

Der weise **BMW 325e** war seiner Zeit weit voraus

Noch vor kurzem gab es die hübschen 3er der E30-Baureihe bei jedem Kiesplatzhändler. Heute sind vor allem die Sechszylinder-Modelle mit Chrom-Stoßstangen gesuchte Liebhaberstücke. Sie bieten viel Fahrkultur fürs Geld und machen fast nie Ärger.

DER ETA IST EIN SONDERLING. Man muss ihn mögen. Für einen BMW ist er aus der Art geschlagen, er scharrt nicht drehzahlgerig mit den Rädern, sehnt sich auch nicht nach dem Grenzbereich, den er übersteuernd meistern will. Ein 325 Eta lässt es ruhig angehen. Er war in den Achtzigern der BMW für den reiferen Herrn, der seine gelochten Autofahrerhandschuhe von der Mittelkonsole in den markttypischen Werkzeugkasten verbannt hat.

Der rote Bereich des Drehzahlmessers beginnt schon bei 4500/min. Es könnte

auch ein 324 Diesel sein, wenn der Tacho nicht bis 240 km/h reichen würde. Mit seinen 122 PS liegt er leistungsmäßig fast gleichauf mit seinem Sechszylinder-Sparingspartner 320i, verfügt aber trotz des Leistungshandicaps von sieben PS über Scheibenbremsen an der Hinterachse.

Ein 325e ist offenbar das wertvollere und teurere Automobil als ein 320i, er steht sogar, wenn es nach Hubraum geht, hierarchisch an der Spitze der 3er-Reihe, 2693 Kubik können sich in der heutzutage klein und leicht wirkenden Limousine sehen lassen. Der große Motor schöpft stets aus dem Vollen, schon knapp über der Leerlaufdrehzahl setzt ordentlicher Schub ein, ganz im Gegensatz zum durchzugsschwachen, eher kleinvolumigen 320i. Leider gehört auch ein lang übersetzter Achsantrieb zur strengen Eta-Lehre, sonst wäre die Überlegenheit noch spürbarer. Zumal das exakte Fünfgang-Schongetriebe zum frühzeitigen Hochschalten geradezu einlädt.

Viele Eta mussten sterben, weil die junge Leistungsfraktion tiefer gelegter 325i nach dem großen Block gierte und ihren

hochverdichteten Kopf draufschrubte. Der griechische Buchstabe Eta steht für Wirkungsgrad. BMW verkaufte das wirkungsgrad-optimierte Konzept eines umweltfreundlichen und sparsamen Drosselmotors damals als Alternative zum Dieselmotor. Heute würde man wohl statt des spröden Eta Efficient Dynamics sagen.

Daniel Falkenberg liebt seinen Eta-Sonderling, der 34-jährige Kundendienstberater bei einem Autohaus verkörpert in unserer Reihe den Typ des Sammlers und des Perfektionisten. Sein 325e ist in Topzustand, seine Daten sind akribisch dokumentiert. Er besitzt mehrere spannende E30, unter anderem einen ultra seltenen 320iS. Die optisch zivilere M3-Version gab es nur für Italien und Portugal, Zweiliter-M-Power mit 192 PS bei 6900/min.

Wie schon der Eta zeigt, macht auch ein normaler 3er froh, selbst

als 318-Vierzylinder mit dem legendären M10-Motor von BMW, der sogar Formel 1-Tauglichkeit bewies.

Mit ihm spart man sich auch den lästigen Zahnriemen, der beim Sechszylinder alle 60 000 km gewechselt gehört. Wie bei allen Youngtimer-Volumenmodellen kommt es nicht nur auf den Motor an. Auch Farbe und Ausstattung machen einen 3er interessant, wie etwa den kürzlich bei einem Opel-Händler entdeckten 84er 316-1,8-Liter-Vergaser mit Automatik in Bahamabeige-Metallic, Stoff Nutria. Kein Kat, aber bald H-Kennzeichen!

