



Das hohe Heck des Dreier erregte die Gemüter. Prompt lieferte BMW die schwarze Blende nach

DREIER-PACK



Dreißig Jahre Dreier bedeuten fünf Generationen. Zwei davon prägen die Youngtimerbewegung – der E 21 marschiert mittendrin, der E 30 schaffte soeben den Einstieg. Zwei Welten?



Markantes Häßlich-Gesicht beim ersten Dreier, weich gespülte Konturen beim Nachfolger

DIE ERFOLGSSTORY DES

Dreier-BMW begann mit einem Fehlstart. Als die neue Baureihe als Nachfolger der charakterfesten Nullzwei-Kompaktlimousinen auf der IAA 1975 vorgestellt wurde, reagierten Publikum und Fachpresse verhalten. Man vermisste die stilistische Leichtfüßigkeit des Vorgängers mit seinen fein gezeichneten Linien und den rahmenlosen Seitenscheiben.

Stein des Anstoßes war vor allem das plumpe, hohe Heck des Dreiers. Das Kennzeichen wanderte unter die Stoßstange, und die schmalen hoch angesetzten Rückleuchten verloren sich im Blech. BMW improvisierte rasch eine schwarz geriffelte Heckblende aus Kunststoff, die den Schulterchluss zwischen den Rückleuchten bildete. Das Teil kostete 8,30 Mark und avancierte, bis alle Nackten angezogen waren, zum beliebtesten Zubehör.

Doch der pummelige Hintern war nicht das einzige Handicap des neuen Dreiers. Die auf Sicherheit ausgelegte

Stabilbauweise hatte 80 Kilogramm Übergewicht zur Folge. Die Überlegenheit der Vierzylinder war dahin, ihre Vorherrschaft bei den kompakten Sportlimousinen bedrohte der überaus vitale VW Golf LS.

Auf dem Papier hatten sie zwar bis auf den 320i (125 PS, K-Jetronic) etwas mehr Leistung als die Vorgänger, doch ihre Umstellung auf Normalbenzin nahm ihnen den Biss und die Spontaneität. Die sprichwörtliche Freude am Fahren erhielt einen Dämpfer. Auch weil sich das neue Dreier-Fahrwerk mit hinteren Federbeinen zunächst kurvenunwillig untersteuernd zeigte. Denn erst bei vollem Leistungseinsatz ergab sich im Grenzbereich die erwünschte Neigung zum Übersteuern.

BMW-Kenner Hans-Friedrich Alexander charakterisiert den ersten Dreier treffend als „typisches Kuenheim-Auto“. Anfang der siebziger Jahre übernahm Eberhard von Kuenheim den Vorstandsvorsitz bei BMW und läutete eine neue Ära komfortbetonter Qua-

litätsautomobile mit neuer Nomenklatur ein - Abschied auf Raten für die rustikal-sportlichen Nischenautos 1800, 2002 und 2500.

Ex-Mercedes-Mann Paul Bracq wurde als Designer verpflichtet, der erste Fünfer von 1972 verrät seine Handschrift ebenso unverblümt wie der erste Dreier oder das luxuriöse und elegante Sechser-Coupé. Sie sind allesamt zeitlose Entwürfe mit dem typischen, gepfeilten Hai-Gesicht.

Hennarot ist der BMW 316 der ersten Baureihe E 21, einer der letzten des Baujahres 1982. Auto pur, mit Vergaser, ohne Extras und ganz Understatement, weil die späten 316 eigentlich 318 waren.

Lokaltermin im BMW-Werk Milbertshofen, im Hintergrund lebhaftes Treiben an der Verladestation. Frisch gebackene Dreier der aktuellen Baureihe E 90 rumpeln im Minutentakt auf die rostigen Eisenbahnwagen. In seiner ehemaligen Geburtsstätte hat der erste Dreier ein Rendezvous mit sei-



DATEN & FAKTEN

BMW 316 E21 / BMW 320i E30

Motor 316: Typ M 10, Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, 5-fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle, Antrieb über Einfach-Kette, V-förmig hängende Ventile, Hubraum 1766 cm³, Bohrung x Hub 89 x 71 mm, Leistung 90 PS bei 5500/min, 140 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9,5:1, ein Fallstrom-Registervergaser

320i: Typ M 20, Sechszylinder-Reihenmotor, 7-fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle durch Zahnriemen angetrieben, Hubraum 1990 cm³, Bohrung x Hub 80 x 66 mm, Leistung 125 PS bei 5800/min, 174 Nm bei 4000/min, Verdichtung 9,8:1, Bosch LE-Jetronic

