Britain.

It is unlikely that these most recent triumphs will mark the end of the success story of the BMW 3 Series in the motor sport arena. In 2005, the fifth model generation of the sporty, compact saloon will roll off BMW's production lines, and it will surely only be a matter of time before the first race versions begin to stir things up on the world's circuits and add a further chapter to the illustrious sporting history of this car.

Martin/Slaus/Heger im BMW 318i bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps, 1994.

Martin/Slaus/Heger in a BMW 318i in the Spa-Francorchamps 24 Hours of 1994.





FIA ETCC 2004 in Dubai: Alessandro Zanardi (rechts) und Jörg Müller im Zweikampf.  
FIA ETCC 2004 in Dubai: Alessandro Zanardi (right) and Jörg Müller battle it out.

Deutlich weniger Pferdestärken als im V-8, aber dafür auch ein deutlich geringerer Kraftstoffverbrauch führten beim 24-Stunden-Rennen des Jahres 1998 auf der legendären Nürburgring-Nordschleife zum Erfolg des BMW 320d. Hans-Joachim Stuck und seine Teamkollegen Marc Duez, Andy Bovensiepen und Christian Menzel schafften die Sensation und holten den weltweit ersten Gesamtsieg bei einem Langstrecken-Klassiker für ein Dieselfahrzeug überhaupt. Mit dem getunten Turbo-Direkteinspritzer aus dem Serienmodell stellte dieses Team eindrucksvoll die Dieselkompetenz von BMW unter Beweis.

### Die erste Frau als Champion

Für den Tourenwagensport mit seriennahen Fahrzeugen wartete BMW Motorsport im Jahr 1999 mit einem neuen Angebot auf: Beim BMW 320i der vierten Modellgeneration (E46) saß nun auch für den Renneinsatz – wie schon beim Serienmodell – ein Reihen-Sechszylindermotor unter der Haube.

Aus den zunächst 200 PS der Rennkit-Versionen waren zwei Jahre später schon wieder 240 PS geworden, als mit der European Super Production Championship nach langer Pause erstmalig wieder eine internationale Rennserie für Tourenwagen gestartet wurde.

BMW Motorsport setzte dabei auf insgesamt sechs europäische Länderteams. Nach zehn Rennen hieß der Sieger Peter Kox vom BMW Team Germany vor seinem holländischen

Landsmann Duncan Huisman vom BMW Team Netherlands.

Die Saison 2002 sah eine Neuauflage der alten Markenrivalitäten im europäischen Tourenwagensport, die BMW Teams lieferten sich packende Duelle mit der Konkurrenz, unterlagen aber in der Endabrechnung. Das Format der zehn Rennen zu je zwei 50-km-Sprints hatte sich bewährt und wurde auch 2003 beibehalten, ebenso die Regeln mit Gewichtshandicaps.

Doch auf der Strecke zählte nicht die Taktik, sondern Rennsport pur. Ein überaus spannender Saisonverlauf endete mit dem Markentitel für BMW. In der Fahrerwertung unterlag Jörg Müller trotz bester Unterstützung durch seinen Teamkameraden Dirk Müller im BMW Schnitzer-Werksteam um gerade mal

einen einzigen Punkt. In der Deutschen Tourenwagen Challenge gewann ebenfalls ein BMW 320i – und mit Claudia Hürtgen am Steuer zum ersten Mal eine Frau eine nationale Meisterschaft. 2004 gelang es ihr, diesen Erfolg noch einmal zu wiederholen.

### Voller Einsatz bis zum Schluss

Die Markenwertung der FIA European Touring Car Championship konnten die zahlreichen Top-Piloten auf ihren BMW 320i in der Saison 2004 schon vorzeitig sicherstellen. Um den Fahrertitel wurde jedoch bis zum letzten Lauf mit vollem Einsatz sowohl gegen die Fahrer der anderen Marken als auch der konkurrierenden BMW Teams und sogar teamintern gekämpft.

Das Duell der beiden Müllers im BMW Werksteam von Schnitzer Motorsport sah in der Endabrechnung einen lachenden Dritten: Europameister wurde Andy Priaulx mit dem BMW 320i vom BMW Team Great Britain.

