

Der neue BMW 320d xDrive. Inhaltsverzeichnis.



1. Das intelligente Allradsystem BMW xDrive: Variabel, dynamisch, souverän – jetzt auch im BMW 320d xDrive.	2
2. Der BMW 320d xDrive: Markteinführung und Preise.	4
3. BMW EfficientDynamics in der neuen 3er Reihe: CO₂-Reduzierung mit höchster Breitenwirkung.	5
4. Die neue Generation des Bedienkonzepts BMW iDrive: Einfach faszinierend.	9
5. BMW ConnectedDrive: Netzwerk für mehr Sicherheit und Komfort.	13
6. Steckbrief. Die neue BMW 3er Reihe.	18
7. Die Geschichte: Vom Pionier zum Vorbild für Dynamik in der Mittelklasse.	23
8. Technische Daten.	28

1. Das intelligente Allradsystem BMW xDrive: Variabel, dynamisch, souverän – jetzt auch im BMW 320d xDrive.



- **BMW weltweit erfolgreichster Anbieter von Allradfahrzeugen im Premiumsegment.**
- **Intelligenter Allradantrieb BMW xDrive noch präziser durch dosierten Bremseingriff mit Drehmomentausgleich.**
- **BMW xDrive jetzt für fünf Motorvarianten – neu: BMW 320d xDrive.**

Weltweit hat sich BMW als Marktführer für allradgetriebene Fahrzeuge des Premiumsegments durchgesetzt. Kein anderes Allradsystem fördert Fahrdynamik, Traktion und Fahrstabilität in gleichem Maße wie BMW xDrive. Die herausragenden Qualitäten der elektronisch gesteuerten und variablen Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterrädern kommen in den mit BMW xDrive ausgestatteten Fahrzeugen sowohl auf schwierigem Grund als auch auf befestigten Fahrbahnen überzeugend zur Geltung.

1985 kam das erste BMW Allrad-Modell auf den Markt: ein BMW 325iX. Seitdem hat BMW xDrive im Modellangebot der BMW 3er Reihe permanent an Bedeutung gewonnen. Der Allradantrieb ist für die Limousine, das Touring Modell sowie für das BMW 3er Coupé verfügbar. Der neue BMW 3er bietet nun erstmals auch die Möglichkeit, ein Vierzylinder-Modell dieser Baureihe mit dem intelligenten Allradantrieb auszustatten. Der neue BMW 320d xDrive verbindet herausragende Effizienz mit überlegenen Fahrdynamik- und Traktionseigenschaften.

Für Limousine, Touring und Coupé der BMW 3er Reihe stehen jeweils drei Benzin- und zwei Dieselmotoren in Kombination mit BMW xDrive zur Auswahl. Die entsprechenden Modelle tragen nun die Bezeichnungen BMW 335i xDrive, BMW 330i xDrive, BMW 325i xDrive sowie BMW 330d xDrive und BMW 320d xDrive.

BMW xDrive: variable, präzise Kraftverteilung und schnelle Reaktionen in jeder Fahrsituation.

Das elektronisch gesteuerte permanente Allradsystem BMW xDrive bietet durch die situationsgerechte Verteilung des Antriebsmoments zwischen Vorder- und Hinterachse auf jedem Untergrund ein unvergleichliches Maß an Komfort, Traktion und Agilität. Seinen Stellenwert als intelligenter Allradantrieb

gewinnt das System BMW xDrive dadurch, dass es die Antriebskraft über ein Verteilergetriebe mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung situationsgerecht und wohldosiert stets an jene Achse lenkt, deren Räder über den besten Kontakt zur Fahrbahn verfügen. Dabei reagiert das System außergewöhnlich präzise und schnell auf jede Veränderung der Fahrsituation.

In normalen Fahrsituationen verteilt BMW xDrive das Antriebsmoment im Verhältnis 40:60 auf Vorder- und Hinterachse. Sensoren messen dabei konstant den Schlupf an den Rädern der Vorder- und Hinterachse. Binnen Sekundenbruchteilen ist das System in der Lage, das Verhältnis der Antriebsverteilung zu variieren. Anders als herkömmliche Allradsysteme reagiert BMW xDrive dabei auch vorausschauend und nicht nur, wenn ein Rad durchdreht. Das Fahrzeug wird daher stabilisiert, noch ehe der Fahrer einen Handlungsbedarf registriert.

Optimierte Souveränität durch dosierten Bremseingriff mit Drehmomentausgleich, als Evolution des DSC.

Mit diesen Fähigkeiten unterstützt xDrive die Fahrdynamik, weil es frühzeitig jede Tendenz zum Über- beziehungsweise Untersteuern erkennt und ihr wirkungsvoll entgegenwirkt. Das enge Zusammenwirken von DSC und xDrive über das ICM ermöglicht außerdem einen dosierten Bremseingriff einschließlich Drehmomentausgleich, mit dem auf glattem Untergrund sowie bei besonders dynamischer Kurvenfahrt einer Tendenz zum Untersteuern bereits im Ansatz wirkungsvoll entgegengewirkt wird. Sobald die Vorderräder übermäßig stark nach außen drängen, wird das kurveninnere Hinterrad gezielt über die Steuerung des DSC abgebremst. Der dabei bewirkte Vortriebsverlust wird zugleich durch eine Erhöhung der Antriebsleistung kompensiert. So lassen sich Kurven auch auf rutschiger Fahrbahn noch präziser umrunden.

2. **BMW 320d xDrive. Markteinführung und Preise.**

Markteinführung.

19./20. September 2008

Preise.

Inkl. aller Steuern und Abgaben

Modell.....Leistung.....CO₂-Emissionen.....Preis

BMW 320d xDrive Limousine.....130kW/177PS....143g/km.....38.900 Euro

BMW 320d xDrive A Limousine...130kW/177PS...156g/km.....41.687 Euro

BMW 320d xDrive Touring...130kW/177PS....146g/km... 41.200 Euro

BMW 320d xDrive A Touring... ...130kW/177PS....159g/km....44.009 Euro

BMW 320d xDrive Coupé130kW/177PS....143g/km... 42.450 Euro

BMW 320d xDrive A Coupé130kW/177PS....156g/km... 45.270 Euro

3. **BMW EfficientDynamics in der neuen 3er Reihe. CO₂-Reduzierung mit höchster Bereitenwirkung.**



Im Vergleich mit ihren jeweiligen Wettbewerbern weisen alle Motorvarianten der neuen BMW 3er Reihe die geringsten Verbrauchs- und Emissionswerte auf. Die Führungsposition auf dem Gebiet der Effizienz geht zudem mit teilweise deutlich höherer Fahrdynamik einher.

Bremsenergie-Rückgewinnung, Schaltpunktanzeige, aktive Aerodynamik und eine bedarfsgerechte Steuerung von Nebenaggregaten sind – wie bei BMW üblich – Teil der Serienausstattung. In der BMW 3er Reihe, der an den Absatzzahlen gemessen erfolgreichsten Baureihe von BMW, profitiert eine besonders große Zahl von Kunden von diesen und weiteren aktuellen BMW EfficientDynamics Maßnahmen. Folglich erzielt die umfassende Einführung effizienzfördernder Technologie in der BMW 3er Reihe auch die größte Breitenwirkung.

Optimierte Abgasreinigung bei Vierzylinder-Dieselmotoren.

Die Motoren der Modelle BMW 320d und BMW 318d bieten serienmäßig die Voraussetzungen zur Erfüllung der Abgasnorm EU 5. Ihre Vierzylinder-Dieselmotoren wurden in einer Reihe von Details modifiziert, wobei die weitere Reduzierung der Emissionswerte ohne Einfluss auf die Leistung, den Kraftstoffverbrauch und die Akustikeigenschaften der Antriebseinheiten realisiert wurde. Durch die Optimierung von Brennverfahren und Abgasrückführung werden bereits die beim Verbrennungsvorgang auftretenden Rohemissionen signifikant reduziert. Ein Hochdruckkühler sorgt für eine wirksame Temperaturabsenkung, ein elektrisch betriebenes Ventil für eine präzise Dosierung der Abgasrückführung. Die Daten für die Steuerung werden mit Hilfe eines Temperatur- und eines Abgasdrucksensors gewonnen.

Darüber hinaus wurde auch die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung nochmals gesteigert. Neue Edelmetallbeschichtungen für den Dieselpartikelfilter und den Oxidationskatalysator ermöglichen eine noch intensivere Umwandlung beziehungsweise Speicherung von Kohlenwasserstoffen, Kohlenmonoxid, Stickoxiden und Dieselpartikeln.