Kraftübertragung 316: Hinterad-antrieb, Vierganggetriebe, auf Wunsch Fünfganggetriebe oder Dreigang ZF HP 22-Automatik
320i: Fünfganggetriebe oder Viergang-Automatik ZF HP4-22

Karosserie und Fahrwerk: Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Schraubenfedern, McPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, Drehstabstabilisator, hinten **316:** Schräglenkerachse, Federbeine; Schraubenfedern

320i: Schräglenker, Minibloc-Schraubenfedern, Stabilisator, Zahnstangenlenkung, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Reifen: **316:** 165 SR 13

320i: 195/65 HR 14
Maße und Gewicht 316: Länge 4355 mm, Breite 1610 mm, Höhe 1380 mm, Radstand 2563 mm, Gewicht 1060 kg, Tank 58 Liter
320i: Länge 4325 mm, Breite 1645 mm, Höhe 1380 mm, Radstand 2570 mm, Gewicht 1120 kg, Tankinhalt 55 Liter

Fahrleistungen und Verbrauch:
316: 0-100 km/h in 12,5 s, Spitze 165 km/h, 11,5 Liter auf 100 km
320i: 0-100 km/h in 10,8 s, Spitze 195 km/h, 11,0 Liter auf 100 km



Kühle Funktionalität und gediegene Materialien im E30-Cockpit



Meilenstein: erste fahrerorientierte Instrumententafel im E21, 1975



Der legendäre M10-Vierzylinder hat im späten 316 1,8 Liter Inhalt



Die LE-Jetronic versorgt den Zahnriemen-Sechszylinder

Die großen Rundscheinwerfer sind ein Vierzylinder-Merkmal



Alu-Räder wurden für den 320i gern geordert, zum Basis-316 passt Stahl besser



Der zierliche Heckspoiler war ab Werk den Modellen 323i und später 325i vorbehalten

nem Nachfolger, dem E30. Der jüngere Bruder präsentiert sich ebenfalls in auffälligem Hennarot und als klassischer Zweitürer. Beim E30 hatte man ja anders als beim Vorgänger die Qual der Wahl: Viertürer, Werks-Cabriolet, Baur TC, Touring und M3.

Dieser 320i ist einer der ersten von 1983 noch mit Chromstoßstangen und mit LE-Jetronic - wie der Einfachauspuff Kennern verrät. Er hat sich hübsch gemacht, wie eine Frau, die ausgehen will: Auffälliges Rouge, schwarzes Leder, High Heels in Form

attraktiver Alu-Räder, die es auch mit TRX-Sohlen gab, und ein bestechendes Make-up. Die Wischer der Scheinwerfer-Reinigungsanlage sehen aus wie mit Wimperntusche nachgezogen.

Leise rollt der kleine Zweiliter-Sechszylinder heran, säuselt wie eh und je. Auch ihn gab es bereits beim Vorgänger, doch nur als Vergaser. Der Junge hat Motronic, trotzdem fehlt es ihm unten heraus an Biss, Drehmoment ist nicht seine Stärke - da stand er stets im Schatten der langhubiger ausgelegten Topmodelle 323i und 325i.

Der Alte hat nur 90 PS, tritt aber spürbar stärker an. Vielleicht liegt es auch nur an der kürzeren Übersetzung. Der berühmte Vierzylinder mit dem unverwechselbar kehligen Klang, seit den Tagen des BMW 1500 entscheidend am Imagewandel der Weißblauen beteiligt, huldigt anders als der neue kleine Sechszylinder der Rezeptur klassischen Motorenbaus: Kette statt Zahnriemen, geschmiedete statt gegossener Kurbelwelle, Leichtmetallölwanne statt Blechbehältnis. Und die Ventilsteuerung mit Kipphebeln und Exzentrerschrauben im breiten Zylinderkopf geriet auch eine Spur aufwändiger als beim Sechszylinder.

Dennoch ist das Sechserpack in der Economy-Version im Alltag der angenehmere Partner. Vor allem deshalb, weil er leise ist und selbst bei hohem Tempo leise bleibt. Die Art der Kraftentfaltung hat auch mit diesem Eindruck zu tun - so, wie er sauber hochdreht, auch im dritten Gang ab 30, zwar kraftlos, aber ohne zu murren. Ab 4500 Touren wird er plötzlich

lebendig, da stürmt er los. Man weigert sich fast zu schalten, weil es keinen Grund dafür gibt: kein Dröhnen, kein Ventilerrasseln.

