

Die 3. Generation - auch als Touring

Eine in allen Details gewachsene, vollkommen neue 5er Reihe stellt BMW im Januar 1988 vor. Erstmals in der Geschichte der mittleren BMW Baureihe startet die Serie ausschließlich mit Sechszylindermotoren, das Spektrum reicht zunächst vom 524td mit 115 PS bis zum 535i mit 218 PS, doch zügig werden weitere Varianten entwickelt. 1985 debütieren die in dieser Klasse völlig neuen Kombi-Modelle mit der Bezeichnung touring, ein Jahr später gibt es den 5er auch mit V8- Motoren. Mit über 1,3 Millionen gebauten Einheiten gerät diese Modellreihe zu einem der herausragenden Erfolge in der BMW Automobilgeschichte.

BMW bringt ersten Serienturbo heraus - der 2002 Turbo

1973-1974

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt am Main debütiert der BMW 2002 turbo als erster europäischer Serien-PKW mit Turbolader. Grundlage der Motorisierung bildet der Vierzylinder-Einspritzmotor des 2002 ti. Die bei 3000 U/min einsetzende Turbounterstützung verhilft dem schnellen Wagen zu Spitzenleistungen, die neue Maßstäbe bei den sportlichen 2-Liter-Limousinen setzen. Negativ macht sich die wegen des Turbos höhere Verdichtung in den niedrigen Drehzahlbereichen bemerkbar. Da der Turbolader nicht kontinuierlich arbeitet, fehlt hier seine Schubkraft. Enttäuschend sind in diesem Bereich die Fahrleistungen, die nicht zum sportlichen Image passen. Er kommt nur träge auf Touren. Äußerlich unterscheidet sich der BMW 2002 turbo von den anderen Modellen der Firma durch die auffällige, farbige Lackierung sowie durch Front- und Heckspoiler. Der vordere Spoiler besitzt Öffnungen für die Öl- und Turboladerkühlung.

BMW bietet den 2002 turbo jedoch zu einem ungünstigen Zeitpunkt an: Leistungsstarke Fahrzeuge mit hohem Kraftstoffverbrauch haben angesichts von Ölkrise und Rezession kaum Marktchancen.

So produziert BMW vom September 1973 bis 1974 nur 1672 Fahrzeuge dieses Typs. Mit dem seitenverkehrt auf dem Spoiler angebrachten Schriftzug sollen Autofahrer auch im Rückspiegel erkennen können, wer hinter ihnen fährt. Der 2002 turbo hat einen Hubraum von 1990 ccm und eine Leistung von 170 PS, die den Wagen mühelos eine Höchstgeschwindigkeit von 211 km/h erlauben.

BMW gelingt mit neuen 3er-Reihe der große Wurf 1975-1983

Im Juli 1975 präsentiert BMW seine neue 3er-Reihe E21. Sie wird zu der größten Erfolgsserie der Bayerischen Motoren Werke. Als Grundmodelle werden der 316, der 318 und der 320 angeboten.

Mit der Entwicklung der neuen Serie hat sich BMW Zeit gelassen: Die „kleinen“ 02er BMW, die nun abgelöst werden, sind seit fast zehn Jahren auf dem Markt gewesen. Fünf Jahre beanspruchte die Entwicklung der neuen Modelle, die Kosten dafür betragen rund 35 Mio. DM.

Dem betriebenen Aufwand entsprechend haben die neuen BMW erheblich mehr zu bieten als nur modernere Karosserie, die allerdings die auffälligste Veränderung darstellt. Die

markentypische Linienführung und das Stufenheck bleiben erhalten, aber die Wagen sind länger, breiter und niedriger als die Vorgängermodelle - sie haben eine verbesserte Aerodynamik und weisen eher Ähnlichkeit mit der neuen 5er-Reihe der Oberklasse, als mit den alten 02er BMW auf. Allerdings bleiben die 3er-Modelle Zweitürer, eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse.

