

Neues Einstiegsmodell in der 3er-Reihe 1981-1983

Mit dem neuen Modell erweitert BMW seine 3er-Reihe E21 um ein weiteres Modell. Der 315 ist in seinen Leistungswerten schwächer als die anderen Versionen und soll als Einstiegsmodell fungieren. Das Triebwerk stammt aus dem BMW 316, wurde aber modifiziert. Der 1,6-Liter-Motor kommt auf eine Leistung von 75 PS. Der Motor arbeitet mit einem Fallstrom von Pierburg, der über Warmluft- und Startautomatik verfügt. Bei schneller, hochtouriger Fahrweise kommt der BMW auf einen durchschnittlichen Verbrauch von 11,4 Liter Superkraftstoff. Zur Serienausstattung gehört ein Drehzahlbegrenzer, der jenseits von 6400 Touren die Zündung unterbricht. Die kompakte Limousine mit einem Gewicht von 1003 kg erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 168 km/h.

In den 70er und 80er Jahren ist die Modellpolitik von BMW auf Vereinheitlichung und Vereinfachung ausgelegt. So sind die Wagen der 3er-Serie deutlich als Mittelklassewagen definiert, die 5er haben einen ausgezeichneten Ruf als seriöse Geschäftswagen, die 6er sind schwere Sportcoupés und bei den 7er-Modellen handelt es sich um ausgesprochene Luxuswagen. Die Motorenpalette mit Maschinen zwischen 1300 und 3500 ccm Hubraum erlaubt eine große Variation des Angebots.

Die zweite Generation der 3er-Reihe 1982-1990

Die zweite Generation der 3er-Reihe E30 rollt in die Autohäuser, erstmals auch als Viertürer. Neu beim 323i von 1982: elektronische Einspritzanlage, mit 1090 kg ein Leichtgewicht. Der Verbrauch der zweiten Generation liegt bei 8,9 Liter Superbenzin. Serienmässig bietet der neue 3er ein Fünfganggetriebe.

Die Gestaltung ist sehr durchdacht und wirkt funktional. Dies kommt auch in zahlreichen Details, angefangen bei den Scheinwerfern über die Stoßleisten bis zu den Schlössern zum Ausdruck. Die neuen Sechszylindermotoren sorgen für ein ruhiges, geräuscharmes Laufverhalten des Motors. Das Sechszylinderaggregat mit einem Hubraum von 2316 ccm, das eine Leistung von 139 PS entwickelt, beschleunigt den 3er auf eine Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h. Dabei werden die hohen Drehzahlen des Frontmotors im Innenraum kaum wahrgenommen. Das Fünfganggetriebe arbeitet mit einem ausgewogenen Drehmoment und kommt im fünften Gang noch auf eine entsprechende Beschleunigung.

Die Fahreigenschaften des BMW sind auch bei schwierigen Strecken überzeugend: Das Ausbrechen des Hecks - eine Schwäche, die bei früheren BMW Modellen gelegentlich zu beobachten war - ist offenbar behoben und nicht mehr zu spüren. Den neuen 3er gibt es später auch mit leistungsschwächeren Vierzylindermotoren. Später folgt der neue 3er als Cabrio- und Touring-Version.

So wagt BMW 1985 mit dem 325iX und dem 324d die nächsten Schritte. Vor allem der 86 PS-Dieselmotor macht sich als Sechszylinder schnell einen Namen als laufigster Selbstzünder des gesamten Marktes.

1986 folgt das Cabriolet, der erste viersitzige, vollkommen offene Wagen aus Deutschland seit

elf Jahren. Mit dem bildschönen Cabrio hat BMW - wieder einmal - einen Trendsetter auf die Räder gestellt, dem bald der nächste folgt: Im August 1987 präsentiert BMW den kleinen touring. Der Nutz- und Sportwagen findet längst nicht nur bei Kunden, die regelmäßig sperrige Güter zu transportieren haben, regen Anklang, sondern hat quer durch alle Käuferschichten schlicht durch sein attraktives Äußeres Erfolg.

M-Serie erfolgreich auch als Straßenversion 1985-1988

Der M5 E28 gehört zu dem Programm individueller Sportwagen, die von den Bayerischen Motoren Werken als M-Serie vermarktet werden. Hinter dem nüchternen, eher unspektakulären Äußeren verbergen sich 286 PS. Der M 535 ist ebenfalls eine der motorsportlichen Varianten, die zur MSerie gehören.