Im direktem Vergleich zeigt sich der Feinschliff beim E30. Er rollt sanfter ab, neigt sich nicht so in Kurven, ist im Grenzbereich noch gutmütiger und bremst deutlich besser, vor allem mit den bei ABS obligatorischen Scheibenbremsen. Der Preis für mehr Fahrkultur ist immer auch ein Verzicht auf Fahrerlebnis - man malt sich gerade aus, was für ein Brandstifter der erste BMW 323i gewesen sein muss.

Claus Luthe, inzwischen BMW-Chefdesigner, fügte dem Dreier-Aufguss E30 etwas Weichspüler bei. Das macht ihn hübscher, nahm ihm die arg schmale Statur, schuf aber ein zartes Engelsgesicht - etwa so prägnant wie das von Britney Spears. Als Zweitürer wirkt er ohnehin weiblicher.

Der Alte hat auch mit den sparsamen Einzelscheinwerfern den bösen Blick in der gepfeilten Front. Er wirkt schon im Stand dynamisch. Leider sind gute 320 und 323i bereits in festen Händen. Bei den Vierzylindern gibt es noch Schnäppchen.

Beim E30 ist dagegen gerade Gebrauchtwagen-Schlussverkauf zu Niedrigpreisen. Nur Chromstoßstangen sollte er haben - und, sorry lieber Jahrhundert-Vierzylinder M10 -, einen Sechszylinder unter der Haube. Kleines Auto, großer Motor. Das hatte schon immer seinen besonderen Reiz.

TEXT: Alf Cremers

FOTOS: Hardy Mutschler

KAUFBERATUNG BMW 315 bis 325i, BAUREIHEN E21/E30

Zyniker meinen, die zweite Dreier-Generation sei nur ein Facelift der ersten. Ganz so falsch liegen sie damit nicht – nur die Hinterachse wurde neu konstruiert. Doch der E30 profitiert von sehr guter Rostvorsorge, von früher G-Kat-Aufrüstung und vom ersten Werkscabriolet in dieser Klasse.

★★★★★ Alltagstauglichkeit
★★★★☆ Ersatzteillage

★★★★★ Reparaturfreundlichkeit
★★★★☆ Unterhaltskosten

★★☆☆☆ Verfügbarkeit
★★☆☆☆ Nachfrage

KAROSSERIE-CHECK

Die seit 1975 gebauten E21-Modelle sind deutlich rostanfälliger als die Nachfolger der Baureihe E30. Beim E21 schlägt beim Öffnen des Kofferraums die Stunde der Wahrheit. Rost um das Rohr des verlinkelten **Tankeinfüllstutzens**, Rost zwischen **Radkästen** und **hinteren Seitenteilen** sowie Korrosion um die Radkästen und hinteren Federdome sind bezeichnend für schlechte Exemplare.

Durchgerostete **hintere Radläufe**, **Schweller** und vor allem die vorderen und hinteren **Wagenheberaufnahmen** kennzeichnen neuraigische Punkte beim E21, außerdem ist der **B-Säulen-Ansatz** in Höhe der Seitenfenster häufig vom Rost befallen. Genauer hinschauen sollte man auch bei den versteckt liegenden **Schraubkanten der vorderen Kotflügel** und den vorderen **Federdome**. Das Gleiche gilt für die überlappenden Frontbleche der vorderen **Stoßstangenbefestigung**. Manchmal ist auch der Tank am Einfüllstutzen durchgerostet.

Beim E30 zeigt sich Korrosion vor allem an den **Wagenheberaufnahmen** vorn und hinten, am **Schweller**, an den **hinteren Radläufen** und den **Endspitzen**. Manchmal sind auch die vorderen **Radhäuser** am Übergang zum Bodenblech unter den PVC-Innenkotflügeln durchgerostet. Seltenere findet sich Korrosion am Übergang von Frontschürze zu Vorderkotflügeln. Ab Modelljahr 1987 wurde der ohnehin gute Korrosionsschutz nochmals deutlich verbessert.

TECHNIK-CHECK

Die Technik der Dreier-BMW ist zuverlässig. Motoren und Getriebe gelten bei regelmäßiger Wartung als langlebig. Drei Motorengenerationen kommen zum Einsatz: Beide Baureihen vertrauen auf den aufwändig konzipierten M10-Vierzylindermotor (Bild) und auf den so genannten „kleinen“ Sechszylinder mit **Zahnriemenantrieb**, intern M20 genannt.

Die Baureihe E30 bekam ein Jahr nach dem 87er Facelift noch den neuen Zahnriemen-Vierzylinder M40 mit **Hydrostößeln**, der als „ein Stück vom Zwölfzylinder“ beworben wurde.