Viel Überlegung wurde in die Verbesserung der passiven Unfallsicherheit investiert. Insgesamt ist die neue Karosserie der 3er-Serie stabiler, sie hat eine großzügig bemessene Knautschzone und zeigt optimales Verformungsverhalten im Fall eines Aufpralls. Als sicherheitstechnische Besonderheit liegt der Benzintank außerhalb des Heck-Deformationsbereichs unterhalb des Rücksitzes, was eine recht aufwendige technische Konstruktion erfordert. Stahlgürtelreifen und ein Bremskraftverstärker, der das Überbremsen der Hinterräder verhindern soll, werden serienmässig geliefert. Der Vierzylindermotor ist nun in allen Versionen stärker als in den Vorgängermodellen (der 316 leistet 90PS), begnügt sich aber mit Normalbenzin. Damit passen sich die Bayerischen Motoren Werke der Marktveränderung an.

Der Trend geht zu Autos mit Normalbenzinverbrauch; die angesprochenen Käuferschichten achten auf Wirtschaftlichkeit. Innen sind die 3er-BMW geräumiger und komfortabler geworden. Sie bieten ein aufwendiges Heizungs- und Lüftungssystem, serienmässig installierte Automatikgurte und körpergerechte Sitze mit Kopfstützen. Etliche weitere Veränderungen, die den Komfort gegenüber den alten 02er BMW erhöhen, sind von der 5er-Reihe übernommen, wie etwa das neue, übersichtliche Armaturenbrett. Ein 320 mit 109PS kostet 15.880,-DM.

Die Highlights der neuen 3er-Reihe: Doppelscheinwerfer, zum Fahrer hin abgewinkelte Mittelkonsole, stark stabilisierte Fahrgastzelle. Bis 1983 verkauft BMW über 1,3 Millionen Exemplare.

BMW steigt mit der neuen 7er-Reihe in die Oberklasse 1977-1986

Mit seiner 7er-Reihe E23 steigt BMW in die automobilen Oberklasse auf, die in Deutschland bislang nur von den S-Modellen des Konkurrenzunternehmens Mercedes besetzt war. Von ihrem Styling her sind die BMW-Topmodelle unverkennbar sowohl mit ihren Vorgängern - der 3.0 Serie - als auch mit ihren kleineren Brüdern verwandt. Die nach hinten leicht ansteigende Linienführung, die sogenannte "BMW-Niere", die niedrige Gürtellinie und die großen Fenster sind BMW-typisch.

Dabei setzt der Hersteller auf Understatement. Die fast 5 m lange, große Limousine wirkt nicht auffällig repräsentativ, sondern bei aller Eleganz eher kompakt. Wie bei einem Wagen der Luxusklasse zu erwarten, verfügt die viertürige Limousine über hohen Komfort und überdurchschnittliche Verarbeitungsqualitäten.

Dem BMW-Erfolgskonzept, komfortable, aber dennoch sportliche Autos mit guten Fahrleistungen zu bauen, bleibt auch die 7er-Reihe treu. Sie wird mit Sechszylinder-Reihenmotor zunächst in drei Versionen angeboten, dem 728 mit 170 PS, dem 730 mit 184 PS und dem 733i mit 197 PS. Die bislang stärkste BMW-Maschine mit 2788 ccm Hubraum, die in der 2800er Limousine verwendet wurde, findet sich nur im Basismodell 728. Der 730 hat einen 3-Liter-Motor, der 733 ein 3,2-Liter- Aggregat.

Schon ab 1979 wird bei der Motorisierung erneut aufgestockt: Die 7er-Reihe erhält durchgehend eine Bosch-Benzineinspritzung. Das neue Modell 745 hat einen Turbolader und ist mit 252 PS die leistungsstärkste BMW-Maschine. Die meisten Käufer wählen jedoch die "kleine" Variante und entscheiden sich für einen 728 oder einen 728i.

Im Jahr 1982 wird die 7er-Reihe leicht modifiziert, das Gewicht und damit der Verbrauch werden reduziert. Ab 1984 stattet das Münchner Unternehmen sämtliche 7er-Modelle serienmässig mit ABS aus. 1986 kommt schließlich eine neue Generation des "großen" BMW auf den Markt.