Sie bekommen erst Ende der 80er Jahre Konkurrenz aus dem eigenen Haus: Dann wird nämlich der Zweisitzer Z1 vorgestellt. Als äußerst erfolgreich erweisen sich die Modelle der M-Serie, die von den Bayerischen Motoren Werken gebaut werden. Die Bezeichnung M im Programm von BMW stand ursprünglich für Fertigung auch straßentauglicher Rennwagen. Der Buchstabe kennzeichnete die für den Motorsport verantwortliche BMW-Tochter Motorsport GmbH, die 1979 mit der Produktion des M1 den Beginn der Serie markierte. Alle Fahrzeuge werden dem sportlichen Image durchaus gerecht, wenn es ihnen auch nicht immer auf den ersten Blick anzusehen ist. So ist zum Beispiel beim M5 die äußere Gestaltung eher schlicht und zurückhaltend, es finden sich keine sportlichen Elemente wie Heckspoiler oder verbreiterte Kotflügel; dafür sprechen die Motorleistungen eine sportlich-deutliche Sprache.

Nach ca. 705.000 Exemplaren wird im Dezember 1987 die Produktion der E28-Limousine eingestellt.

Sportliche Krönung der 3er-Reihe - der M3 1986-1992

Der neue M3 E30 besitzt einen 200 PS starken Vierzylinder-Vierventilmotor mit 2,3-Liter Hubraum. Die Beschleunigung auf 100 km/h erledigt der neue M3 in sagenhaften 6,7 Sekunden. Basis für den erfolgreichsten Renntourenwagen aller Zeiten.

Die Autobauer aus München bieten mit dem M3 einen Sportwagen, der als Basisversion für den Automobil- und Rennsport gedacht ist. Der Vierzylindermotor des M3 stellt eine Kombination bisher bewährter Bauteile dar. Das Triebwerk basiert zwar auf dem im BMW 635 CSi eingebauten Sechszylinder, allerdings in dieser Version nun mit vier Zylindern. Jeder Zylinder verfügt über vier Ventile. Serienmäßig ist im M3 ein Dreiwege-Katalysator eingebaut. Die Gemischaufbereitung übernimmt eine elektronische Kraftstoffeinspritzung von Bosch. Der Sechzehnventiler beschleunigt den Wagen bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 235 km/h. Die Stoßstangen- Spoiler-Kombination ist aus Polyester und Polyurethan gefertigt.

Später folgt der M3 auch als Cabrioversion. Der Preis für den M3 1986 betrug 58.300,-DM.

BMW bringt das neue 3er Cabrio auf den Markt 1986-1993

Das neue 325i E30 Cabrio hat einen 2494 ccm großen Sechszylinder-Motor mit 170 PS. Sein Motor beschleunigt das nur 1320 kg schwere Cabrio in 8,5 Sekunden auf 100 km/h und hat eine Höchstgeschwindigkeit von 215 km/h. Das 325i Cabrio hat eine Einzelradaufhängung rundum

und vier Scheibenbremsen. Ein Antiblockiersystem ist gegen einen Aufpreis lieferbar. Der Verbrauch auf 100 km liegt bei 12,5 Liter Superbenzin. Zur serienmäßigen Ausstattung des 43.300 DM teuren 325i Cabrio gehören Nebelscheinwerfer, Leichtmetallfelgen sowie eine Servolenkung. Optional ist auch eine Lederausstattung mit Sitzheizung lieferbar.

Im ersten Produktionsjahr werden 10.000 Autos verkauft und bis 1991 sogar über 100.000 BMW 3er Cabrios. Eine Besonderheit am neuen 3er Cabrio ist das BMW auf den häßlichen Überrollbügel verzichtet.

V12-Flaggschiff von BMW - der 750iL 1987-1994

Ein Jahr nach der Einführung der neuen 7er-Reihe E23 krönt BMW im Juli 1987 seine 7er-Reihe mit dem neuen 750i, dem ersten deutschen Zwölfzylinder seit 50 Jahren. Mit seinem neuen Flaggschiff setzt BMW ein eindeutiges Zeichen für die deutsche und internationale Konkurrenz.

Fast einstimmig küren führende Fachzeitschriften den 750i zum besten Auto der Welt. Diesen Spitzenplatz in der Autohierarchie verdankt die neue BMW-Limousine nicht nur dem V12-Motor.

Der Konkurrenz voraus ist auch das Fahrwerk vorne mit Querlenkern, Druckstreben und McPherson-Federbeinen, hinten mit Schräglenkern, Schraubenfedern und Niveauregulierung. Die damit erreichte stabile und abgefederte Straßenlage wird von allen Testfahrern gelobt.