Die Erfolgsstory der BMW 3er Reihe im Rennsport ist mit diesen jüngsten Erfolgen sicherlich noch nicht zu Ende. 2005 läuft die mittlerweile fünfte Modellgeneration der sportlich kompakten Limousine von den Produktionsbändern der Bayerischen Motoren Werke.

Es ist somit wohl kaum mehr als eine Frage der Zeit, bis die ersten Rennversionen auch dieses Fahrzeugs auf den Rennstrecken der Welt für Aufsehen sorgen und damit ein weiteres Kapitel Motorsportgeschichte schreiben werden.



Andy Priaulx, Gewinner der FIA European Touring Car Championship 2004, auf BMW 320i.  
Andy Priaulx, winner of the 2004 FIA European Touring Car Championship, in a BMW 320i.



Erfolgreich auf Straße und Piste – die BMW 02er.  
A success on and off-road – the BMW 02 Series.

# Die Vorgeschichte: die BMW 2002er Reihe

In Gestalt der BMW 02er Modelle hat die BMW 3er Reihe eine Vorgeschichte, die an Faszination und Vielfalt keinen Wunsch offen lässt. Die sportlichen, kompakten Limousinen, Cabrios und Touring-Modelle trafen von 1966 an genau den Zeitgeschmack und verkörperten die Markenwerte in perfekter Form. Das Exportgeschäft erreichte mit den BMW 02er Modellen eine neue Dimension, und heute werden die dynamischen 02er nicht ohne Grund als Kultmobile bezeichnet, denn wie wenige andere Fahrzeuge dieser Zeit stehen sie hoch in der Gunst der Liebhaber klassischer Automobile.

Von Walter Zeichner



Nach kurzer Zeit waren 250.000 BMW 02er verkauft.  
Before long the BMW 02 had reached sales of 250,000.

Mit diesem zweitürigen, in seinem Erscheinungsbild deutlich den Linien des neuen Coupés angeglichenen, betont kompakten BMW 1600, dem man im internen Sprachgebrauch bald die Zeichenkombination „-2“ anhängte, um Verwechslungen mit dem viertürigen BMW 1600 der Neuen Klasse vorzubeugen, begann die bis dahin bedeutendste Erfolgsgeschichte der Bayerischen Motorenwerke im Automobilbau.

Wie bislang kein anderer BMW verkörperte der 1966 in München präsen-

tierte BMW 1600 die traditionellen Markenwerte wie Dynamik, Leichtbau und Kultiviertheit. Die in ihrem schnörkellosen und flächenbetonten Design eher an die Formensprache italienischer Karosserie-künstler erinnernde Gestaltung des Wagens stand Mitte der 60er Jahre in krassem Gegensatz zur Mehrzahl der einheimischen Mitbewerber.

Während man sich dort seit der Nachkriegszeit entweder beständig am Vorbild US-amerikanischen Designs orientierte oder auf konservative Stilelemente vertraute, war man unter der Leitung des BMW Designchefs Wilhelm Hofmeister einen völlig anderen Weg gegangen.

Schon das erste Modell mit 85 PS leistendem 1,6-Liter-Vierzylindermotor,



Schicker BMW 02er vor schickem Café in München.

Smart BMW 02 outside a smart Munich café.

## The forerunner: BMW 2002 range

The BMW 3 Series has a prehistory in the shape of the BMW 02 model range, one which left no desires unfulfilled in terms of fascination and diversity. The sporty, compact saloons, convertibles and touring models that began to appear in 1966 were perfectly in keeping with the mood of the time and perfectly embodied the brand values. The BMW 02 models swept the export business into a new dimension, and today the dynamic BMW 02 models are justifiably described as cult cars. Like few other vehicles of the time, they enjoy a high status among classic car fans.

By Walter Zeichner

This two-door, manifestly compact BMW 1600, which clearly leaned in looks on the lines of the new Coupé and soon had the internal code of "-2" added to its designation to avoid any confusion with the four-door BMW 1600 of the New Class, signalled the start of the most significant success story in BMW car production.