BMW bringt Oberklassen-Coupé auf den Markt 1978-1985

Während die Bayerischen Motoren Werke in den vergangenen Jahren meist auf eher komfortbetonten Wagen auf den Markt kamen, präsentiert sich der Modelljahrgang 1978 mit dem Schwerpunkt "Sportlichkeit". So können zum Beispiel alle Modelle wahlweise mit einer härteren Fahrwerksabstimmung gekauft werden, die bei extrem schnellen Fahrten das Auto in Grenzsituationen sicherer macht. Sehr deutlich zeigt sich der Trend zur Sportlichkeit beim neuen BMW 635 CSi E24 - dem Parallelmodell zum BMW 630 CS und 633 CSi.

BMW weist darauf hin, daß für das schnelle Oberklassen-Coupé die Rennsport-Erfahrungen der Bayern genutzt wurden. So ist der Motorblock des CSi der gleiche, der auch in die speziell angefertigten Coupés der Gruppe 5 eingebaut wurde, die beim Rennen von Le Mans mitfahren - wobei der 3,5-Liter-Motor dann mit vier Ventilen pro Zylinderkopf aufgerüstet wird und 485 statt 218 PS leistet. Aber auch in der serienmässigen CSi-Version beschleunigt der Motor das 1500 kg schwere Coupé in extrem kurzer Zeit und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 227 km/h. Das Triebwerk ist mit 218 PS der stärkste BMW-Motor, er leistet 18 PS mehr als der 633 CSi, den BMW weiterhin im Programm hat. Dem sportlichen Charakter entsprechend, ist der neue BMW straffer gedämpft, hat verstärkte Querstabilisatoren und leicht verbreiterte Felgen.

Auch optisch betont das Coupé sein sportliches Image: Es hat Front- und Heckspoiler, Seitenstreifen und auffällig gestylte Felgen. Schon die Serienausstattung ist mit Verbundglasfrontscheiben, höhenverstellbarem Fahrersitz, Recaro-Sportsitzen mit Lederbezügen, Halogenscheinwerfern, und weiteren Extras sehr umfangreich.

1983 erhält der BMW CSi den Motor des M1 und 1989 wird die 6er-Reihe komplett eingestellt. Die letzten Modellreihen von 1989 wurden sogar auf Wunsch mit Fahrerairbag ausgerüstet.

Neuer BMW für den Rennsport - der M1 1979-1981

Der neue M1 von BMW ist der erste deutsche Wagen, der sich leistungsmässig mit den italienischen Sportwagen von Ferrari, Lamborghini und Maserati messen kann. Von der BMW-Tochter BMW Motorsport als Rennwagen konzipiert, wird das Fahrzeug in mindestens 400 Exemplaren serienmässig hergestellt, um die Auflagen für die Homologation zu erfüllen. Das nur 1,14 m hohe Coupé mit extrem breiten Reifen wurde von Italiens Stardesigner Giorgio Giugiaro gestylt. Einziges BMW-Merkmal ist die typische "Niere". Die Kunststoffkarosserie hat einen sehr geringen Luftwiderstand (cw-Wert unter 0,4). Im Vergleich mit anderen Oberklasse-Sportwagen erscheint der M1 mit seinem Sechszylindertreibwerk auf den ersten Blick dürftig motorisiert. Doch der hochgerüstete Motor hat einen Zylinderkopf mit

zwei Nockenwellen, die insgesamt 24 Ventile betätigen.

Trotz seiner engen Verwandtschaft mit einem Rennwagen ist der M1 straßen- und alltagstauglich: Er befördert bequem zwei Personen, hat sogar einen Kofferraum, und ist relativ leise. Die Rennversion ist 480 PS stark und erreicht über 300 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Straßenversion des M1 hat einen 3453 ccm großen Hubraum und eine Leistung von 277 PS, die den Wagen ohne Probleme in 5,6 Sekunden auf 100 km/h beschleunigen. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 262 km/h. Der M1 wurde nur in 466 Exemplaren gebaut.

BMW verlangte für diesen Sportwagen 100.000,- DM.

1980

Um die Automatisierung der Fließbänder voranzutreiben, investieren die Bayerischen Motoren Werke über 30 Millionen DM in die Anschaffung von Schweißrobotern.