Standard für alle Modelle der BMW 3er Reihe: Bremsenergie-Rückgewinnung.

Ergänzend zu den motorinternen Optimierungen sind die für das jeweilige Modell verfügbaren effizienzfördernden Maßnahmen im Umfeld der Antriebseinheiten grundsätzlich Teil der Serienausstattung. So sind alle Varianten der BMW 3er Reihe mit der Bremsenergie-Rückgewinnung ausgestattet, die mit Hilfe einer intelligenten Generatorregelung erzielt wird. Dabei wird die Erzeugung von Strom für das Bordnetz auf die Schub- und Bremsphasen konzentriert. Dadurch kann der Generator während der Beschleunigungsphasen entlastet werden, um mehr Antriebskraft zur Verfügung zu stellen.

Auto Start Stop Funktion und Schaltpunktanzeige.

Bei den handgeschalteten Ausführungen der BMW 3er Reihe mit Vierzylinder-Motor sorgt die Auto Start Stop Funktion vor allem im Stadtverkehr für mehr Effizienz. Bringt der Fahrer den Schalthebel in Leerlaufstellung und nimmt er den Fuß von der Kupplung, schaltet die Motorelektronik das Triebwerk automatisch ab. Zum Beispiel beim Halt an einer Ampel sinkt der Momentanverbrauch damit auf null. Zum erneuten Start genügt die Betätigung des Kupplungspedals, das Anlassen des Motors geschieht blitzschnell und ohne weiteres Zutun des Fahrers.

Auch während der Fahrt bietet die Motorelektronik Unterstützung beim möglichst effektiven Umgang mit dem Treibstoffvorrat. Mittels einer Schaltpunktanzeige, ein im Instrumentenkombi aufleuchtendes Pfeilsymbol mit Angabe der optimalen Fahrstufe, wird der Fahrer auf den unter Verbrauchsaspekten idealen Moment zum Gangwechsel hingewiesen.

Verbrauchsreduzierung durch Steuerung von Nebenaggregaten.

Zusätzliche, modellspezifische Maßnahmen zur Kraftstoffeinsparung erfolgen ohne Einfluss des Fahrers. Dazu gehört die aktive Steuerung der Luftklappen im Kühlergrill. Bei geringem Kühlbedarf des Motors werden die Klappen geschlossen, was eine messbare Verbesserung der Aerodynamik und damit eine weitere Verbrauchsreduzierung zur Folge hat.

Darüber hinaus werden zahlreiche Nebenaggregate bedarfsgerecht und damit energiesparend betrieben. So wird für die elektromechanische Servolenkung EPS (Electric Power Steering) mit integrierter Servotronic-Funktion stets nur dann Energie aufgewandt, wenn tatsächlich Lenkunterstützung erforderlich beziehungsweise gewünscht ist. Auch die elektrische Kühlmittelpumpe läuft drehzahl- und temperaturabhängig gesteuert nur dann, wenn sie wirklich benötigt wird. Mit einer Leistungsaufnahme von 200 Watt beansprucht sie nur etwa ein Zehntel der für konventionelle Pumpen üblichen Antriebsenergie.

Für einen weiteren Effizienzgewinn sorgt auch der mit einer Kupplung versehene Riemenantrieb des Klimakompressors. Wird die Klimaanlage ausgeschaltet, erfolgt eine automatische Abkopplung des Kompressors. Auf diese Weise werden das Schleppmoment des Kompressors auf ein Minimum reduziert und der Wirkungsgrad des Motors noch weiter gesteigert. Serienmäßig sind außerdem alle Varianten der neuen BMW 3er Reihe mit rollwiderstandsreduzierten Runflat-Reifen ausgestattet.

Modernste Diesel-Technologie für die BMW 3er Reihe.

Zu den Gemeinsamkeiten der drei Sechs- und der zwei Vierzylinder-Antriebe gehören das Vollaluminium-Kurbelgehäuse, die Turboaufladung und die Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation. Serienmäßig sind alle Dieselvarianten der neuen BMW 3er Reihe mit einem Partikelfilter der neuesten Generation und einem Oxidationskatalysator ausgestattet, die in einem gemeinsamen Gehäuse integriert sind. Die Abgasreinigungseinheit ist direkt am Motor platziert. Sie erreicht schon unmittelbar nach dem Start ihre Betriebstemperatur und erzielt daher ihre vollständige Wirkung besonders früh. Der Partikelfilter arbeitet wartungsfrei und regeneriert sich durch Verbrennung der Dieselpartikel selbsttätig. Die Filterfunktion findet in allen Drehzahl- und Lastbereichen ohne Einfluss auf Motorleistung und Verbrauch statt. Die Modelle BMW 330d, BMW 330d xDrive, BMW 320d und BMW 318d erfüllen bereits jetzt die Bestimmungen der erst ab 2009 geltenden Abgasnorm EU 5.

Leicht, kompakt, durchzugsstark und effizient:

Vierzylinder-Diesel in der BMW 3er Reihe.

Die Antriebseinheiten des BMW 320d und des BMW 318d sind leichter, effizienter und leistungsstärker als vergleichbare Vierzylinder-Diesel im Wettbewerbsumfeld. Neben dem Hubraum von 2,0 Litern gehören auch das Aluminium-Kurbelgehäuse, die Turboaufladung mit variabler Turbinengeometrie und die Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation zu den Gemeinsamkeiten der beiden Vierzylinder-Diesel.

Mit einer Leistung von 130 kW/177 PS bei einer Motordrehzahl von 4.000 min⁻¹ und einem maximalen Drehmoment von 350 Nm zwischen 1.750 und 3.000 min⁻¹ gehört der Antrieb des neuen BMW 320d nicht nur zu den effizientesten, sondern auch zu den sportlichsten Vertretern in der Klasse der Vierzylinder-Diesel. Die Limousine beschleunigt in nur 7,9 Sekunden, der Touring in 8,1 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, die Spitzengeschwindigkeit beträgt 230 beziehungsweise 228 km/h. Insbesondere in Relation zu diesen Fahrleistungen stellt der im EU-Testzyklus ermittelte Durchschnittsverbrauch von nur 4,8 Litern je 100 Kilometer (BMW 320d Touring: 4,9 Liter) einen herausragenden Wert dar. Die CO₂-Emis-

sionen des BMW 320d belaufen sich auf 128 Gramm pro Kilometer (Touring: 130 g/km).

Das effizienteste Fahrzeug im Segment – auch mit Sechsgang-Automatic-Getriebe.

Serienmäßig sind alle Modellvarianten der neuen BMW 3er Reihe mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe ausgestattet. Das Sechsgang-Automatic-Getriebe fördert nicht nur den Fahrkomfort, sondern erfüllt auch den Wunsch nach einer dynamischen Umsetzung der Motorleistung in Fahrvergnügen. Die sportliche Charakteristik ist vor allem der direkten Motoranbindung zu verdanken. Mit kurzen Reaktions- und Schaltzeiten wird jede Bewegung des Fahrpedals spontan umgesetzt. Auch das Zurückschalten um mehr als eine Fahrstufe nimmt dank einer direkten Zielgangfindung keine zusätzliche Zeit in Anspruch. Mit seiner präzisen Steuerung und dem geringen Wandlerschlupf fördert die Sechsgang-Automatik auch die Wirtschaftlichkeit aller Modelle der neuen BMW 3er Reihe.

4. Die neue Generation des Bedienkonzepts BMW iDrive: Einfach faszinierend.



- **Neu gestalteter Controller, 8,8 Zoll großes Control Display.**
- **Optimierte Menüstruktur, hochauflösende Grafikdarstellung, erweiterte Funktionalität.**
- **Zusätzlicher Komfort durch Direktwahlstellen am Controller und frei programmierbare Favoritentasten.**

Für die Aktivierung und Steuerung aller serienmäßigen beziehungsweise optionalen Entertainment-, Informations-, Navigations- und Telekommunikationsfunktionen steht im neuen BMW 3er auf Wunsch das wegweisende Bediensystem BMW iDrive zur Verfügung. In Verbindung mit dem optionalen Navigationssystem Professional kommt dabei die neue Generation des iDrive zum Einsatz. Zusätzlich zu einem neu gestalteten Controller auf der Mittelkonsole weist es ein 8,8 Zoll großes Control Display mit optimierter hochauflösender Grafikdarstellung sowie frei programmierbare Favoritentasten unterhalb des DVD-Einschubs und zusätzliche, um den Controller herum gruppierte Direktwahlstellen auf.