Like no other BMW to date, the 1600 – unveiled in Munich in 1966 – embodied traditional brand values such as dynamic handling, lightweight engineering and refinement. With its uncluttered design that stressed the body surfaces, it was

Bilder aus einem frühen Prospekt zum BMW 1600.

Photos from an early brochure on the BMW 1600.



more reminiscent of the design language of leading Italian body stylists, and in the mid-1960s it stood in stark contrast to the majority of its German competitors. Whereas during the postwar years these either systematically followed the example of US design or opted for conservative styling elements, under the direction of BMW's chief designer Wilhelm Hofmeister, the Bavarian company had struck out on an entirely different path.

The very first model, with its 85 bhp, 1.6-litre four-cylinder engine, stick-shift gearbox and emphatically sporty, simple interior was exactly what BMW drivers were looking for. It was the very BMW that everyone had been waiting for since the end of the war. The model range was expanded upwards in rapid succes-

seconds, going on to reach a top speed beyond the 160 km/h threshold with effortless ease. Apart from further, more powerful variants with modern injection engines, it was primarily the BMW 2002 Turbo within this model range that would create a stir. This first car in Europe to boast an exhaust turbocharger as standard and an output of 170 bhp astonished drivers and the motoring press alike with the sheer brute force of its power curve, while during times overshadowed by the energy crisis it also sparked heated debate on the subject of environmental compatibility.

But these precursors of the BMW 3 Series set benchmarks not only in terms of their motorization and dynamics. When it came to their body variants and equipment levels, the BMW 02



Werbefeld mit dynamischer Symbolkraft.  
Advertising image with dynamic symbolism.

sion, and the smooth-running, torquey, overhead-valve engine had an easy time of it with this compact saloon. Almost at yearly intervals, the Munich production plant launched higher-performance variants onto the market. 1968 saw the arrival of the 2002 model, which today enjoys genuine cult status. It was a car big enough to accommodate a family of four comfortably, while on the other hand, if the driver so desired, it could be turned into a real sports car that hit the 100 km/h mark in little more than ten

Series signalled the development of a strategy of diversity which would be taken up again in the 1980s in the second BMW 3 Series range and which constitutes one of the secrets of BMW's success in the upper mid range.

With the Cabrio body variant of 1967 and the Touring introduced in 1971, BMW succeeded in achieving a diversification within the model range aimed at exclusivity and practicability, which is valid today more than ever. Yet the Touring body concept

