

ES LEBE DER SPORT

Die fünfte Generation der Dreier-Reihe von BMW präsentiert sich sehr erwachsen, bleibt aber sportlich wie eh und je



Nur keine Experimente! Mit der Dreier-Reihe verdient der BMW-Konzern richtig Geld. Fast jedes zweite der im vergangenen Jahr verkauften Autos mit dem blau-weißen Propeller war ein Dreier – die Modellreihe sei »das Kernsegment der Marke«, wie Entwicklungsvorstand Burkhard Göschel bei der Vorstellung der inzwischen fünften Generation betonte. Nach dem von vielen Anhängern der Marke als Desaster empfundenen Design der Siebener-Reihe fielen die Änderungen diesmal weit unauffälliger aus.

Zu unauffällig? Der Dreier wirkt, um es positiv auszudrücken, sehr seriös. Die Konkurrenz aus Ingolstadt stellt Sportlichkeit und Dynamik deutlich stärker heraus. Dabei ist der neue BMW elegant gezeichnet. Die Linienführung unterstreicht die Coupéform.

KOMFORT/RAUMANGEBOT: Der Dreier ist deutlich gewachsen. Weniger in der Länge, die um 49 Millimeter im Vergleich zum Vorgänger zulegte. Dafür aber um so mehr in der Breite: 78 Millimeter Zuwachs machen sich vor allem auf den hinteren Sitzen positiv bemerkbar. Nur zum Vergleich: Von einer Karosseriebreite von knapp 1,82

Metern konnten Mitte der 90er Jahre die Fahrer eines Fünfer-BMW nur träumen, die hatten sechs Zentimeter weniger. Auch der Radstand hat zugelegt (plus 35 Millimeter), die kurzen Überhänge vorne und hinten unterstreichen die gestreckte Form. Die besten Plätze sind – natürlich, möchte man sagen – weiterhin vorne, aber auch hinten finden Mitreisende deutlich mehr Beinfreiheit. Entscheidet sich der Käufer für Sportsitze (517 Euro), lässt sich auch die Sitzbreite anpassen. Trotz Verzichts auf eine Gurt-Höhenverstellung finden Fahrer unterschiedlichster Größen einen guten

Verlauf der Sicherheitsgurte. Das in zwei Richtungen verstellbare Lenkrad sowie die höhen- und längsverstellbaren Sitze ermöglichen eine optimale Sitzposition. Der Kofferraum ist auf 460 Liter gewachsen. Als Option gibt es eine Gepäckschublade, die unter der Hutablage montiert und mit zwei Handgriffen auch wieder entfernt werden kann. Sie trägt bis zu fünf Kilogramm und nimmt kleine Einkäufe oder ein Laptop auf.

MOTOREN/FAHRLEISTUNG: Mit vier Motoren tritt BMW an. Drei Benziner und ein Diesel werden ab Anfang März bei den

BMW Dreier-Reihe

Modell	320d	320i	325i	330i
Preis Euro	25.560	23.362	27.500	30.948
Hubraum cm ³	1.995	1.995	2.497	2.996
Leistung kW (PS)/min	120 (163)/4.000	110 (150)/6.200	160 (218)/6.500	190 (258)/6.600
Drehmoment Nm/min	340/2.000	200/3.600	250/2.750-4.250	300/2.500-4.000
0-100 km/h s	8,3	9,0	7,0	6,3
Höchstgeschw. km/h	225	220	245	250
ECE-Verbrauch l/100 km	5,7	7,4	8,4	8,7
Vers.-klassen HP/VK/TK	16/19/24	16/16/20	16/19/21	17/22/21
Betriebskosten ¹⁾ ct/km	XX,X/ XX,Y	XX,X/ XX,X	XX,X/ XX,X	XX,X/ XX,X
<small>Herstellerangaben. ¹⁾ Bei 20.000 km/Jahr. Berechnet von 40.000 km/Jahr, 60/36 Monate Nutzungsdauer.</small>				





Gestreckte Linie: Der neue Dreier ist in alle Richtungen kräftig gewachsen. Kurze Überhänge und Linienführung unterstreichen den coupéhaften Auftritt, das Heck ist eher unspektakulär geraten



Gewachsen: 460 Liter fasst der Kofferraum. Umklappbare Sitze sind im Durchladesystem (371 Euro bei den Vierzylindern) enthalten, die Schublade im Gepäckraumpaket (250 Euro)

Händlern verfügbar sein. Den größten Anteil im Flottenmarkt erwartet BMW für den 320d, der mit seinen 163 PS und einem Drehmoment von 340 Newtonmetern nachdrücklich den Anspruch eines Sportdiesels unterstreicht. Er erfüllt die Erwartungen, die an eine schnelle Reiselionsine gestellt werden, fühlt sich aber auch auf kurvigen Landstraßen wohl. Dazu trägt die neuentwickelte Vorderachse aus Aluminium bei. Moderne Elektronik wie die Aktivlenkung (1.121 Euro), die nicht nur beim Rangieren, sondern auch beim Bremsen auf unterschiedlich griffigen Unter-

gründen helfend eingreift, oder das Fahrwerkregelsystem DSC machen den Dreier zu einem Auto, das leicht zu handhaben ist. Spitze des Motorenprogramms ist der 258 PS starke 330i – Sportwagen-Fahrleistungen im Limousinenformat. Alternative zum Diesel ist zum Serienstart der 320i, der immerhin 2.200 Euro günstiger in der Anschaffung ist. Im Herbst folgt als weitere Vierzylinder der 318i (Preis: 21.810 Euro). Alle Modelle sind serienmäßig mit leicht und exakt schaltbarem Sechsgang-Schaltgetriebe ausgestattet, die Sechsgang-Automatik schlägt mit 1767 Euro zu Buche.

AUSSTATTUNG/KOSTEN: Die gute Nachricht: Die Sicherheitsausstattung mit ABS, ESP (bei BMW DSC genannt) und Airbags (Fahrer und Beifahrer Front und Seite, Kopf durchgehend) ist komplett, und auch ein CD-Radio ist Serie. Dann aber setzt schon die üppige Aufpreispolitik ein, spürbar besonders bei den Vierzylindern; für sie sind Stahlfelgen Serie, Alu kostet ab 517 Euro. Auch Nebelscheinwerfer müssen extra bestellt werden (172 Euro). Getränke-dosenhalter? Im Ablagenpaket für 172 Euro. Wer den schlüssellosen Komfortzugang (517 Euro) möchte, muss Dachleisten und Türgriffe in Wagenfarbe (69 Euro) und das Lichtpaket für 129 Euro mitbestellen. Xenon kostet 724 Euro, die günstigste Navi liegt bei 1940 Euro, die Bluetooth-Freisprecheinrichtung bei 647 Euro. Die Motoren erfüllen Euro4, der Partikelfilter für den Diesel kostet 500 Euro.



Auch von der Beifahrerseite aus sind Radio, Navi oder Klimaanlage gut zu bedienen. Die Hutze im Cockpit, unter der der Bildschirm für iDrive und Navi herauschaut, ist auf den ersten Blick gewöhnungsbedürftig – sorgt aber für einen blendfreien Bildschirm

FAZIT: Optisch ist der neue Dreier kein Aufreger, die Fahrleistungen indes sind es. Das hat aber seinen Preis. Mit einigen Extras lässt sich der Grundpreis leicht um 30 Prozent in die Höhe treiben. Text: Klaus Justen, Fotos: XXXXX XXXXX