Auch beim neuen BMW iDrive bleiben Bedienung – über den Controller auf der Mittelkonsole – und Anzeige – im zentralen Control Display – konsequent voneinander getrennt. Dadurch sind eine ergonomisch optimale Positionierung des Bedienelements und eine Erfassung der dargestellten Informationen bei geringer Blickabwendung vom Fahrgeschehen gewährleistet. Das mit 8,8 Zoll äußerst groß dimensionierte und in die Armaturentafel integrierte Display setzt mit seiner übersichtlichen Anzeige und leicht verständlichen, optisch attraktiven Grafiken den Maßstab im Wettbewerbsfeld. Es befindet sich auf gleicher Höhe mit dem Instrumentenkombi und ist sowohl für den Fahrer als auch für den Beifahrer in optimaler Blickdistanz einsehbar.

Einladende Funktionalität und hoher Dauernutzen: Controller mit Direktwahlstellen.

Der neue iDrive Controller ist jetzt noch besser benutzbar. Die Vorteile der Bedienelemente, der Menüstruktur und der grafischen Darstellung im Control Display zeigen sich sowohl beim ersten Kontakt als auch bei dauerhafter Nutzung des Systems. Ein im Control Display dargestelltes Abbild des Controllers erleichtert die Orientierung bei der Wahl des jeweils nächsten Bedienschrittes. Die durch Drehen oder Drücken ausgelösten Bedienschritte

kommen den per Mausklick oder Radbewegung an einem Computer gewohnten Aktionen sehr nah. So führt das Drehen durch eine Liste der wählbaren Menüpunkte, die Auswahl der gewünschten Funktion wird per Druck bestätigt.

Einfache Navigation durch die Menüebenen.

Durch Drücken des Controllers nach links und rechts ist eine einfache Navigation durch die verschiedenen Menüebenen möglich. Der Kunde erhält durch die klare grafische Anordnung in Form von aufeinandergestapelten Tafeln und die Darstellung der aktuell möglichen Controller-Bewegungen ein Höchstmaß an Orientierung. Die Bedienoptionen des Controllers und die grafische Darstellung im Display ergänzen sich somit gegenseitig. Alle Menüs sind nach einem einheitlichen Schema aufgebaut, so dass die Eingewöhnungszeit deutlich verkürzt ist. Gleichzeitig sind die Funktionen so angeordnet, dass bei der dauerhaften Nutzung die wichtigsten Funktionen am schnellsten erreicht werden.

Als zusätzliche Neuheit wartet das Bediensystem am Controller mit vier Direktwahltasten für die am häufigsten genutzten Menüpunkte auf. Über diese Tasten lässt sich ein spontaner Wechsel zu den Funktionen CD, Radio, Telefon und Navigation besonders schnell realisieren. Das Angebot der Direktwahltasten wird durch drei Befehlstasten vervollständigt. Sie dienen zum Aufruf des Startmenüs, zur Rückkehr in das zuletzt aktive Menü sowie zum Aufzeigen von zusätzlichen Optionen im jeweils aktuellen Kontext.

Bewährt und jetzt noch individueller einsetzbar: Favoritentasten.

Das BMW iDrive unterstützt durch seine Vielseitigkeit die persönlichen Bedienvorlieben des Fahrers. Damit bietet es ein weiteres Plus an Komfort und Individualität. Diesem Zweck dienen auch die Favoritentasten, die im Bereich des Audiosystems in der Mittelkonsole angeordnet sind. Neben Radiosendern, Telefonnummern und Navigationszielen können mithilfe dieser acht Tasten jetzt erstmals auch weitere über das iDrive aufrufbare Menüpunkte abgespeichert und direkt angewählt werden.

Auf diese Weise gelangt der Fahrer mit einem Tastendruck nicht nur zu seinem Lieblingssender oder der Heimatadresse, sondern ebenso leicht auch zur Darstellung der Navigationskarte im favorisierten Maßstab, zur Übersicht über Verkehrsmeldungen oder zur Balance-Regelung für die Lautsprecher des Audiosystems.

Großformatiges Display mit variablem Layout, Vorschaukarten und Full-Screen-Anzeige.

Das neue iDrive im BMW 3er präsentiert sich mit einem 8,8 Zoll großen Control Display. Mit seiner hohen Bildauflösung bietet es deutlich verbesserte Möglichkeiten zur Darstellung detailreicher Grafiken.

Auch die Struktur der Bedienmenüs erleichtert das Auffinden der gewünschten Funktionen. Die flachen Menübaumstrukturen und die aus der Computertechnik vertraute Systematik vereinfachen den schnellen Zugriff auf die gewünschten Funktionen.

Karten und Symbole auch dreidimensional darstellbar.

Auch die Nutzung des Navigationssystems Professional wird dank der optimierten technischen Voraussetzungen des BMW iDrive einfacher und reizvoller. Die Full-Screen-Kartendarstellung bietet einen unvergleichlich detaillierten Überblick über die aktuell bereiste Region. Als Ergänzung zu der bisher schon realisierten Perspektivdarstellung kann nun auch eine Höhenkarte angezeigt werden. Ausgewählte Sehenswürdigkeiten entlang der Strecke werden in Form von fotorealistisch erscheinenden Grafiken hervorgehoben.

Nicht nur im Stadtverkehr liefert die spezielle Kartenansicht unter dem Menüpunkt „Verkehrslage hervorheben“ zeitgemäßen Komfort. In dieser Ansicht werden aktuelle Staumeldungen visuell als rot markierte Straßenabschnitte dargestellt. Auf der Autobahn behält der Fahrer mit diesem System auch bei staubedingten Routenänderungen auf komfortable Art stets die volle Orientierung.

Bedienung per Sprache und Controller komfortabel kombinierbar.

Eine weitere Innovation des iDrive Systems ist die multimodale Bedienung per Spracheingabe und Controller. Zwischen beiden Eingabeformen kann der Kunde innerhalb einer Aufgabe problemlos wechseln, bei Bedarf kann die Spracherkennung auch während der Eingabe per Controller aktiv bleiben und gleichzeitig genutzt werden. Sie wird mit Druck auf eine entsprechende Taste am Multifunktionslenkrad aktiviert.

Festplattenspeicher für Audiodateien und Navigationssystem.

Zum Ausstattungsumfang des Navigationssystems Professional gehört auch ein in das Fahrzeug integrierter Festplattenspeicher. Das Speichermedium mit einer Kapazität von 80 GB ermöglicht einen außergewöhnlich schnellen Zugriff auf das digital aufbereitete Kartenmaterial für die Navigation und setzt damit eine neue Benchmark. Darüber hinaus kann der Speicher auch für eine umfassende Musikdatei-Sammlung genutzt werden.

Das System bietet die Möglichkeit, Musikdateien von einer CD, einem MP3-Player oder einem USB-Stick auf die Festplatte zu übertragen. Wahlweise kann über das iDrive System auf die persönliche Musiksammlung, auf eine mitgebrachte CD, einen weiteren externen Player oder das Radioprogramm zugegriffen werden. Die für Musikdateien zur Verfügung stehende Speicherkapazität entspricht etwa der von 100 Musik-CDs. In der fahrzeugeigenen Datenbank werden die einzelnen Musikstücke einschließlich Angaben über Interpret und Titel abgespeichert.

5. **BMW ConnectedDrive: Netzwerk für mehr Sicherheit und Komfort.**



- **Intelligente Vernetzung von Fahrer, Fahrzeug und Umwelt.**
- **Erweitertes Angebot praktischer Dienste in der neuen BMW 3er Limousine und im neuen BMW 3er Touring.**

Als erster Hersteller in Europa führte BMW 1994 das Navigationssystem ein und machte damit Daten von außerhalb des Fahrzeugs für den Fahrer zugänglich. Dies war einer der Grundsteine für die Entwicklung von BMW ConnectedDrive. Während in der Vergangenheit das Zusammenwirken der drei Bereiche Fahrer, Fahrzeug und Umwelt ausschließlich der individuellen Anpassungsfähigkeit des Menschen überlassen war, bringt BMW ConnectedDrive durch seine innovativen technischen Möglichkeiten auf dem Gebiet der Telematik eine deutliche Entlastung für den Fahrer. BMW ConnectedDrive verknüpft das System Auto mit der Außenwelt und dem Verkehrsgeschehen, um dem Fahrer so individuell und ergonomisch wie möglich so viele Informationen wie nötig und gewünscht zu liefern.