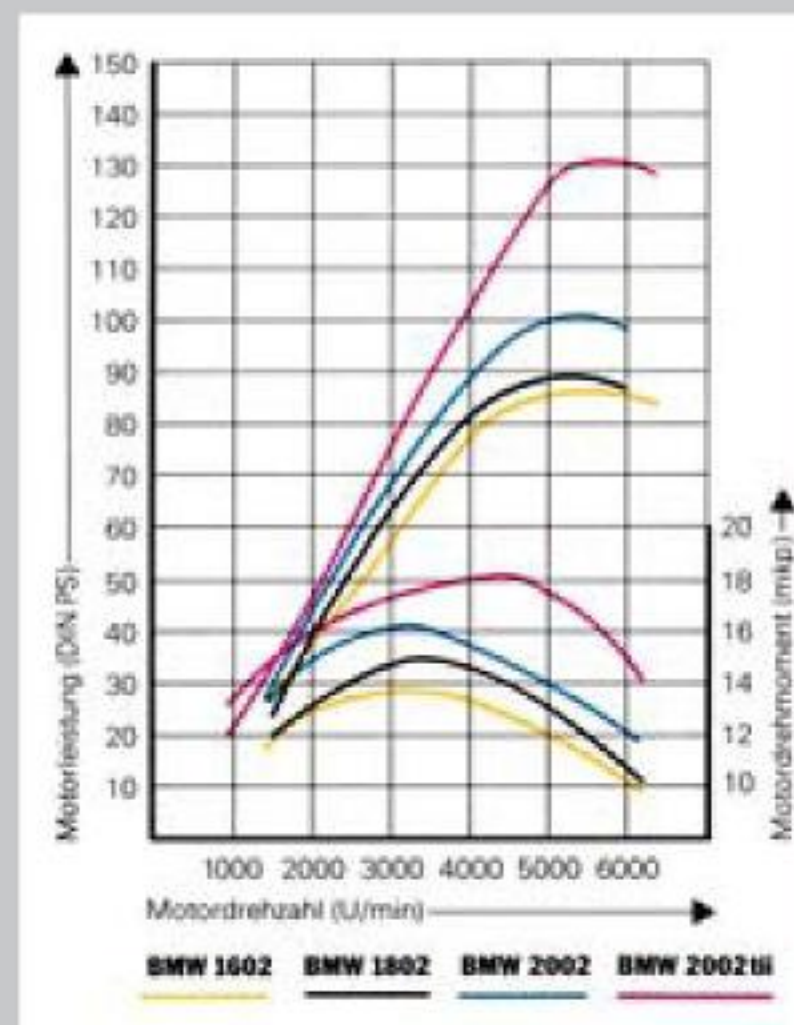


## Passive Sicherheit beim BMW 2002

## Passive safety on the BMW 2002



Intensiv wurde die passive Sicherheit der BMW 02er Fahrgastzelle getestet.  
The passive safety of the BMW 02 passenger cell was rigorously tested.



Knüppelschaltung und betont sportlich schlicht gehaltenem Innenraum traf mitten in die Herzen der BMW Fahrer. Genau auf diesen BMW hatte man seit Kriegsende gewartet. In sehr rascher

## Der BMW 02er verkaufte sich öfter als alle anderen vorherigen Modelle zusammen.

Folge wurde diese Modellreihe nach oben ausgeweitet, der laufuhige und durchzugsstarke, obengesteuerte Motor hatte mit der kompakten Limousine leichtes Spiel. Fast im Jahresrhythmus brachte das Münchner Werk leistungsstärkere Varianten auf den Markt.

1968 erschien mit dem Typ 2002 ein Modell, das heute durchaus Kultstatus verkörpert. Der Wagen bot einer vierköpfigen Familie bequem Platz und verwandelte sich andererseits je nach Wunsch des Fahrers spontan in einen veritablen Sportwagen, der in wenig mehr als 10 Sekunden die 100-km/h-Marke passierte und quasi mühelos Geschwindigkeiten jenseits der 160-km/h-Marke erreichte.

Neben weiteren leistungsstarken Varianten mit modernen Einspritzmotoren sorgte innerhalb dieser Modellreihe später vor allem der BMW 2002 Turbo für Furore. Dieses erste Automobil in Europa mit serienmäßig installiertem

Abgasturbolader und 170 PS verblüffte Fahrer und Fachwelt mit geradezu bahchialer Leistungsentfaltung – sorgte andererseits zu Zeiten der Energiekrisen zugleich für intensive Diskussionen zum Thema Umweltverträglichkeit.

Doch nicht nur was die Motorisierung und Dynamik betraf, setzten diese BMW 3er Vorläufer Maßstäbe. Auch was Karosserie und Ausstattung betraf, wurde mit der BMW 02er Reihe eine Stra-

tegie der Vielfalt entwickelt, die später in den 80er Jahren mit der zweiten BMW 3er Reihe wieder aufgenommen wurde und eines der Geheimnisse des Erfolgs von BMW in der oberen Mittelklasse darstellt.

Mit den Karosserievarianten Cabrio ab 1967 und Touring ab 1971 gelang BMW innerhalb der Modellreihe eine Diversifizierung in Richtung Exklusivität und Praktikabilität, die heute mehr denn je Gültigkeit hat. Dabei war das Karosseriekonzept Touring für das Unternehmen vollkommen neu.

Es stellte eine BMW typische und neu interpretierte Adaption des alten

Themas „Kombi“ dar und machte diese Karosserieform, mit der man bisher eher eine handwerkliche Nutzung verband, sozusagen salonfähig. Der kompakte Wagen mit Heckklappe, dessen hintere Hälfte des Innenraums in eine Ladefläche verwandelt werden konnte, wurde spontan als freizeitorientiertes und dabei weiterhin sportliches Automobil angesehen und sicher nicht zum Transport von Schweinehälften oder Farbeimern genutzt.