Der M10 leidet im Alter unter höherem Ölverbrauch und Bläuen aufgrund **ausgehärteter Ventilschaftdichtungen**, der kleine Sechszylinder neigt zu Klappergeräuschen, die vom **Ventiltrieb** herrühren. Regelmäßige Zahnriemenwechsel, alle 90 000 Kilometer, sollten unbedingt eingehalten werden. Bei hohen Laufleistungen neigen die **Schaltgetriebe** zu erhöhten Laufgeräuschen, was aber nur als Schönheitsfehler einzustufen ist. Die **Traggelenke** und **Spurstangenköpfe** der Vorderachse sind häufig ausgeschlagen.



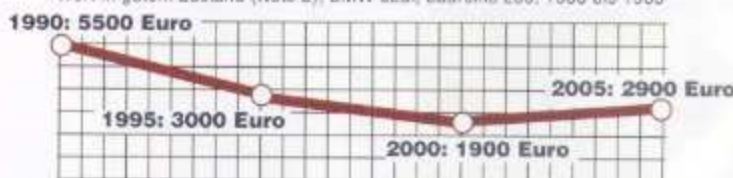
PREISE

Bei Einführung (BMW 323i E21) im August 1977 20 350 DM
Bei Produktionsende (323i E30, 2-türig) 1985 29 400 DM

Held der ersten Dreier-Reihe ist unbestritten der 323i mit den markanten Auspuffendrohren (Schubkarrengriffe). Er hat eine beachtliche Preiskarriere hinter sich und liegt inzwischen bei 4000 Euro. Diese magische Typenbezeichnung verliert beim Nachfolger E30 spürbar an Glanz, hier ist ab 1985 der 325i das Maß der Dinge, erst recht, als ab Mai 1986 das Werks-Vollcabriolet die Bühne betritt. Neben dem immer noch verkanteten Baur TC sind der Allrad getriebene 325ix, der 324td-Turbodiesel, der im Wirkungsgrad optimierte 325e (eta) und der rare 318 is die spannendsten Varianten der E30-Modellexplosion.

Vollcabriolet, Touring und die Baur-Cabriolets haben in der Top-Motorisierung die beste Prognose. Ein Fall für sich ist der exklusive BMW M3.

Wert in gutem Zustand (Note 2), BMW 323i, Baureihe E30, 1983 bis 1985



SCHWACHPUNKTE

- 1 Kotflügel im Schwellerbereich
- 2 Wagenheberaufnahme
- 3 Radläufe hinten
- 4 Undichter Kofferraum
- 5 Getriebegeräusche (harmlos)
- 6 Schweller
- 7 Zahnriemenschäden
- 8 Ventilschaftdichtungen
- 9 Ausgeschlagene Spurstangenköpfe und Traggelenke



ERSATZTEILE

Die Mobile Tradition sorgt für eine vorbildliche Ersatzteillogistik. Technik- und Funktionsteile für die beiden ersten Dreier-Baureihen E21 und E30 sind zu moderaten Preisen schnell verfügbar. Bei Ausstattungersatz wie Sitzbezügen oder Türverkleidungen für den E21 wird es allerdings problematisch. Vom E30 existieren zurzeit noch große Mengen an Schlachtfahrzeugen. Spezifische Cabriolet-Teile sind teuer, das gilt auch für die Baur TC-Versionen.

Als E21-Ersatzteil-Spezialist hat sich die Firma Walloth und Nesch in Arnsberg einen Namen gemacht.

SPEZIALISTEN

BMW Mobile Tradition, Schleißheimer Straße 416, 80935 München, Telefax 0 89/38 22 70 22, www.mobile.tradition.de
Team Andexer GmbH, Hans-Friedrich Andexer, Auf den Pöthen 35, 42553 Velbert, Tel. 0 20 35/9 22 22 22, Fax 9 22 22 23, www.team-andexer.de
Dipl.-Ing. A. Walloth u. A. Nesch GbR, Im Ohl 69, 59757 Arnsberg, Telefon 0 29 32/70 00 20, Fax 8 39 15, www.wallothnesch.com

CLUBS

BMW 3er-Club (E21/E30) e.V., Ralf Ziegler, Steinacker 38, 53229 Bonn, Telefon 01 71/1 25 19 17, Fax 6 165 38, www.3er-club.de
BMW Veteranen-Club Deutschland e.V., Rüdiger Jopp, Bahnhofstraße 17, 35745 Herborn, Telefon 0 27 72/4 166 55, Fax 4 16 66, www.bmw-veteranenclub.de