BMW ConnectedDrive ist ein dynamisches Konzept.

Die ständige Weiterentwicklung von Diensten und Services bietet einen immer höheren Mobilitäts- und Informationskomfort.

BMW Dienste.

Dem Fahrer stehen Notruf mit automatischer Ortung, erweiterte Verkehrsinformationen, ein umfassender Auskunftsdiensst und der interaktive Kommunikationskanal „Meine Info“ inkl. „Send to Car“-Funktionen zur Verfügung. Dienste, die ihn auf seiner Reise, an seinem momentanen Standort oder an seinem Ziel unterstützen. Fernfunktionen von BMW ConnectedDrive ermöglichen weltweit via Telefon die Ver- und Entriegelung der Türen.

Für den Fall der Fälle: Notruf mit automatischer Ortung.

Der Erweiterte Notruf von BMW ConnectedDrive schafft die Voraussetzungen dafür, dass die Rettungskräfte bereits vor dem Eintreffen am Unfallort detailliert über Art der Kollision und das Verletzungsrisiko informiert werden und so bereits frühzeitig eine adäquate medizinische Versorgung der Unfallbeteiligten vorbereiten können. Denn die an das BMW Call Center übermittelten Daten enthalten seit März 2008 neben der genauen Position des Fahrzeugs sowie

Kennzeichen, Fahrgestellnummer, Fahrzeugtyp und Fahrzeugfarbe auch die von Sensoren im Fahrzeug gesammelten Daten. Registriert werden die Auslösung beziehungsweise Nichtauslösung bei allen im Fahrzeug vorhandenen Rückhaltesystemen sowie die Belegung und der Gurtstatus der Frontsitze. Darüber hinaus lassen sich Frontal-, Heck-, Seiten- oder auch Mehrfachkollisionen erkennen und voneinander unterscheiden. Auch ein eventuell erfolgter Überschlag des Fahrzeugs kann festgestellt und gemeldet werden. Neben der automatischen Auslösung kann der Fahrer oder Beifahrer auch manuell den Notruf betätigen und wird dann sofort mit dem BMW Call Center verbunden. Der BMW Notruf konnte schon in über 25.000 Fällen schnelle Hilfe einleiten.

Für alle Fälle: der telefonische Auskunftsdiensst.

Der telefonische Auskunftsdiensst umfasst mehr als 35 Millionen Einträge aus dem Branchen- und Telefonverzeichnis. Auch Zusatzinformationen wie Restaurantbewertungen, Notrufapotheke, Kinoprogramme, aktuelle Fluginformationen und die Möglichkeit, Hotelzimmer zu reservieren, sind über den BMW Assist Auskunftsdiensst möglich. Wählt der Fahrer den Menüpunkt „Auskunftsdiensst“, wird er mit dem BMW Call Center verbunden. Parallel dazu übermittelt das Fahrzeug automatisch die aktuelle Position. So kann der Call Center Mitarbeiter auf die Position des Fahrzeugs bezogene Informationen ermitteln. Die Besonderheit des Dienstes liegt darin, dass die vom Call Center gefundenen Adressen direkt in das Fahrzeug übertragen werden können. Alle übermittelten Daten werden vom Fahrer per Knopfdruck unkompliziert in das Navigationssystem übernommen. Übermittelte Telefonnummern können ebenfalls mit einem Knopfdruck angerufen werden.

Schnittstelle zum PC: „Meine Info“ und „Send to Car“-Funktionen.

Der BMW Assist Dienst „Meine Info“ bietet die Möglichkeit, komplette Adressdatensätze und Kurznachrichten über das persönliche BMW Assist Portal im Internet vom PC direkt ins Fahrzeug zu übertragen. Dies kann sowohl vom Fahrer selbst als auch durch eine autorisierte Person geschehen. Ergänzt wird „Meine Info“ durch die „Send to Car“-Funktionen. Adressen können auf Google Maps im Internet gesucht und dann direkt ins Fahrzeug gesendet werden. Nach einer Hotelbuchung beim Hotel Reservation Service (HRS) im Internet kann die Adresse des gebuchten Hotels ebenfalls direkt ins Fahrzeug gesendet werden.

Fernfunktionen bringen Komfort und Sicherheit

Ist der Fahrzeugschlüssel im verriegelten Kofferraum oder hat der Nachwuchs von innen den Wagen verriegelt, hilft in der Regel nur noch der Pannendienst. Der BMW Service rückt in solchen Fällen alleine in Deutschland bis zu 7.000 Mal pro Jahr aus. Ab sofort bietet eine von der BMW Group entwickelte

Technologie schnell und bedarfsgerecht Hilfe. Per Fernfunktion wird es künftig für BMW ConnectedDrive Kunden weltweit möglich sein, das eigene Fahrzeug durch Mitarbeiter im BMW Call Center öffnen oder schließen zu lassen. Selbstverständlich nach vorheriger Identifizierung. Die Fernver- und -entriegelung des Fahrzeugs ist ein Dienst der neuen BMW Fernfunktionen.

Über die Grenzen hinaus: BMW Dienste auch im Ausland.

BMW Fahrern aus Österreich stehen die BMW ConnectedDrive Dienste wie länder-spezifische Reiseinformationen, Notruf und Pannenhilfe in deutscher Sprache auch in Deutschland, Italien, Frankreich und in der Schweiz zur Verfügung. Umgekehrt gilt dies natürlich auch für BMW Fahrer aus Italien, die beispielsweise in Deutschland unterwegs sind. Dieser Cross Border Service wird in den nächsten Jahren um weitere Länder in Europa erweitert. BMW Online bietet bereits heute in neun europäischen Ländern den gewohnten Komfort in der vom Fahrer gewohnten Sprache.

BMW Online: überall Bescheid wissen.

BMW Online ermöglicht dem Fahrer den Zugriff auf ein internet-basiertes Portal, das ihn mit exklusiven und maßgeschneiderten Mobilitätsinformationen, Serviceleistungen und Officefunktionen direkt im Fahrzeug unterstützt. BMW Online umfasst Nachrichten (Top-News aus aller Welt, Wirtschaft und Sport), Wettervorhersage, saisonal auch Skigebiete, Schneehöhen, Frostprognose und Cabriowetter, auf Reisen: Parkinfo, Map on Mobile, Reise-, Restaurant- und Hotelführer, Auskunft: z. B. Google Branchensuche und Office (Empfangen und Versenden von E-Mails und Adressbuch).

Schnelle Orientierung: auch per Mobiltelefon.

Mit dem Dienst „Map On Mobile“ vernetzt BMW Online das Fahrzeug auch mit dem Handy: So besteht die Möglichkeit, den aktuellen Standort des Fahrzeugs kurz vor dem Verlassen an das Handy zu übermitteln. Der Ausschnitt einer Straßenkarte kann dann per Mobiltelefon vom BMW Portal abgerufen werden und dient zur besseren Orientierung. Der aktuelle Standort des Fahrzeugs und der Zielort sind auf der Karte gekennzeichnet, so dass der Fahrer auch zu Fuß von der Parkposition des Fahrzeugs sein Ziel schnell erreichen kann.

BMW Routen: Faszination erfahren.

Ob Passstrecke, Küstentour oder Seenrundfahrt – ab September 2008 werden BMW ConnectedDrive Kunden die schönsten Routen per Knopfdruck über BMW Online direkt im Fahrzeug abrufen können. Anschließend führt das Navigationssystem auf der ausgewählten Strecke bis ans Ziel. Nützliche und interessante Informationen zur Route und zu empfohlenen Zwischenzielen werden in Bild und Text angeboten und sind jederzeit tagesaktuell. Alternativ

kann sich der Kunde aber auch mit dem neuen Internet Routenplaner nach eigenen Vorstellungen eine persönliche Route gestalten, diese speichern und später im Fahrzeug abrufen.

Zur Markteinführung wird der Internet Routenplaner zu einem interaktiven Routen Portal ausgebaut. Kunden können dann persönliche Routen veröffentlichen, sich von den Lieblingsstrecken anderer BMW Fahrer inspirieren lassen und diese bewerten oder kommentieren.

Informationen sind „automobilgerecht“ aufbereitet.