Trotz seiner sportlichen Auslegung bietet der 750i vier Türen und in seinem Innenraum großzügige Platzverhältnisse, dies gilt insbesondere für die noch komfortablere 750iL-Version mit ihrem 11 cm längeren Radstand. Zur serienmäßigen Ausstattung gehören elektrisch verstellbare Sitze vorne und hinten, automatisch ausfahrende Kopfstützen, Airbag für Fahrer- und Beifahrer sowie viele weitere Ausstattungs-Highlights. Außerdem ist der neue 750i das erste Auto der Welt, in dem die neuartigen Xenon-Scheinwerfer optional angeboten werden. Die von der Geschwindigkeit abhängige Servotronic-Lenkung sorgt dafür, daß sich die gewichtige, fast 2 t schwere 5 m lange Limousine so leicht wie ein Kompaktwagen hantieren läßt. Der 5-Liter-Motor mit elektronischer Einspritzung wiegt - dank der Verwendung von Leichtmetallen und Kunststoffen - nur 240 kg. Trotz der großen Maschine liegt der Verbrauch nur bei 14-15 Liter Superbenzin.

Entsprechend hoch ist der Anschaffungspreis: Rund 120.000 DM kostet der 750i, ist damit allerdings über 8.000 DM preiswerter als der Konkurrent aus Stuttgart, der Mercedes 560 SEL. Der 750i steigt schnell zum Prestigeauto auf und gehört auch nach Jahren noch zum Besten, was der Markt in dieser Klasse zu bieten hat. Der 750i hat einen 4988 ccm großen Hubraum der 300 PS leistet und so den Wagen in 7,4 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h abgeregelt.

Der ultimative Fahrspaß - der Z1 Roadster 1988-1989

Der Z1 Roadster hat einen 2494 ccm großen Sechszylinder-Motor, der 170 PS leistet und den Wagen in 7,9 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 225 km/h.

Mit maximal zwei fertiggestellten Fahrzeugen pro Tag läuft im Herbst wie geplant die Produktion des neuen BMW Roadster an. Besonderes Merkmal des Zweisitzers sind die elektromechanisch versenkbaren Türen. Der Frontmotor ist hinter der Vorderachse eingebaut

und um 20° nach rechts geneigt. Die Zylinderköpfe sind aus Leichtmetall. Einspritzung und Zündung werden mit der Bosch Motronic-Technik elektronisch gesteuert. Die zum größten Teil aus Kunststoff bestehende Karosserie trägt sich selbst mit Hilfe eines Stahlskeletts. Das Gesamtgewicht verteilt sich idealerweise fast genau je zur Hälfte auf die Vorderräder und Hinterachse. Die Räder sind rundum einzeln aufgehängt und mit Kurvenstabilisatoren versehen; vorne werden sie mit Federbein und Dreiecksquerlenker und hinten mit Quer- und Längslenkern geführt. Die Kraftübertragung zum Differential erfolgt über starres Transaxlerohr. Der Roadster ist serienmäßig mit Katalysator, Fünfganggetriebe, Servolenkung und Antiblockiersystem ausgestattet.

Der 3,92 m lange BMW, dessen Neupreis bei über 80.000 DM liegt, kommt mit 9,2 Liter Normalbenzin auf 100 km aus.

Hochleistungsausführung der 5er-Reihe - der M5 1988-1995

Der neue M5 E34 hat einen 3535 ccm großen Sechszylinder-Motor, der 315 PS leistet und den Wagen in 6,3 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt. Der Wagen hat eine abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h.

Im September wird der M5 als Hochleistungsausführung der BMW 5er-Reihe präsentiert. Wie der M3 wird er bei der BMW Motorsport GmbH gebaut. Das um 2 cm tiefergelegte Fahrwerk mit kürzeren Federn, strafferen Dämpfern und stärkeren Stabilisatoren basiert auf dem des 535i. Optisch unterscheidet sich der M5 von der 5er-Reihe durch dezente Spoiler und Breitreifen. Als einziges 5er Modell ist das Fahrzeug nicht mit Automatik erhältlich, angeboten wird aber ein Sechsganggetriebe als Sonderausstattung. Der Verbrauch liegt bei 12 Liter auf 100 km, der Anschaffungspreis für den M5 liegt bei knapp unter 100.000 DM.

Während der ganzen Produktion liefen insgesamt 1.166.312 E34 5er-Limousinen vom Band. Zusätzlich wurden noch in den ausländischen BMW-Werken 42.470 E34-Limousinen und Touring aus CKD-Sätzen (Teilesätzen) produziert. Die Gesamtproduktion aller E34 beläuft sich demnach auf 1.333.438 Einheiten.