Kräftig und robust – die BMW Vierzylinder der 02er Reihe.  
Powerful and robust – BMW four-cylinders of the 02 Series.



Darüber hinaus verkörperte die BMW 02er Reihe neben ihren ästhetischen und dynamischen Qualitäten vor allem auch ein Lebensgefühl am Puls der Zeit. Freiheit, Jugendlichkeit und Ideenreichtum verschmolzen hier zu einer automobilen Manifestation des Zeitgeistes. Dieser BMW war erfrischend anders als die anderen, und der Erfolg gab diesem Stil mehr als deutlich Recht.

In zwölf Produktionsjahren verließen mehr als 860.000 Wagen der BMW 02er Reihe das Stammwerk in München und Montagebetriebe in Portugal und Uruguay. Damit hatte BMW allein mit dieser Modellreihe mehr Automobile produziert, als bisher insgesamt ab 1929 in Eisenach und München entstanden waren.

Vor allem auch das wichtige Exportgeschäft hatte mit der BMW 02er Reihe einen entscheidenden Durchbruch erzielt. Gerade im wichtigsten Exportmarkt USA verhalfen diese schicken, sportlichen und kompakten Europäer der Marke BMW zu einem Bekanntheitsgrad und einer Akzeptanz, auf die in den folgenden Jahren aufgebaut werden konnte.

Hatte die Neue Klasse BMW zum Durchbruch nach den schwierigen 50er



Die BMW 02er – Legenden des Rennsports.  
BMW 02 models – legends of motor racing.

Jahren mit ihren modellpolitischen Experimenten und Zugeständnissen sowie ihrer Orientierungssuche verholten, so

gelang mit der 02er Reihe der beeindruckende Beginn einer internationalen Erfolgsgeschichte.



Rallye



14.-16.9.1973. Österreichische Alpenfahrt.  
Schnellster: A.Waribold/J.Todt mit BMW 2002



BMW 2002 bei der Rallye Monte Carlo 1970.  
BMW 2002 during the 1970 Rallye Monte Carlo.

was a complete novelty for the company. It represented an adaptation and reinterpretation of the old "estate car" theme in typical BMW style and made this body form, previously regarded more as a tradesman's accoutrement, as it were "socially acceptable". This compact model with its tailgate and an interior whose rear half could be turned into a cargo space was instantly seen as a leisure-oriented and sporty automobile, and was unlikely to have been used for conveying sides of pork or buckets of paint.

Apart from its aesthetic and dynamic qualities, the BMW 02 Series also embodied, above all, a lifestyle with its finger on the pulse of the day.

## The BMW 02 sold more than all other previous models together.

Freedom, youthfulness and inventiveness merged into a motorized manifestation of the spirit of the times. This BMW was refreshingly different from the others and its success more than vindicated this style. Over twelve years of production, more than 860,000 BMW 02 Series cars left the main plant in Munich and assembly factories in Portugal and Uruguay. It meant that, with this model series alone, BMW had produced more cars than had been built in total in Eisenach and Munich since 1929. Above all the crucial export side of the business had also claimed a decisive breakthrough with the BMW 02 Series. In the USA in particular, the most important export mar-

ket, these stylish, sporty and compact European cars helped BMW achieve a degree of familiarity and acceptance on which the company was able to build over the years to come.

If the New Class had helped BMW to make the breakthrough after the challenging 1950s with the company's experimental model policies, concessions and efforts to find the right direction, it was the BMW 02 Series that paved the way for a stunning start to a global success story.



BMW 2002 bei der Semperit-Rallye 1969.  
BMW 2002 in the 1969 Semperit Rally.

# 30 Jahre BMW 3er. Von Anfang an unerreicht.



Ein BMW 3er ist immer er selbst. Welche Generation BMW 3er im Rückspiegel auch auftaucht – die markante Frontpartie mit den typischen Doppelscheinwerfern und der charakteristischen BMW Niere machen ihn genauso unverwechselbar wie die dynamische Linienführung der Seitenansicht und das kraftvolle Heck. Seit 30 Jahren – mit dem neuen BMW 3er jetzt in der fünften Generation: Die Ikone der Sportlimousinen.