Um Informationsbedürfnis, Sicherheit und Komfort optimal zu verbinden, sind alle Onlinedienste auf die Bedienung im Auto zugeschnitten. BMW Online bietet beispielsweise Nachrichten, Wirtschaftsnews, Branchenaukünfte oder das aktuelle Wetter am Start- und am Zielort – autogerecht verkürzt auf Stichworte und Schlagzeilen. Bei Bedarf können detailliertere Informationen abgerufen werden. Jeder BMW Online Kunde kann zudem mit dem BMW Online Portal im Internet individuelle Lesezeichen anlegen, um dann im Fahrzeug schnell auf seine gewünschten Dienste und Informationen zugreifen zu können.

Die Nutzung dieser Dienste inklusive des Anrufs beim Call Center ist je nach gewähltem Navigationssystem bis zu drei Jahren kostenlos (gültig bei SA Navigationssystem Professional plus Handy Vorbereitung Business Bluetooth). Mit Navigationssystem Business stehen diese Dienste für sechs Monate kostenlos zur Verfügung. Nach der kostenfreien Nutzungszeit wird ein einmaliges Nutzungsentgelt – ähnlich einer Flatrate – von 250 Euro pro Jahr berechnet.

BMW TeleServices: intelligente Vernetzung zwischen Fahrzeug und BMW Service.

Die BMW TeleServices unterscheiden derzeit zwei unterschiedliche Dienste: den Automatischen BMW Teleservice Call und die BMW Teleservice Diagnose inkl. Hilfe. Für den Kunden wird der jeweilige Dienst über die im Fahrzeug separat integrierte Telefoneinheit abgewickelt, somit entstehen hierbei keine weiteren Kosten.

Automatischer BMW Teleservice Call: Ein BMW erkennt, wann ein bestimmter Service fällig ist, und meldet sich selbstständig beim BMW Service Partner.

Dieser Dienst ist bereits heute in Deutschland, Österreich, Frankreich, Belgien, Luxemburg, Italien, den USA und den Vereinigten Arabischen Emiraten verfügbar. Der Automatische BMW Teleservice Call ermöglicht eine für den Kunden schnelle und bequeme Vereinbarung von Serviceterminen ohne

zusätzlichen Aufwand: Mithilfe des On-Board-Wartungssystems Condition Based Service (CBS) ermittelt das Fahrzeug selbstständig Art und Zeitpunkt seines Servicebedarfs. Sobald seine Sensoren Servicebedarf bei einer der Betriebsflüssigkeiten oder Verschleißkomponenten wie Motoröl oder Bremsbelägen feststellen, löst das Fahrzeug selbstständig einen Automatischen BMW Teleservice Call aus. Die servicerelevanten Daten werden an den betreuenden BMW Service Partner übermittelt.

Weitere Details zu den Produkten von BMW ConnectedDrive unter www.bmw-connecteddrive.at.

6. **Steckbrief.** **Die neue BMW 3er Reihe.**



- Die neue BMW 3er Limousine und der neue BMW 3er Touring bauen ihren Vorsprung hinsichtlich Fahrdynamik, Premiumqualität und innovativer Technik weiter aus.
- Die neue BMW 3er Limousine und der neue BMW 3er Touring kombinieren Eleganz mit einem im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Fahrerlebnis.
- Das erweiterte Motorenangebot und der Einsatz von BMW EfficientDynamics Maßnahmen machen die BMW 3er Reihe zum Maßstab für Freude am Fahren in Verbindung mit vorbildlichen Verbrauchs- und Emissionswerten.
- Neue Fahrzeugfront, Seitenansicht mit verstärkter Betonung der dynamisch gestreckten Linie, Fahrzeugheck wirkt durch detailliertere Linienführung breiter. Neue Scheinwerfer, Heckleuchten mit neuer markentypischer Kontur, innovativer Lichttechnik und 3-D-Effekten.
- Verfeinerung der Interieurausstattung durch Neugestaltung ausgewählter Bedienelemente und neu abgestimmte Farb- und Materialauswahl. Für das Exterieur charakteristische Kombination von konvexen und konkaven Flächen wird im Innenraum fortgesetzt. Ergonomisch optimierte Positionierung des Fensterheber-Bedienfelds auf der Fahrerseite, neue, vergrößerte Ablagemöglichkeiten.
- Neue Generation des Bediensystems BMW iDrive in Verbindung mit optionalen Navigationssystemen: ergonomisch optimierter iDrive Controller zur Funktionsauswahl und -steuerung durch Dreh-, Drück- und Kippbewegungen, blind bedienbare Direktwahlstellen am Controller zum schnellen und intuitiven Menü-Direkteinstieg. Frei programmierbare Favoritentasten für noch einfachere Bedienung. Navigationssystem Professional mit erweiterter Funktionalität bezüglich Zieleingabe, Reiseplanung und Kartendarstellung. Erstmals können frei im Internet geplante Routen mit BMW ConnectedDrive ins Navigationssystem geladen werden.
- Neu entwickelter Reihensechszylinder-Dieselmotor im BMW 330d: Aluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten

Generation mit Piezo-Injektoren und maximalem Einspritzdruck von 1.800 bar, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie, Leistung: 180 kW/245 PS, maximales Drehmoment: 520 Nm, Dieselpartikelfilter und Oxidationskatalysator serienmäßig, Abgasnorm EU 5, optional BMW BluePerformance Technologie mit NO_x-Speicherkatalysator zur Reduzierung von Stickoxid-Emissionen als Voraussetzung zur Einhaltung der Grenzwerte der geplanten Abgasnorm EU 6.

- Im Fahrzeugsegment einzigartige Motorenvielfalt: sechs Benzin- und fünf Dieselmotoren. Leistungsspektrum von 90 kW/122 PS im BMW 316i bis 225 kW/306 PS im BMW 335i. Alle Motorvarianten mit BMW EfficientDynamics Maßnahmen: modellspezifischer Einsatz von Bremsenergie-Rückgewinnung, Auto Start Stop Funktion, Schaltpunktanzeige, bedarfsgerechte Steuerung der Nebenaggregate und aktive Aerodynamik durch Luftklappensteuerung. Sämtliche Motorvarianten mit konkurrenzlos niedrigen Verbrauchs- und Emissionswerten im jeweiligen Wettbewerbsumfeld. BMW 318d, BMW 320d und BMW 330d sowie BMW 330d xDrive unterschreiten die Grenzwerte der künftigen Abgasnorm EU 5.
- Sechsgang-Automatic Getriebe mit optimierter Schaltodynamik und minimiertem Wandlerschlupf jetzt optional auch für BMW 318d.
- Optimierter Allradantrieb BMW xDrive fördert Fahrstabilität, Fahrdynamik und Traktion. Neue Zusatzfunktion des DSC mit dosiertem Bremseingriff einschließlich Drehmomentausgleich steigert Fahrstabilität in Kurven. BMW xDrive jetzt optional für jeweils fünf Motorvarianten der BMW 3er Limousine und des BMW 3er Touring, zusätzlich BMW 320d xDrive und damit erstmals Kombination von BMW xDrive mit einem Vierzylinder-Motor in der BMW 3er Reihe.
- Erstmals Siebengang-Sport-Automatic mit Doppelkupplung für die Modelle BMW 335i Coupé und BMW 335i Cabrio. Weltweit erstes für Hochleistungsmotoren ausgelegtes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe, Schalten ohne Zugkraftunterbrechung für unerreichbare dynamische Beschleunigungsvorgänge, wahlweise automatisiert oder manuell, einzigartige Kombination des Komfortcharakters eines Automatikgetriebes mit maximaler Dynamik, nochmals optimierte Beschleunigungs- und Verbrauchswerte.
- Umfassendes Sicherheitskonzept mit extrem solider Karosseriestruktur, definierten Lastpfaden, gezieltem Einsatz hochfester Stähle und speziellen Deformationselementen. Sechs Airbags, Dreipunkt-Automatikgurte und Kopfstützen für alle Sitzplätze sowie crashaktive Kopfstützen für die

Vordersitze zur Reduzierung des Verletzungsrisikos beim Heckaufprall
serienmäßig.

● Motorvarianten:

BMW 335i: Reihensechszylinder-Benzinmotor mit Twin Turbo und Direkteinspritzung (High Precision Injection),
Hubraum: 2.979 cm³, Leistung: 225 kW/306 PS bei 5.800 min⁻¹,
max. Drehmoment: 400 Nm bei 1.300–5.000 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 5,6 Sekunden (Touring: 5,7 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h,
Durchschnittsverbrauch nach EU: 9,1 Liter/100 Kilometer (9,3 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 218 g/km (222 g/km).