Der 3er-E30 kann getrost als Musterknabe unter den Youngtimern gelten. Seine korrosiven Zonen sind überschaubar. Auf den Batteriekasten im Motorraum, die hinteren Radläufe und die vier Wagenheber-Aufnahmen sollte man im Wesentlichen achten. Seine Unterhaltskosten sind moderat, ob 316, 323i, 150 PS oder 325e, alles geht irgendwie unter 10 Liter. Schrauberfreundlich und wartungsarm ist der Hecktriebler sowieso. Wem der E30 zu alltäglich ist, der soll ihn sich über Farbe und Ausstattung spannend gestalten. ac

„Die zweite 3er-Serie ist ein Musterbeispiel für Harmonie in Form, Funktion und Fahreigenschaften“

Daniel Falkenberg, 34, KD-Berater





Viele gut erhaltene BMW E30 sind 325e aus Rentnerhand. Auch dieses Exemplar zeigt sich in peniblem Jahreswagenzustand. Eta-Konzept und M-Paket widersprechen sich philosophisch, aber die höhere Fahrdynamik macht viel Freude. TDX-Reifen auf gegossenen Alu-Rädern. Ergonomisches BMW-Cockpit von strenger Sachlichkeit. Bosch-Motronic mit langen Eta-Saugrohren für hohes Drehmoment bei niedriger Drehzahl. Laminiertes Datenblatt zum Wagen



Gut zu wissen
Frühe E30 bis Baujahr 1987 haben nicht immer einen G-Kat

DATEN & FAKTEN

BMW 325e, Typ E30, Baujahr 1986

Motor: Typ M20, wassergekühlter Sechszylinder-Reihenmotor, Block aus Grauguss, Zylinderkopf aus Leichtmetall, 7 Kurbelwellenlager, eine obenliegende, vierfach gelagerte Nockenwelle über Zahnriemen angetrieben, v-förmig hängende Ventile über Kipphebel betätigt. Hubraum 2693 cm³, Bohrung x Hub 84 x 81 mm, Leistung 122 PS bei 4250/min, max. Drehmoment 230 Nm bei 3250/min, Verdichtung 9,0:1, elektron. Benzineinspritzung Bosch Motronic, kennfeldgesteuerte Elektronikzündung, geregelter Katalysator mit Lambdasonde. Wirkungsgradoptimierte Auslegung (Eta-Prinzip) mit langen Ansaug-

rohren, digitaler Motorelektronik und reduzierter innerer Reibung. Ölinhalt 4,75 Liter

Kraftübertragung: Hinterradantrieb, Fünfganggetriebe mit Schoncharakteristik oder auf Wunsch ZF-Viergang-Automatik mit Wandlerüberbrückung

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Stahlkarosserie. Vorn Einzelradaufhängung an unteren Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Stabilisator. Hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern und Minibloc-Schraubenfedern, Stabilisator. Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, a. W. Servo. Scheibenbremsen rundum.

Räder 5,5 J x 14, Reifen 195/65 HR 14 oder Michelin TD 200/60 R 395 H

Maße und Gewicht: Länge 4325 mm, Breite 1645 mm, Höhe 1380 mm, Radstand 2570 mm, Spur 1407/1415 mm, Gewicht 1170 kg, Tankinhalt 55 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch: Höchstgeschwindigkeit 193 km/h, Beschl. von 0 bis 100 km/h in 10 s, Verbr. 9,5 Liter auf 100 km

Bauzeit und Stückzahl: BMW 325e, 11/1984 bis 7/1987, für US-Markt: 10/1983 bis 6/1988. 2. Version mit 129 PS ab 12/1986. Alle 325e-Modelle 189 287 Exemplare

Clubs und Spezialisten

BMW 3er-Club (E21/E30) e. V., Steinacker 38, 53229 Bonn, Fax 02 28/61 65 38, www.3er-club.de

Walloth und Nesch GbR, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg, Telefon 0 29 32/90 04 50 www.wallothnsch.com

Team Andexer GmbH, Auf den Pöthen 35, 42553 Velbert, Telefon 0 20 53/92 22 22 www.team-andexer.de

BMW Group Classic, Schleißheimer Str. 416, 80935 München, Telefon 0 89/3 82-0, www.bmwgroupclassic.com