BMW 330i: Reihensechszylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung,
Hubraum: 2.996 cm³, Leistung: 200 kW/272 PS bei 6.700 min⁻¹,
max. Drehmoment: 320 Nm bei 2.750–3.000 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 6,1 Sekunden (Touring: 6,2 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h,
Durchschnittsverbrauch nach EU: 7,2 Liter/100 Kilometer (7,3 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 173 g/km (175 g/km).

BMW 325i: Reihensechszylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung,
Hubraum: 2.996 cm³, Leistung: 160 kW/218 PS bei 6.100 min⁻¹,
max. Drehmoment: 270 Nm bei 2.400–4.200 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 6,7 Sekunden (Touring: 6,9 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (248 km/h),
Durchschnittsverbrauch nach EU: 7,1 Liter/100 Kilometer (7,2 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 170 g/km (173 g/km).

BMW 320i: Reihenvierzylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung, Hubraum:
1.995 cm³, Leistung: 125 kW/170 PS bei 6.700 min⁻¹,
max. Drehmoment: 210 Nm bei 4.250 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 8,2 Sekunden (Touring: 8,4 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 228 km/h (226 km/h),
Durchschnittsverbrauch nach EU: 6,1 Liter/100 Kilometer (6,2 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 146 g/km (148 g/km).

BMW 318i: Reihenvierzylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung, Hubraum:
1.995 cm³, Leistung: 105 kW/143 PS bei 6.000 min⁻¹,
max. Drehmoment: 190 Nm bei 4.250 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 9,1 Sekunden (Touring: 9,5 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (210 km/h),

Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,9 Liter/100 Kilometer (6,0 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 142 g/km (144 g/km).

BMW 316i: Reihenvierzylinder-Benzinmotor mit Direkteinspritzung, Hubraum: 1.599 cm³, Leistung: 90 kW/122 PS bei 6.000 min⁻¹,
max. Drehmoment: 160 Nm bei 4.250 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 10,8 Sekunden (Touring: 11,1 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (205 km/h),
Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,9 Liter/100 Kilometer (6,1 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 142 g/km (146 g/km).

BMW 335d: Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Variable Twin Turbo,
Hubraum: 2.993 cm³, Leistung: 210 kW/286 PS bei 4.400 min⁻¹,
max. Drehmoment: 580 Nm bei 1.750–2.250 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 6,0 Sekunden (Touring: 6,1 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h,
Durchschnittsverbrauch nach EU: 6,7 Liter/100 Kilometer (6,8 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 177 g/km (178 g/km).

BMW 330d: Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie
Hubraum: 2.993 cm³, Leistung: 180 kW/245 PS bei 4.000 min⁻¹,
max. Drehmoment: 520 Nm bei 1.750–3.000 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 6,1 Sekunden (Touring: 6,2 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h,
Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,7 Liter/100 Kilometer (5,9 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 152 g/km (155 g/km).

BMW 325d: Reihensechszylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie
Hubraum: 2.993 cm³, Leistung: 145 kW/197 PS bei 4.000 min⁻¹,
max. Drehmoment: 400 Nm bei 1.300–3.250 min⁻¹,
Beschleunigung [0–100 km/h]: 7,4 Sekunden (Touring: 7,6 Sekunden),
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h (233 km/h),
Durchschnittsverbrauch nach EU: 5,7 Liter/100 Kilometer (5,9 Liter),
CO₂-Emission nach EU: 153 g/km (155 g/km).

BMW 320d: Vierzylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie

Hubraum: 1.995 cm³, Leistung: 130 kW/177 PS bei 4.000 min⁻¹,

max. Drehmoment: 350 Nm bei 1.750–3.000 min⁻¹,

Beschleunigung [0–100 km/h]: 7,9 Sekunden (Touring: 8,1 Sekunden),

Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h (228 km/h),

Durchschnittsverbrauch nach EU: 4,8 Liter/100 Kilometer (4,9 Liter),

CO₂-Emission nach EU: 128 g/km (130 g/km).

BMW 318d: Vierzylinder-Dieselmotor mit Vollaluminium-Kurbelgehäuse, Common-Rail-Direkteinspritzung der dritten Generation und Turbolader mit variabler Turbinengeometrie

Hubraum: 1.995 cm³, Leistung: 105 kW/143 PS bei 4.000 min⁻¹,

max. Drehmoment: 300 Nm bei 1.750–2.500 min⁻¹,

Beschleunigung [0–100 km/h]: 9,3 Sekunden (Touring: 9,6 Sekunden),

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (210 km/h),

Durchschnittsverbrauch nach EU: 4,7 Liter/100 Kilometer (4,8 Liter),

CO₂-Emission nach EU: 123 g/km (125 g/km).

7. Die Geschichte: Vom Pionier zum Vorbild für Dynamik in der Mittelklasse.



- **1975: Premiere für eine neue Fahrzeugkategorie.**
- **Permanenter Fortschritt: BMW 3er Reihe als Innovationsträger.**
- **Maßstab im Segment über fünf Modellgenerationen hinweg.**

Genau genommen beginnt die Geschichte der BMW 3er Reihe im März 1966 – mit der Präsentation des BMW 1600-2 auf dem Genfer Salon. Denn damit war der Startschuss für die damals kleinste BMW Baureihe gefallen: eine sportlich ausgelegte und motorisierte zweitürige Limousine mit leicht coupéhaftem Charakter sowie den klassischen Konstruktionsmerkmalen Frontmotor/Hinterradantrieb. Dieser Automobil-Dimension ist die BMW 3er Reihe immer treu geblieben, die mit dieser Bezeichnung 1975 als neue Fahrzeugkategorie in der BMW Typen-Architektur Premiere feierte.

Im Zuge von fünf Modellgenerationen ist die BMW 3er Reihe ihrem Charakter als handliches, sportliches, schickes und bestens motorisiertes Automobil immer treu geblieben – und wurde so zum Original dieses Fahrzeugtyps. Andererseits war und ist sie immer wieder Pionier für technischen Fortschritt und Maßstab für ihr Segment.

Erste Generation: der 3er BMW wird auf Anhieb zum Original.

Wartete die erste Generation der BMW 3er Reihe (1975 bis 1983) noch mit einer Karosserieform und anfangs mit vier, später fünf Motorisierungen mit bis zu 143 PS im BMW 323i auf, so sollte sich die Anzahl der Varianten, Motorisierungen und des Antriebskonzepts im Laufe der nächsten 30 Jahre um ein Vielfaches erhöhen.

Zweite Generation: Variantenvielfalt.

Die zweite Generation (1982 bis 1994) brachte mit dem ersten Viertürer auch eine zweite, mit dem Cabrio eine dritte und mit dem Touring (damals noch bewusst klein geschrieben) die vierte Karosserie-Variante und die erste Allrad-Version. Neben den leistungsstarken Vier- und Sechszylinder-Benzinmotoren mit bis zu 171 PS kam erstmals eine 86 PS starke Diesel-Motorisierung zum Einsatz. Als Hochleistungs-Variante steuerte die BMW Motorsport GmbH den M3 mit anfänglich 200, später 238 PS bei.

Dritte Generation: der Designsprung.

Mit einem völlig neuen Styling startete die dritte Generation (1990 bis 2000), die Karosserie war zudem zum Nutzen einer komfortableren und sichereren Fahrgastzelle merklich gewachsen. Auf dem Motorensektor brachte der Einsatz u. a. der 4-Ventil-Technik einen deutlichen Leistungsschub mit sich: Die Bandbreite reichte jetzt von 100 PS im BMW 316i bis 193 PS im BMW 328i Coupé. Als fünfte Karosserie-Variante neben Limousine, Coupé, Touring und Cabrio wurde zusätzlich der BMW 3er Compact eingeführt, der neben den Benziner- und Diesel-Versionen erstmals auch mit einem 87-PS-Motor für CNG-Gasbetrieb angeboten wurde.

Vierte Generation: ein Feuerwerk an Innovationen.

Im Mai 1998 ging die vierte BMW 3er Reihe, zunächst wieder erst als viertürige Limousine, an den Start – noch komfortabler, noch sicherer und noch leistungsfähiger. Und sie tat es mit einem Paukenschlag: Der BMW 320d debütierte als erster BMW mit direkteinspritzendem Dieselmotor, der mit 100 kW/136 PS Leistung, 207 km/h Spitze und 5,7 Liter Verbrauch, vor allem aber mit seiner Laufruhe in dieser Klasse alles in den Schatten stellte.

Aber auch die anderen Motorisierungen waren wegweisend: Basismodell war der BMW 318i mit 118 PS, gefolgt vom BMW 320i mit 150-PS-Sechszylinder, BMW 323i mit 170 PS und schließlich dem 193 PS starken BMW 328. Dabei hatten auch diese Motoren einiges an Neuem zu bieten: Im Inneren des 1,8-Liter-Vierzylinders rotierten zwei Ausgleichswellen, die das Geräusch im Auto um bis zu 10 dBA gegenüber dem Vorgängermodell verbesserten. Die technisch prominenteste Maßnahme bei den Sechszylindern war die Einführung des Doppel-Vanos zugunsten eines fülligeren Drehmomentverlaufs und weiter reduzierter Schadstoffe im Abgas.

Im Zusammenspiel von Heckantrieb und idealer Gewichtsverteilung von 50:50 mit den elektronischen Regelsystemen ABS, ASC+T und der dynamischen Stabilitätskontrolle DSC III legte das Fahrwerk des BMW 3er die Messlatte auf eine neue Bestmarke. Ein Highlight in diesem Paket war der ITS-Kopfairbag, eine schlauchförmige Struktur, die im Türrahmen neben Fahrer und Beifahrer verborgen war und im Notfall für einen deutlich besseren Kopfschutz als bisherige Systeme sorgte.

Doch nicht nur mit diesen spektakulären Neuheiten drang der 3er wieder einmal in Regionen vor, die anderswo der Oberklasse vorbehalten blieben. So führte BMW die neue Car Memory und Key Memory als Serienausstattung ein und bot Multifunktionslenkrad, Regensor und Steptronic als Optionen an. Ab Herbst 1998 folgten integrierte Kindersitze, RDC, Xenon-Licht, Bordmonitor mit Navigationssystem, TV und erweiterter Bordcomputer.

Die Schlaglichter im Modellprogramm der vierten Generation waren neben der Limousine die Neuaflagen auch der Varianten Coupé, Touring, Cabrio und compact, besonderes Highlight der BMW 330d. Mit einem Nenndrehmoment von 390 Nm ab 1.750 Touren war der Sechszylinder-Diesel ein schieres Kraftpaket, das ungewöhnlich kultiviert zu Werke ging. Die enorme Zugkraft war an der eindrucksvollen Elastizität ablesbar. Durch den Normverbrauch von nur 7,0 Liter Diesel auf 100 Kilometer bei 135 kW/184 PS Nennleistung und 225 km/h Höchstgeschwindigkeit erhielt der Begriff Wirkungsgrad eine völlig neue Dimension. Das technische Konzept des DI-Sechszylinders entsprach mit 4-Ventil-Technik, VNT-Lader und Ladeluftkühlung weitgehend dem des Vierzylinders, mit einem entscheidenden Unterschied: Statt einer Verteiler-Einspritzpumpe übernahm eine Common-Rail-Anlage die Kraftstoffversorgung der Zylinder.

Eines der letzten neuen Modelle dieser vierten Generation der BMW 3er Reihe war kein Nachzügler, sondern ein Wegweiser. Erstmals bot BMW mit dem BMW 330Cd einen Diesel in einem Coupé an. Das 204-PS-Kraftpaket – der DI-Sechszylinder hatte mittlerweile eine Leistungskur hinter sich gebracht – fuhr sich, wie ein BMW Coupé sich fahren muss, und war eben doch ein Diesel mit allen seinen Vorteilen: 410 Nm Drehmoment bereits bei 1.500 min^{-1} und 6,6 Liter Durchschnittsverbrauch.

Die fünfte Generation: BMW EfficientDynamics und noch viel mehr.

Auf dem internationalen Automobil-Salon in Genf 2005 feierte die fünfte Generation der BMW 3er Reihe ihre Weltpremiere. Wie gewohnt, ging zunächst die Limousine an den Start. Ihr markantes Erscheinungsbild mit kurzen Karosserieüberhängen, dynamischen Linien und einer progressiven Formensprache verhalf ihr auf Anhieb zu einem unverwechselbaren Charakter.

Für Aufsehen sorgte der neue Reihensechszylinder, der als weltweit erster Motor mit einem Magnesium-Aluminium-Verbundkurbelgehäuse ausgestattet war. Darüber hinaus hielt die variable Ventilsteuerung Valvetronic Einzug in den Sechszylinder. Im Zusammenspiel mit der variablen Nockenwellenverstellung Doppel-Vanos konnten damit eine noch spontanere Kraftentfaltung und eine effizientere Kraftstoffversorgung erzielt werden. Der neue BMW 330i mobilisierte 190 kW/258 PS aus einem Hubraum von 3,0 Litern und erzeugte ein maximales Drehmoment von 300 Nm. 6,3 Sekunden genügten ihm für den Spurtauf Tempo 100, sein Durchschnittsverbrauch lag bei 8,7 Litern je 100 Kilometer. Mit jeweils 2,0 Liter Hubraum traten die beiden Vierzylinder an: Der Dieselmotor im BMW 320d leistete 120 kW/163 PS, der Benziner im BMW 320i kam auf 110 kW/150 PS.

Vollkommen neu entwickelt hatten die Ingenieure auch das Fahrwerk des BMW 3er. Seine Doppelgelenk-Vorderachse wurde komplett aus Aluminium gefertigt, die Fünflenker-Hinterachse war eine Stahlbau-Leichtkonstruktion. Die serienmäßige Fahrstabilitätsregelung DSC wurde um zusätzliche Funktionen wie Bremsbereitschaft und Anfahrrassistent ergänzt. Als erstes Fahrzeug seines Segments konnte der BMW 3er außerdem mit einer Aktivlenkung ausgestattet werden. Ebenfalls neu: die Aktive Geschwindigkeitsregelung mit Radar-Abstandssensor, die selbsttätig und bei Bedarf mit Bremseingriffen dafür sorgte, den Abstand zu einem vorausfahrenden Fahrzeug einzuhalten. Außerdem hielt das wegweisende Bedienkonzept BMW iDrive Einzug in die BMW 3er Reihe.

Im September 2006 überraschte das neue BMW 3er Coupé mit einer weiteren Sensation: Unter der Haube wirkte erstmalig seit den 1970er-Jahren wieder ein Benzinmotor mit Turbotechnologie. Der 225 kW/306 PS starke Dreiliter-Motor feierte als weltweit erster Reihensechszylinder mit Twin Turbo Aufladung, Benzin-Direkteinspritzung (High Precision Injection) und Vollaluminium-Kurbelgehäuse im BMW 335i Coupé seine Premiere. Angetrieben von dem Hochleistungstriebwerk mit der weltweit ersten großserientauglichen, strahlgeführten Benzin-Direkteinspritzung begeisterte das Top-Modell beim Spurt in nur 5,5 Sekunden von null auf 100 km/h. Auch mit dem Durchschnittsverbrauch von 9,5 Litern je 100 Kilometer gemäß EU-Norm setzte das Fahrzeug Maßstäbe im Wettbewerbsumfeld.

Erstmals wurde für das BMW 3er Coupe zudem der intelligente Allradantrieb xDrive angeboten. Als Alternative zum Standardantrieb bot das Allradsystem auch auf rutschigem Untergrund eine nochmals verbesserte Traktion und Fahrstabilität. Und auch die positiven Auswirkungen des xDrive auf die Fahrdynamik kamen im BMW 3er Coupé auf Anhieb zur Geltung.

Seit März 2007 sorgt der erste offene BMW mit versenkbarem Hardtop für eine neue Cabrio-Euphorie. Dabei erfreuen sich auch die Fahrzeuge mit Dieselantrieb wachsender Beliebtheit. Insgesamt überzeugt das Cabrio durch das in seinem Segment einzigartige Maß an Komfort, Solidität und Wertigkeit. Das dreiteilige Dach in Stahlblech-Leichtbauweise spannt sich vollautomatisch und innerhalb von nur 23 Sekunden über den Fahrgastraum, noch etwas schneller – nach genau 22 Sekunden – ist es im Heck des offenen Zweitürers abgelegt.

Parallel zur Einführung des neuen BMW 3er Cabrio wurden eine völlig neue Generation von Sechszylinder-Motoren sowie der erste BMW Vierzylinder-Antrieb mit Benzin-Direkteinspritzung präsentiert. Die neuen Motoren mit High Precision Injection im Magerbetrieb werden mittlerweile in allen Varianten

der BMW 3er Reihe eingesetzt. Im Vergleich zu den Vorgängermotoren ermöglichen sie – getreu der Entwicklungsstrategie BMW EfficientDynamics – deutlich bessere Fahrleistungen bei merklich reduzierten Verbrauchs- und Emissionswerten.

Wieder einmal, wie so oft in der über 30-jährigen Geschichte des 3er BMW, ist diese Baureihe ihrem Ruf als das Original seiner Klasse und als Technik-Pionier gerecht geworden.

8. Technische Daten. BMW 320d xDrive Limousine.



		6-Gang Schaltgetriebe	6-Gang Automatik.
Karosserie			
Anzahl Türen/Sitze		4/5	4/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.531/1.817/1.421	4.531/1.817/1.421
Radstand	mm	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.506/1.535	1.506/1.535
Wendekreis	m	11,8	11,8
Tankinhalt	ca. l	61	61
Kühlsystem einschl. Heizung	l	7,5	7,9
Motoröl ¹⁾	l	5,2	5,2
Getriebeöl/Hinterachsgetriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU ²⁾	kg	1.600	1.615
Zuladung nach DIN	kg	520	520
Zul. Gesamtgewicht	kg	2.045	2.060
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	995/1.105	995/1.105
Zul. Anhängelast ³⁾			
gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.600/745	1.600/745
Zul. Dachlast	kg	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460	460
Luftwiderstand	c _x x A	0,3 x 2,17	0,3 x 2,17
Motor			
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/4/4	Reihe/4/4
Kraftstoffaufbereitung		DDE7.1	DDE7.1
Hubraum effektiv	cm ³	1.995	1.995
Hub/Bohrung	mm	90/84	90/84
Verdichtung	:1	16,0	16,0
Kraftstoff		Diesel	Diesel
Leistung	kW/PS	130/177	130/177
bei Drehzahl	min ⁻¹	4.000	4.000
Drehmoment	Nm	350	350
bei Drehzahl	min ⁻¹	1.750–2.500	1.750–2.500
Elektrik			
Batterie/Einbauort	Ah/-	90 Gepäckraum	80/Gepäckraum
Lichtmaschine	AW	180/2.520	180/2.520
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung	
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise	
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 24	312 x 24
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 20	300 x 20
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)	

		6-Gang Schaltgetriebe	6-Gang Automatik.
Lenkung		Zahnstangen-Servolenkung; 2,92 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag	
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0
Getriebeart		6-Gang Schaltgetriebe	6-Gang Automatikgetriebe
Getriebeübersetzung I	:1	5,14	4,171
II	:1	2,83	2,34
III	:1	1,804	1,521
IV	:1	1,257	1,143
V	:1	1,000	0,867
VI	:1	0,831	0,691
R	:1	4,638	3,403
Hinterachsübersetzung	:1	2,64	3,15
Reifen vorn		205/55 R16 91V RSC	205/55 R16 91V RSC
Reifen hinten		205/55 R16 91V RSC	205/55 R16 91V RSC
Felgen vorn		7J x 16 LM	7J x 16 LM
Felgen hinten		7J x 16 LM	7J x 16 LM
Fahrleistungen			
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	11,7	11,8
Literleistung	kW/l	43,4	43,4
Beschleunigung 0–100 km/h	s	8,2	8,3
1.000 m, stehender Start	s	29,2	29,3
80–20 km/h im 4. Gang	s	6,9	–
Höchstgeschwindigkeit	km/h	224	222
Verbrauch im EU-Zyklus			
Städtisch	l/100 km	6,7	7,9
Außerstädtisch	l/100 km	4,6	4,8
Insgesamt	l/100 km	5,4	5,9
CO ₂	g/km	143	156
Sonstiges			
Emissionseinstufung		EU 4	EU 4

¹⁾ Öl-Wechselmenge

²⁾ Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck

³⁾ Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe

Technische Daten. BMW 320d xDrive Touring.



		6-Gang Schaltgetriebe	6-Gang Automatik.
Karosserie			
Anzahl Türen/Sitze		5/5	5/5
Länge/Breite/Höhe (leer)	mm	4.527/1.817/1.418	4.527/1.817/1.418
Radstand	mm	2.760	2.760
Spurweite vorne/hinten	mm	1.506/1.535	1.506/1.535
Wendekreis	m	11,8	11,8
Tankinhalt	ca. l	61	61
Kühlsystem einschl. Heizung	l	7,5	7,9
Motoröl ¹⁾	l	5,2	5,2
Getriebeöl/Hinterachsgtriebe	l	Dauerfüllung	Dauerfüllung
Leergewicht nach EU ²⁾	kg	1.665	1.680
Zuladung nach DIN	kg	540	540
Zul. Gesamtgewicht	kg	2.130	2.145
Zul. Achslasten vorne/hinten	kg	9950/1.180	995/1.180
Zul. Anhängelast ³⁾			
gebremst (12 %)/ungebremst	kg	1.600/745	1.600/745
Zul. Dachlast	kg	75	75
Kofferraumvolumen ISO3832	l	460–1.385	460–1.385
Luftwiderstand	c _x x A	0,3 x 2,17	0,3 x 2,17
Motor			
Bauart/Anz. Zylinder/Ventile		Reihe/4/4	Reihe/4/4
Kraftstoffaufbereitung		DDE7.1	DDE7.1
Hubraum effektiv	cm ³	1.995	1.995
Hub/Bohrung	mm	90/84	90/84
Verdichtung	:1	16,0	16,0
Kraftstoff		Diesel	Diesel
Leistung	kW/PS	130/177	130/177
bei Drehzahl	min ⁻¹	4.000	4.000
Drehmoment	Nm	350	350
bei Drehzahl	min ⁻¹	1.750–3.000	1.750–3.000
Elektrik			
Batterie/Einbauort	Ah–	90 /Gepäckraum	80/Gepäckraum
Lichtmaschine	A/W	180/2.520	180/2.520
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung		Zwei-Gelenk-Federbeinachse mit Vorlaufversatz; kleiner positiver Lenkradius; Querkraftausgleich; Bremsnickreduzierung	
Hinterradaufhängung		Fünflenker-Hinterachse in Stahlleichtbauweise	
Bremsen vorn		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	312 x 24	312 x 24
Bremsen hinten		Einkolben-Faustsattel-Scheibenbremsen/belüftet	
Durchmesser	mm	300 x 20	300 x 20
Fahrstabilitätssysteme		ABS, Traktionshilfe (ASC+T), radselektive elektronische Bremskraftverteilung (EBV, CBC), Fahrstabilitätssystem (DSC), elektronische Differentialsperre (ADB), Notbremserkennung (DBC)	

6-Gang Schaltgetriebe 6-Gang Automatik.			
Lenkung			Zahnstangen-Servolenkung; 2,92 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag
Gesamtübersetzung Lenkung	:1	16,0	16,0
Getriebeart			6-Gang Schaltgetriebe 6-Gang Automatikgetriebe
Getriebeübersetzung I	:1	5,140	4,171
II	:1	2,830	2,340
III	:1	1,804	1,521
IV	:1	1,257	1,143
V	:1	1,000	0,867
VI	:1	0,831	0,691
R	:1	4,638	3,403
Hinterachsübersetzung	:1	2,64	3,15
Reifen vorn	205/55 R16 91V RSC	205/55 R16 91V RSC	
Reifen hinten	205/55 R16 91V RSC	205/55 R16 91V RSC	
Felgen vorn	7J x 16 LM	7J x 16 LM	
Felgen hinten	7J x 16 LM	7J x 16 LM	
Fahrleistungen			
Leistungsgewicht nach DIN	kg/kW	12,2	12,3
Literleistung	kW/l	65,2	65,2
Beschleunigung 0–100 km/h	s	8,5	8,7
1.000 m, stehender Start	s	29,6	29,8
80–120 km/h im 4. Gang	s	7,2	–
Höchstgeschwindigkeit	km/h	222	220
Verbrauch im EU-Zyklus			
Städtisch	l/100 km	6,9	8,0
Außerstädtisch	l/100 km	4,8	4,9
Insgesamt	l/100 km	5,6	6,0
CO ₂	g/km	146	159
Sonstiges			
Emissionseinstufung		EU 4	EU 4

¹⁾ Öl-Wechselmenge

²⁾ Gewicht des betriebsfertigen Fahrzeugs (DIN) plus 75 kg für Fahrer und Gepäck

³⁾ Erhöhungen sind unter bestimmten Voraussetzungen möglich

Werte in Klammern gelten für Automatikgetriebe